



# **Jahresbericht 2002**

2003



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)





# Jahresbericht 2002 2003



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

6	Verbandsstrukturierung	Der VDV stellt sich neu auf
8	Verbandsarbeit	Liberalisierung der Verkehrsmärkte schreitet voran
16	Grundsatzfragen des Eisenbahnverkehrs	Deutsche Eisenbahnunternehmen auf dem Weg in den Zukunftsmarkt Europa
20	Erweiterung der Europäischen Union	Der VDV verstärkt Kontakte in die künftigen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union
22	Internationale Institutionen	Das CIT auf dem Weg ins 21. Jahrhundert – Entstehung, Entwicklung und Perspektiven einer »verborgenen« Organisation
24	Ordnungspolitik im Güterverkehr	Verkehrspolitik in der neuen Legislatur – gute Chancen für die Güterbahnen
28	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Güterverkehr	»Güterbahnen« – eine neue Fachzeitschrift rund um den Schienengüterverkehr
30	Marktfragen des Güterverkehrs	Eisenbahnen und Logistik: Integration eines Verkehrsträgers als Herausforderung für die Logistik
32	Absatz im Güterverkehr	Das Transportequipment der Güterbahnen und seine Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit in der modernen Logistik
34	Eisenbahnpersonenverkehr	Schienenpersonennahverkehr im Wandel: Eisenbahnen im VDV formulieren Eckpunkte zur Gestaltung eines zukunftsfähigen SPNV
38	Vergaberecht	Unternehmenskompetenz im ÖPNV-Ausschreibungswettbewerb nutzen
40	Statistik des Personenverkehrs	Fahrgastaufkommen trotz schlechter Rahmenbedingungen stabil
43	Verbundfragen	»Fahren & Fliegen« weiter auf Erfolgskurs
44	Werbung	Gemeinschaftswerbung beim Deutschen Dialogmarketing-Preis 2002 ausgezeichnet
46	Lobbying	VDV ist als Gesprächspartner auf allen politischen und fachlichen Ebenen gefragt
48	Kraftfahrwesen	Standardisierte Straßentestzyklen für die Kraftstoffverbrauchsmessung
50	Steuern	Energiesteuerkonzept der EU wird den Umweltvorteil von Bussen und Bahnen mit Ermäßigungsmöglichkeiten honorieren
53	Verkehrsbetriebswirtschaft	Kostendeckungsgrad steigt weiter an
56	ÖPNV-Finanzierung	Bund ermöglicht Ländern Einschnitte in finanzielle Grundlagen des Ausbildungsverkehrs
58	Tarifwesen	Erfolge bei der Harmonisierung im Tarif- und Vertriebswesen
60	Beförderungsbedingungen	VDV erreicht Anpassung des Erhöhten Beförderungsentgelts
62	Rechtsfragen des Eisenbahnverkehrs	Ausgleich von Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten auf dem Prüfstand
64	Bildungswesen	»Fachkraft im Fahrbetrieb«: Der Ausbildungsberuf für den ÖPNV-Betrieb
67	VDV-Akademie	Erweitertes Angebot – neben Tagungen jetzt auch Fortbildungsseminare
68	Arbeits- und Verkehrsmedizin	Das Leistungsspektrum der betriebsärztlichen Tätigkeit trägt zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bei
70	Betrieb	Sicherheit in Bussen und Bahnen
72	Europäische Normung	Standardisierung der europäischen Systemarchitektur für interoperable elektronische Fahrgeldmanagement-Systeme (EFM)
74	Eisenbahn- und Maschinentchnik	Vom TRF-Modul zur DIN-Norm
76	Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge	BOStrab wird in Europa immer häufiger angewandt
78	Elektrische Energieanlagen	VDV-Schrift 550 ermöglicht Standardisierung von Oberleitungen für Straßen- und Stadtbahnen
80	Telematik und Informationssysteme	VDV erarbeitet Digitalfunk-Standard im ÖPNV
82	Eisenbahnbetrieb	Hohe Anerkennung für VDV-Schrift über Eisenbahn-Betriebsverfahren
83	Internet	Der E-Mail-Service in der Website des VDV

<b>84</b>	<i>Informationsverarbeitung</i>	Effizienzsteigerung und neue Serviceleistungen durch VDV-Schnittstelleninitiative
<b>85</b>	<i>Bahnbau</i>	Spurführung der Schienenbahnen des ÖPNV – so wichtig wie komplex
<b>88</b>	<i>Verkehrsplanung</i>	Neue Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV
<b>90</b>	<i>Betriebshöfe und Werkstätten</i>	Die Nutzungskosten von Betriebshofanlagen
<b>92</b>	<i>Landesgruppe Baden-Württemberg</i>	Landesweites Callcenter konnte im Dezember 2002 starten
<b>94</b>	<i>Landesgruppe Bayern</i>	Zahlreiche Themen und viel Bewegung im Jahr 2002
<b>96</b>	<i>Landesgruppe Hessen</i>	VDV wünscht sich mehr Dialog mit der Landesregierung
<b>98</b>	<i>Landesgruppe Niedersachsen / Bremen</i>	Innovativer und kundenorientierter Ausbau der ÖPNV-Produkte und zielgerichtete Wettbewerbsvorbereitung
<b>101</b>	<i>Landesgruppe Nord</i>	Weitere Innovationen im Verkehr des Nordens
<b>104</b>	<i>Landesgruppe Nordrhein-Westfalen</i>	Neues Nahverkehrsgesetz schreibt unausgewogene Gesamtfinanzierungskulisse zu Lasten des allgemeinen ÖPNV fest
<b>106</b>	<i>Landesgruppe Ost</i>	Die Lausitz ist jetzt Teil des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg
<b>108</b>	<i>Landesgruppe Südost</i>	Die Flutkatastrophe in Sachsen – hohe Schäden im ÖPNV
<b>110</b>	<i>Landesgruppe Südwest</i>	Die Finanznot der öffentlichen Hände bremst erfolgreiche ÖPNV-Projekte
<b>112</b>		Neu erschienene VDV-Schriften und -Mitteilungen
<b>113</b>		Verzeichnisse der Bildquellen und Autoren
<b>114</b>		Impressum

## Der VDV stellt sich neu auf

**Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat sich im Jahre 2002 in einer breiten Diskussion sehr intensiv mit seiner Strategie für die Zukunft beschäftigt. Er wird sich in einer grundlegend veränderten offenen und flexiblen Organisationsstruktur neu aufstellen. Alles ist vorbereitet, damit die Mitgliederversammlung am 20. Mai 2003 im Rahmen der Jahrestagung in Karlsruhe die dafür erforderliche neue Satzung beschließen kann. Nach Abschluss der Neuorganisation noch in 2003 könnte dann der umgebaute VDV »Fahrt aufnehmen«.**

Für viele ist der VDV immer noch der hoch spezialisierte Fachverband mit »kommunalem Stallgeruch«, dessen technisch-betriebliches Know-how national und international geschätzt und ausgiebig genutzt wird. Dabei hat die Dynamik der liberalisierten Verkehrsmärkte inzwischen alle Mitgliedsunternehmen erfasst – auch die des öffentlichen Personennahverkehrs.

In dieser Umbruchsituation haben sich die Ansprüche der Mitglieder an den Verband grundlegend verändert. Die über lange Zeit genossenschaftlich geprägte Homogenität der Mitgliedschaft gehört ebenfalls der Vergangenheit an. Die Mitgliedsunternehmen expandieren, diversifizieren, kooperieren, öffnen sich für private Beteiligungen und bilden strategische Allianzen. Neue Mitgliedergruppen sind hinzugekommen: z. B. Verkehrsverbände, Tochterunternehmen von Global Playern sowie weitere Tochterunternehmen der DB AG. Der Anteil der privaten und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen ist inzwischen beachtlich. Für das »Innenleben« des VDV hatte dies Konsequenzen: Die Pluralität der Interessen fächerte sich weiter auf und die Interessenkonflikte nahmen zu.

Dies alles konnte bisher noch mit der in langen Jahren bewährten Organisationsstruktur bewältigt werden. Personen- und Güterverkehr als die beiden organisatorischen Säulen stammen noch aus dem nun schon lange zurückliegenden Zusammenschluss mehrerer Verbände zum VDV. Diesen Dualismus verkörpern zwei machtvolle Verwaltungsräte, die ein nach den Buchstaben der Satzung eher mit bescheidenen Befugnissen ausgestattetes Präsidium einrahmen. Eine solche Dreierspitze ist sicherlich eine Rarität in der Verbändelandschaft. Die beiden Verwaltungsräte sind verantwortlich für zur Zeit 25 Fachausschüsse. Diese haben nach der Satzung ausdrücklich den Status von Verbandsorganen und eine sehr selbstbewusste Eigenständigkeit.

### Der VDV muss sich den Entwicklungen seiner Branche anpassen

Die skizzierten Entwicklungen auf den Märkten und in der Mitgliedschaft des Verbandes werden sich fortsetzen und wahrscheinlich noch verstärken. Ihre Dynamik wird dann in der für andere Situationen maßgeschneiderten Verbandsstruktur nicht mehr aufgefangen werden können. Dafür ist sie zu sehr an einer homogenen und konsensual agierenden Mitgliedschaft ausgerichtet. Identifikationsverluste unter den Mitgliedern, Abspaltungen und Konkurrenzverbände könnten schon bald die Folgen sein. Dabei wird künftig gerade die Zusammenfassung aller Kräfte der vom VDV vertretenen Branchen immer wichtiger. Sachverstand und solide fachliche Argumente sind zwar auch weiter die unverzichtbare Grundlage jeder wirksamen Interessenvertretung. Sie allein reichen aber nicht mehr aus, wenn sich ein Verband in der Öffentlichkeit und in der Politik gegen organisierte mächtige wirtschaftliche und politische Interessen durchsetzen will. Auf diesen Feldern muss ein Verband ein möglichst eindrucksvolles Durchsetzungspotenzial repräsentieren, d. h. die Branchen geschlossen hinter sich wissen.

Der VDV steht also am Scheideweg. Überspitzt ausgedrückt geht es um die Frage: Kann der VDV die Rolle des Fachverbandes einer geschlossenen Mitgliedschaft in Zukunft weiterspielen, oder muss er sich neuen Mitgliedergruppen öffnen? Diese Gretchenfrage hat sich an Aufnahmewünschen aus dem Bereich von Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV entzündet. Nach intensiven Diskussionen auf allen Ebenen hat sich der Verband in breitem Konsens im letzten Jahr eindeutig für die Öffnung entschieden. Alle Beteiligten sind sich darüber im Klaren, dass die Elastizität der alten Schläuche der Verbandsorganisation nicht mehr für viel neuen Wein ausreichen wird. Abweichend von dem wenig nachahmenswerten Beispiel der Europäischen Union wird

der VDV deshalb als Voraussetzung für die Erweiterungsstrategie seine Organisation an Haupt und Gliedern reformieren. Dies soll mit dem Beschluss einer neuen Satzung durch die Mitgliederversammlung 20. Mai 2003 geschehen.

### Ziele der Neuorganisation

Mit dieser Neuorganisation verfolgt der VDV vor allem vier Ziele:

- Stärkung der Identifikation aller Mitglieder mit »ihrem« VDV durch mehr Pluralität innerhalb des Verbandes;
- Stärkung des VDV in seiner Rolle als Sprecher für die gesamte Branche durch die Öffnung für neue Mitgliedergruppen;
- Stärkung der Geschlossenheit und Schlagkraft des Verbandes in seinem Außenauftritt durch die Schaffung einer starken Verbandsspitze;
- Straffung der Verbandsarbeit.

Dieser Zielkorridor wird durch eine klare und eindeutige Festlegung in der Satzung eingegrenzt werden: Der VDV bleibt ein Unternehmensverband. In ihm wird weiter die unternehmerische Ausrichtung dominieren. Außerdem wird er auch künftig seine Funktion als Fachverband sorgfältig pflegen und nicht etwa das Pfund schmälern, mit dem er bisher so erfolgreich gewuchert hat.

### Kern der Neuorganisation: Bildung von zunächst fünf Fachgruppen

Der organisatorische Ansatz, mit dem der VDV diese Ziele erreichen will, ist denkbar einfach. Die stärkere Identifikation der vorhandenen Mitgliedschaft und die Integration neuer Mitgliedergruppen ohne Assimilationszwang können sich ebenso wie die Fachkompetenz nur in einer offenen dezentraleren Organisation fruchtbar entwickeln. Die bestehende lebenskräftige räumliche Dezentralisation in neun Landesgruppen wird deshalb um eine marktorientierte sektorale Gliederung in zunächst fünf Sparten (Fachgruppen) ergänzt:

- Personenverkehr mit Bussen,
- Personenverkehr mit Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen,
- Personenverkehr mit Eisenbahnen,

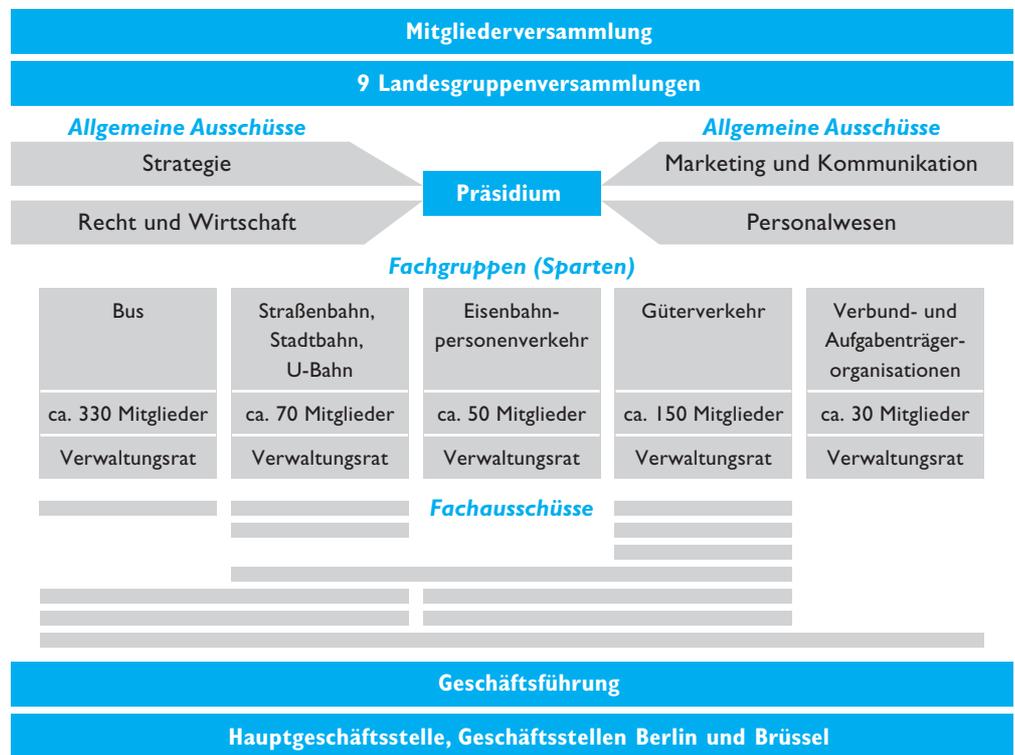
- Schienengüterverkehr,
- Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen.

Dieses Baukastensystem kann nach Bedarf erweitert werden. Als nächstes ist eine weitere Fachgruppe für Infrastrukturunternehmen ins Auge gefasst.

Diese rechtlich nicht verselbstständigten Fachgruppen (Sparten) sollen in die Rolle hineinwachsen, die in größeren Verbandsorganisationen Fachverbände übernehmen. Ihre Mitgliederversammlungen sind – anders als die von regulären Fachverbänden – nicht mit Wahl- und Entscheidungsrechten ausgestattet. Dafür sind die Fachgruppen-Vorstände, die weiter den im VDV traditionsreichen Namen »Verwaltungsrat« tragen werden, für ihre Bereiche mit umfassenden Befugnissen ausgestattet. Vor allem sind sie für die zielorientierte Steuerung der Fachausschüsse verantwortlich, in denen sich die hohe Fachkompetenz des VDV verkörpert. Die Verwaltungsräte werden nach dem mit dieser Verbandsreform durchgängig umgesetzten Prinzip gebildet: Die Besetzung muss möglichst wirklichkeitsnah die regionale, sektorale und gruppenspezifische Mitgliederstruktur abbilden. In dieser offenen und flexiblen Spartengliederung können sich partikuläre Interessen artikulieren, abgleichen und für die weiteren verbandsinternen Entscheidungsprozesse bündeln. Sie ermöglicht auch einen breiteren und gleichzeitig intensiveren fachspezifischen Erfahrungsaustausch.

### Ein starkes Präsidium zum Ausbalancieren der Dezentralisierung

Die künftig weitgehend in Landesgruppen und Fachgruppen dezentralisierte Verbandsarbeit muss durch ein starkes Gegengewicht ausbalanciert werden. Nur so kann der Verband nach außen geschlossen und schlagkräftig auftreten. Diese Funktion soll das Präsidium übernehmen. Ihm werden kraft Amtes alle Vorsitzenden der Landesgruppen und der Verwaltungsräte angehören – die Vorsitzenden der Verwaltungsräte als Vizepräsidenten. Damit wären aus allen regionalen und sektoralen Bereichen des Verbandes die aktuellen Informationen und Fragestellungen mit der Entscheidungskompetenz zentral zusammengeführt. Dies wird die Abstimmungsprozesse entlas-



ten und zeitnahe, tragfähige Entscheidungen erleichtern. In seiner Sachkompetenz soll das Präsidium durch eigene allgemeine Ausschüsse unterstützt werden. Sie sollen solche Generalbereiche abdecken, die in anderen Verbandsorganisationen üblicherweise in Dachverbänden bearbeitet werden. Die Vorsitzenden der allgemeinen Ausschüsse sollen ebenfalls dem Präsidium angehören. Zur Auflockerung dieses starren Besetzungssystems kann das Präsidium eine bestimmte Anzahl Mitglieder seiner Wahl berufen, falls wichtige Mitgliedergruppen in der Besetzungsautomatik noch unberücksichtigt geblieben sind.

### Ausblick

Der Entwurf der neuen Satzung stattet das Präsidium mit umfassenden Entscheidungsbefugnissen, mit Auskunftsrechten und auch mit Durchgriffsrechten aus. In ihm wird versucht, das neue Verhältnis zwischen dem Präsidium und den Verwaltungsräten funktionsgerecht auszutarieren. Die dazu notwendigen detaillierten Satzungsbestimmungen sind der Preis dafür, dass der traditionell anders ausgerichtete Verband mit seiner liberalen Dezentralisierungsstrategie mutig Neuland betreten will. In diesem Rahmen müssen die Verbandsorgane tastend ihre neuen Rollen entwickeln und ihr Verhältnis zueinander bestimmen. Die

systematische Verzahnung dieser Verbandsorgane durch Doppelmitgliedschaften bietet nach aller Verbandserfahrung die größte Gewähr dafür, dass sich die Dinge schnell einspielen werden.

Auch die in langen Jahren gewachsene Struktur der Fachausschüsse und deren Aufgabenzuschnitte werden noch stringenter an den neuen Anforderungen der Zukunft ausgerichtet werden. Es ist geplant, die Zahl der Fachausschüsse um ein Drittel zu verringern und stärker das Instrument temporärer Arbeitsgruppen für die Verbandsarbeit zu nutzen. Die dargestellten Veränderungen im ehrenamtlichen Bereich werden durch eine neue Ausrichtung auch der VDV-Geschäftsstellen flankiert werden.

Nach der zu erhoffenden Zustimmung der Mitgliederversammlung wird es die Aufgabe aller Verbandsmitglieder sein, die neue Satzung und Organisationsstruktur mit Leben zu erfüllen. Die Voraussetzungen dafür sind günstig. In dem breit angelegten, gründlichen verbandsinternen Diskussionsprozess haben sich der Wille und die Entschlossenheit der Mitglieder weiter geformt und gefestigt, die Herausforderungen der Zukunft mutig gemeinsam anzunehmen.

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

Das Konzept für die Neuorganisation des VDV

## Liberalisierung der Verkehrsmärkte schreitet voran

Im Jahr 2002 hat sich der Strukturwandel der Verkehrsbranche in Richtung Wettbewerbsmarkt fortgesetzt. Obwohl für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bahnen und Bussen noch keine europarechtliche Regelung mit klaren Spielregeln für den Wettbewerb zustande kam, beherrschte er die Strategiekonzepte der im VDV zusammengeschlossenen Nahverkehrsunternehmen. Allein schon die beängstigend schlechte Finanzlage der öffentlichen Haushalte ließ die Einsicht wachsen, dass der Übergang in einen Wettbewerbsmarkt unausweichlich und nur noch eine Frage der Zeit sowie der Modalitäten sein dürfte. Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde mit der Änderung der Vergabeverordnung der behutsame Übergang in den Wettbewerb nun auch rechtlich abgesichert vollzogen. Auch die Güterbahnen im VDV stehen in Erwartung weiterer europäischer Liberalisierungsregelungen bereit, um in bisher verschlossene Märkte zu expandieren.

Die Verbandsarbeit des VDV im Bereich ÖPNV war auch im Jahr 2002 beherrscht von den Schwerpunktthemen Wettbewerb, Qualitätsverbesserungen, Unternehmensrestrukturierungen und zukünftige Finanzierung. Für den Bereich SPNV ist v. a. das im Oktober vorgelegte und auf große Resonanz gestoßene VDV-Diskussionspapier »Erwartungen und Anforderungen der Personenbahnen an die Gestaltung eines zukünftigen Schienenpersonennahverkehrs« hervorzuheben. Demgegenüber waren die Verbandsaktivitäten bezogen auf den Schienengüterverkehr vergleichsweise breit gefächert angelegt. In zahlreichen Gesprächen mit Entscheidungsträgern und durch verschiedene Veranstaltungen ging es z. B. um die Umsetzung der Ergebnisse der Task Force »Zukunft der Schiene«, die politische Unterstützung der europäischen Netzöffnung für den Güterverkehr, das vom VDV initiierte Förderprogramm für Investitionen in Gleisanschlüsse, um die Gewährleistung einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur

und um »Kooperationen zwischen Speditionen und Bahnen«.

Neben zwei VDV-Positionspapieren zum Weißbuch »Die europäische Verkehrspolitik bis 2010« der EU-Kommission und zum Zweiten Eisenbahnpaket, wurde unter Federführung der Allianz pro Schiene ein Zehn-Punkte-Forderungsprogramm der gesamten Branche für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern erarbeitet und von den höchsten Repräsentanten persönlich der Presse erläutert. Hervorzuheben ist die VDV-Initiative für eine neue Fachzeitschrift »Güterbahnen«. Unter dem Titel »Güterbahnen – Zukunftsfähige Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft« brachten VDV und VDV-Förderkreis eine weitere Ausgabe in der Reihe der sogenannten »Blauen Bücher« heraus. Nicht unerwähnt bleiben darf natürlich auch die im Sommer mit maßgeblicher Hilfe des VDV vollzogene Gründung eines europäischen Verbandes für die Güterbahnen der European Rail Freight Association (ERFA).

Durch den engen Gedanken- und Erfahrungsaustausch mit politischen Entscheidungsträgern von der Bundes- bis zur kommunalen Ebene setzt sich der VDV erfolgreich für die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen ein. Im Bild VDV-Hauptgeschäftsführer Müller-Hellmann (Mitte) mit dem seinerzeitigen Bundesverkehrsminister Bodewig (rechts) und Münchens Oberbürgermeister Ude (links)



## ÖPNV-Liberalisierung ins Stocken geraten

Auch im Jahr 2002 lag ein besonderer Schwerpunkt der Verbandsarbeit in der Begleitung des europäischen Gesetzgebungsverfahrens zur Marktöffnung im öffentlichen Verkehr. Bestand noch Anfang des Jahres die Erwartung, der Verkehrsministerrat der EU würde den von der EU-Kommission im Juli 2000 vorgelegten Verordnungsvorschlag nach der vorangegangenen ersten Lesung im Europäischen Parlament zügig beraten und bald seinen gemeinsamen Standpunkt festlegen, so erfüllte sich diese Hoffnung nicht. Die Meinungsunterschiede zwischen den drei Akteuren des Gesetzgebungsverfahrens – EU-Kommission, Europäisches Parlament und Verkehrsministerrat – über Art und Umfang des einzuführenden wettbewerblichen Ordnungsrahmens stellten sich als unüberwindlich hoch heraus. Hatte sich die Kommission zunächst auf fast ausnahmslosen Ausschreibungswettbewerb festgelegt, wohingegen das Europäische Parlament u. a. für ein konditioniertes Wahlrecht des ÖPNV-Aufgabenträgers votierte, den Verkehr auch selbst oder mit einem eigenen Unternehmen ohne Ausschreibung erbringen zu können, unterbreitete die Kommission Ende Februar in Form eines geänderten Verordnungsvorschlags einen Kompromissvorschlag: Beschränkt auf U-Bahn- und Straßenbahnverkehrsdienste soll dem Aufgabenträger ein unter strengen Kautelen stehendes Wahlrecht zur wettbewerbsfähigen Eigenproduktion eingeräumt werden und daneben die Möglichkeit der auf acht Jahre limitierten Fortsetzung der Eigenproduktion von Busdiensten.

Weder der spanischen noch der dänischen Ratspräsidentschaft gelang es, im Verkehrsministerrat eine politische Einigung mit qualifizierter Mehrheit herbeizuführen. Insbesondere zwei Gründe dürften für das bisherige Scheitern verantwortlich sein: Zum einen weist aufgrund bestehender nationaler Regelungen der Liberalisierungsprozess in den 15 EU-Mitgliedsstaaten zu große Unterschiede auf. Und zum anderen dürften nicht wenige Regierungen zunächst abwarten wollen, ob der Europäische Gerichtshof (EuGH) das bei ihm anhängige Verfahren »Altmark Trans GmbH« tatsächlich in dem

Sinne entscheidet, dass ÖPNV-Verkehrsdienstleistungen binnenmarktrelevant sind.

### Kompromissvorschlag des VDV

In dieser aus Sicht des Verbandes misslichen Situation unterbreitete der VDV Ende September folgenden Kompromissvorschlag: Das europäische Recht schafft einen – zunächst auf zehn Jahre begrenzten – Wettbewerb der Wettbewerbsysteme. D. h. konkret weitgehender Ausschreibungswettbewerb nach den Vorstellungen der Kommission, aber daneben als Option auch die Zulassung einer wettbewerbsfähigen Eigenproduktion des Aufgabenträgers für Metro-, Stadtbahn- und Busdienste unter den vom Europäischen Parlament beschlossenen Bedingungen. Zusätzlich wird jedoch die Wahrnehmung des Wahlrechts von der Voraussetzung abhängig gemacht, dass der öffentliche Betreiber verpflichtet wird, einen wesentlichen Teil der von ihm zu leistenden Busdienste in Kooperation mit Privaten zu erbringen.

Im Gesetz wird die Festlegung getroffen, dass acht Jahre nach Inkrafttreten eine Revision mit folgendem Prüfauftrag, dessen Ergebnisse im zehnten Jahr nach Inkrafttreten vorliegen müssen, an die Kommission erfolgt: Es ist auf der Grundlage objektiver Kriterien ein Vergleich beider Wettbewerbssysteme durchzuführen, der die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung umfasst. Bei Betrachtung der Kosten sind im Ausschreibungsmodell sämtliche auch externen Aufwendungen zu berücksichtigen, die Transaktionskosten und Kosten durch die Schaffung von Bestell- und Kontroll-einrichtungen umfassen. Im Licht des Prüfergebnisses ist endgültig vom europäischen Gesetzgeber zu entscheiden, ob es dauerhaft beim Wettbewerb der Wettbewerbssysteme bleiben kann, oder ob allein das Ausschreibungsmodell mit bestimmten Direktvergabemöglichkeiten rechtlich festgeschrieben werden soll.

Der Verband begründete diesen Vorschlag ausführlich und warb für ihn eindringlich nicht nur gegenüber der EU-Kommission und dem Bundesverkehrsministerium, sondern auch bei zahlreichen Schwesterverbänden im europäischen Ausland. Er betonte, dass die

Liberalisierung des Nahverkehrs in Europa politisch gestaltet werden müsse und nicht durch zwangsläufig statisches Richterrecht entschieden werden dürfe. Auch müsse der europäische Gesetzgeber vor dem zu erwartenden EuGH-Urteil entscheiden, weil dieses im Licht des Plädoyers des Generalanwalts vom 19. März 2002 durchaus negativ für die Verkehrsunternehmen in Europa ausfallen könne mit ebenso unzuträglichen Folgen für den gesamten ÖPNV.

### Initiative des Bundesverkehrsministeriums

Einen weiteren Konsensvorschlag entwickelte das Bundesverkehrsministerium. Dessen Initiative für eine »modifizierte Quotenregelung« sieht vor, den Aufgabenträgern des ÖPNV einen so genannten Selbstbehalt als Option einzuräumen. Dieser kann bis zu einer festzulegenden Grenze für eine Direktvergabe an ein effizientes Verkehrsunternehmen genutzt werden. Alle übrigen Verkehrsleistungen sind im Ausschreibungswettbewerb zu vergeben. Damit wird den Aufgabenträgern vor Ort die Möglichkeit gegeben, in begrenztem Umfang im Wege der Direktvergabe ein »Referenzunternehmen« zu behalten oder neu einzuschalten. Mit einem solchen leistungsfähigen ortsansässigen Unternehmen kann der Monopolisierung des regionalen Marktes vorgebeugt und verkehrsunternehmerisches Know-how vor Ort erhalten werden. Auch für den Fall eines Konkurses des Betreibers, einer permanenten Schlechterfüllung durch ihn oder eines anderen Notfalls kann das Referenzunternehmen vorübergehend eintreten.

Mit diesen Vorschlägen ist wieder Bewegung in die festgefahrene Situation auf europäischer Ebene gekommen. Mehrere Mitgliedsstaaten der EU haben auf der Arbeitsebene ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Diskussion der Quotenregelung signalisiert. Zudem stützt auch der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) diese Position prinzipiell.

Die politische Lebenserfahrung mit Einigungsprozessen auf der EU-Ebene lehrt, dass insbesondere solche Vorschläge bzw. Modelle zielführend sind, die genügend »Stellschrauben« aufweisen, an denen von den verschiedenen



Der Verband lebt vom Engagement der Fachleute aus seinen Mitgliedsunternehmen. Er kann durch den Erfahrungsaustausch und die gemeinsame Erarbeitung von branchenspezifischen Lösungen die Entwicklung der Verkehrsunternehmen fördern

Beteiligten »gedreht« werden kann, um gleichermaßen »effektiv in der Sache sowie gesichtswahrend in der Form« zum Konsens zu kommen. Dafür bietet auch der auf der Arbeitsebene des Bundesverkehrsministeriums entwickelte Vorschlag genügend Raum, um im Wege der Detaillierung und Modifizierung einen mehrheitsfähigen und ausgewogenen Entwurf der Marktöffnungsverordnung zu gestalten. Zum Beispiel muss die Quotenregelung mit den Übergangsfristen der Verordnung so verbunden werden, dass nach Ablauf einer angemessenen Interimszeit nach Inkrafttreten der Verordnung der Selbstbehalt noch vergleichsweise hoch ist und erst nach einer zu definierenden weiteren Frist eine niedrigere Zielquote erreicht wird. Weitere Modifizierungen der Quotenregelung sind möglich und in der Sache notwendig, wie z. B.:

- differenzierte Zielquoten in den unterschiedlich strukturierten Räumen wie Metropolen, Großstädten, Städten und ländlichen Regionen,
- Differenzierung nach Verkehrsmitteln,
- Berücksichtigung des Integrationsgrades der Verkehre.

Es entspricht auch dem Subsidiaritätsgrundsatz des EG-Vertrages, wenn die europäische Marktöffnungsverordnung nur den Rahmen vorgäbe und den Mitgliedsstaaten oder auch unmittelbar den ÖPNV-Aufgabenträgern in allgemein geltenden Grenzen eigene Ermessensspielräume zur Ausgestaltung des jeweils vor Ort optimalen ÖPNV-Systems gewährte.

Der VDV führt über seine Veranstaltungen von der Jahrestagung (wie hier im Bild) bis zu Informationsbörsen die Akteure der Verkehrsbranche zusammen



Der VDV erwartet vom Bundesverkehrsministerium, dass auf der Basis der beiden in Deutschland entstandenen Kompromissvorschläge die dort entwickelten Ideen in Konsultationen mit der Kommission und anderen Mitgliedsstaaten weiter ausgebaut und zu einem abschließenden europäischen Gesetz geführt werden. Die griechische Ratspräsidentschaft und auch die Kommission warten auf Zeichen der Einigung für einen einheitlichen, bewusst politisch gestalteten ÖPNV-Rechtsrahmen in Europa.

Das Interesse der Mitgliedsunternehmen im VDV an Rechtssicherheit durch eine politisch gestaltete und demokratisch legitimierte Lösung von Wettbewerbs- und Marktzugangskonflikten erfordert es, die sich bietenden Chancen der deutschen Initiativen zu nutzen und aktiv zu unterstützen. Allen Akteuren und Betroffenen im ÖPNV sollte klar sein: Nur ihre Kompromissbereitschaft kann der Politik zu deren notwendiger unverzüglicher Entscheidungsfindung den Weg ebnet.

#### **Sechstes VDV-Industrieforum in Krickenbeck**

Am 21. und 22. Februar fand das sechste VDV-Industrieforum mit rund 40 Teilnehmern in der Tagungsstätte Schloss Krickenbeck bei Nettetal statt. Etwa 20 hochrangige Vertreter aus der Verkehrsmittelindustrie diskutierten mit etwa der gleichen Anzahl von VDV-Vertretern aus den Verwaltungsräten Personenverkehr und Güterverkehr sowie der Hauptgeschäftsstelle gemeinsam interessierende Fragen zu vier Themenschwerpunkten. Das Eingangsstatement zum Themenschwerpunkt I »Schadstoffarme

und leise Dieselsbusse im ÖPNV – Fakten oder realistische Vision« hielt VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann. Beim Themenschwerpunkt II ging es um die Frage: »Drängt die Fahrzeugindustrie die Verkehrsunternehmen an den Abgrund oder bestimmt die Einkaufspolitik die Fahrzeugqualität?« Hier trug das Eingangsstatement Dipl.-Wirtschaftsingenieur Richard Averbek vor, Geschäftsführer der EvoBus GmbH. Zum Themenschwerpunkt III »Optimierung des Produktionsprozesses beim Schienengüterverkehr – Anforderungen an die technologische Weiterentwicklung« referierte Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Karl-Heinz Jesberg, damals noch Mitglied des Vorstands der DB Cargo AG. Schließlich ging es beim Themenschwerpunkt IV um die Frage »Abnahme und Zulassung von Schienenfahrzeugen nach EBO – Ende des Ärgers in Sicht oder Ärger ohne Ende?« Hier hielt das Eingangsstatement Dr. jur. Martin Henke, Geschäftsführer Güterverkehr des VDV. Auch dieses sechste VDV-Industrieforum, auf dem wiederum lebhaft und engagiert diskutiert wurde, hat deutlich gemacht, wie wichtig und nutzbringend der unmittelbare Erfahrungsaustausch zwischen den Herstellern und den Betreibern im Bereich des Nahverkehrs und des Schienengüterverkehrs ist.

#### **»Große« Jahrestagung in Frankfurt am Main mit viel Prominenz**

Vom 11. bis 13. Juni fand im CongressCenter der Messe in Frankfurt am Main die VDV-Jahrestagung statt. Sie wurde gemeinsam mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) ausgerichtet.

Mehr als 850 Teilnehmer und über 150 Begleitpersonen waren der Einladung des Verbandes in die Mainmetropole gefolgt, was die Attraktivität der Fachveranstaltungen und des gebotenen Rahmenprogramms unterstreicht. Für die Stadt Frankfurt am Main begrüßte deren Oberbürgermeisterin Petra Roth, damals zugleich amtierende Präsidentin des Deutschen Städtetages, die Teilnehmer. Sie verwies auf die besondere Bedeutung, die eine gute Infrastruktur für die hessische Metropole habe. Das gelte sowohl für die Funktion als Verkehrsdrehkreuz als auch für die Bewältigung der immensen Pendlerströme.

VDV-Präsident Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Dieter Ludwig begann seine verkehrspolitische Rede mit Erläuterungen zur insgesamt positiven Entwicklung des ÖPNV und der VDV-Nahverkehrsunternehmen im Jahr 2001. Die Autolobby bestreite längst nicht mehr, dass ein starker und von den Menschen angenommener Nahverkehr den Städten und Regionen zu mehr Lebensqualität ver helfe. Investitionen in den ÖPNV zahlten sich aus: »Die Menschen lassen immer öfter ihr Auto stehen, wenn sie sicher, pünktlich, schnell und bequem mit modernen öffentlichen Verkehrsmitteln an ihr Ziel gebracht werden.«

Trotz wachsender Fahrgastzahlen, steigenden Einnahmen und verbesserter Wirtschaftlichkeit bereite jedoch die anhaltende Unsicherheit über den künftigen Ordnungsrahmen dem Verband und seinen Unternehmen erhebliche Sorgen. Von ganz besonderer Bedeutung für die Verkehrsunternehmen sei die Frage, ob neben der Ausschreibung von Verkehren die Wahlmöglichkeit zugunsten einer kommunalen Eigenproduktion in die endgültige Fassung der Verordnung aufgenommen werde. Sie bedeute, dass der Aufgabenträger des ÖPNV unter strengen, vor allem die Wirtschaftlichkeit sichernden Voraussetzungen beschließen könne, den Nahverkehr ohne Ausschreibungswettbewerb selbst oder mit einem eigenen Unternehmen zu erbringen.

Ludwig ging auch mit Sorge auf die noch ungeklärte Frage ein, ob Zuwendungen der öffentlichen Hand für nicht kostendeckend erbringbare ÖPNV-Verkehrsleistungen staatliche Beihilfen im

Sinne von Artikel 87 Abs. I des EG-Vertrages seien oder nicht. Hier warte die Branche mit großer Spannung auf die Entscheidung des EuGH zum so genannten »Magdeburger Urteil«. Sollte der EuGH der Auffassung des Generalanwalts aus dessen Schlussplädoyer folgen, brähe das bewährte System der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs nicht nur in Deutschland zusammen. Betroffen wären neben den öffentlichen auch zahlreiche private Nahverkehrsunternehmen mit eignen Liniengenehmigungen. Zwei Lösungsmöglichkeiten im Sinne eines Rückfallszenarios böten sich an: Beispielsweise könnten die Linienverkehre den Verkehrsunternehmen vorübergehend als Verkehre gemeinwirtschaftlicher Art nach § 13 a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) auferlegt werden. Ebenso sei denkbar, dass die deutsche Förderlandschaft in Brüssel angemeldet und von der Kommission mit Auflagen genehmigt werde. Der VDV halte die zweite Lösungsmöglichkeit für die bessere und erfolgversprechendere, wobei natürlich entscheidend sei, dass die von der Kommission verfügten Auflagen aus Sicht der Verkehrsunternehmen in jeder Hinsicht angemessen seien.

Als für die ÖPNV-Branche besonders wichtigen Punkt sprach Ludwig auch das beim Bundeskartellamt anhängige Verfahren zum beabsichtigten Zusammenschluss der DB Regio AG über deren Tochterunternehmen Regionalbus Braunschweig GmbH mit der Stadt- und Regionalbus Göttingen GmbH an. Dem Ausgang dieses Verfahrens komme ganz erhebliche Bedeutung zu, da es für alle anderen vorgesehenen Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen Pilotcharakter habe. Die ursprünglich vom Bundeskartellamt beabsichtigte Untersagung dieser Kooperation, die vor allem auf eine sehr eng gezogene räumliche Marktabgrenzung gestützt werden sollte, hätte nach Beginn eines Ausschreibungswettbewerbs die Existenz vieler bestehender Unternehmen, die auf Kooperationen innerhalb ihrer Region gesetzt hätten, gefährdet.

Seine Ausführungen zum Bereich des ÖPNV abschließend ging Ludwig noch kurz auf das hoch umstrittene Thema »Tarifreue« ein, das auch innerhalb des Verbandes sehr kontrovers diskutiert werde.

Zwar bestehe volle Übereinstimmung in der Notwendigkeit eines Tarifreuegesetzes für den Fall von ÖPNV-Ausschreibungen, doch gingen die Meinungen stark auseinander zu der Frage, welches Tarifrecht Anwendung finden solle, wenn am Ort der Leistungserbringung mehrere Tarifverträge einschlägig sind, was im ÖPNV fast immer der Fall sei.

Kurz vor dem Ende der Legislaturperiode im Bund sei ein Blick auf die verkehrspolitische Bilanz der Bundesregierung angebracht, leitete der VDV-Präsident auf den Bereich Eisenbahnverkehr über. Seien auch nicht alle verkehrspolitischen Wünsche des Verbandes in Erfüllung gegangen, wären doch einige positive Signale nicht zu übersehen. So hätten die öffentlichen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur bei 4,5 Milliarden Euro ein akzeptables Niveau erreicht. Hier spiele das Zukunftsinvestitionsprogramm eine besondere Rolle, das aus den UMTS-Mitteln gespeist werde. Jedoch bestünden die strukturellen Probleme der Netzfinanzierung weiterhin. Entgegen der Koalitionsvereinbarung lägen zudem die Investitionen für die Straße immer noch über denen für die Schiene.

Ludwig lobte das Lkw-Maut-Gesetz, die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und die Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Letztere biete eine solide Grundlage für die Fortsetzung des Erfolgs der Regionalisierung. Eine reine Absichtserklärung seien dagegen zunächst die Ergebnisse der Task Force »Zukunft der Schiene«. Umsetzung und möglicher Erfolg, vor allem im Güterverkehr auf der Schiene, seien in der kommenden Legislaturperiode zu klären.

Die Erwartungen von Politik und Wirtschaft an den Erfolg der Bahnen seien groß. Die Verdoppelung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr bis 2015 sei eine Herausforderung für die Bahnen und eine Notwendigkeit zur Bewältigung der Verkehrslawine am Standort Deutschland. Dazu müssten die Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden, die den Bahnen diese Verdoppelung möglich machten. Ludwig erinnerte an die »vielen kleinen Widrigkeiten«, die den Eisenbahnen das alltägliche Leben erschwerten: von der Auf-

erlegung von Bundesgrenzschutzkosten bis zur einseitigen Mineralölsteuerbefreiung für Luftverkehr und Wasserstraße.

Das EU-Eisenbahnpaket stehe an exponierter Stelle. Der diskriminierungsfreie Netzzugang im Inland müsse ebenso sichergestellt sein wie die tatsächliche Öffnung des transeuropäischen Güterverkehrsnetzes im März 2003. Besonders wichtig für die Eisenbahnen im Güter- und im Personenverkehr sei die künftige Interpretation der öffentlichen Verantwortung für die Schieneninfrastruktur. Das derzeitige Niveau der öffentlichen Investitionen in das Schienennetz sei die Untergrenze des Erforderlichen. Ein unverzichtbarer Baustein für die effiziente Bewirtschaftung regionaler Schieneninfrastrukturen sei die Regionalisierung der regionalen Eisenbahnnetze.

Die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene stehe und falle zudem mit der Situation der Gleisanschlüsse. Der VDV schlage deshalb für die kommende Legislaturperiode ein Aktionsprogramm Gleisanschlüsse vor, mit dem in erster Linie die Neuanlage, die Modernisierung und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen und der dazu gehörenden Verladeeinrichtungen

Frankfurts Oberbürgermeisterin Petra Roth begrüßte mehr als 850 Teilnehmer zur VDV-Jahrestagung und wies auf die Bedeutung einer guten Infrastruktur für die Main-Metropole hin



Verkehrsminister Kurt Bodewig nutzte die VDV-Jahrestagung als Chance, vor der versammelten Branche die Verkehrspolitik der Bundesregierung darzustellen und zur Zusammenarbeit von Politik und Unternehmen aufzurufen



gefördert werden sollten. An seine Kolleginnen und Kollegen in den Mitgliedsunternehmen gewandt, beendete Präsident Ludwig seine Rede mit dem Aufruf: »Verfolgen Sie Ihren Kurs in Richtung Wettbewerbsfähigkeit Ihrer Unternehmen unbeirrt und zuversichtlich weiter. Sie werden von einem starken und kompetenten VDV dabei unterstützt.«

In Vertretung des Hessischen Staatsministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Dieter Posch, stellte Klaus-Peter Güttler, Abteilungsleiter Verkehr,

die Verkehrspolitik des Landes vor. Im Schienengüterverkehr fehlten nach wie vor die bundes- und europaweiten Konzepte, die wirklich etwas bewegten. Die Lkw-Maut etwa schaffe nicht die Qualitätsmängel des Eisenbahngüterverkehrs aus der Welt. Hauptproblem sei hier die geringe Durchschnittsgeschwindigkeit. Zwar gebe es einige löbliche Ansätze, der große Wurf hingegen sei noch nicht gelungen.

Im Bereich des ÖPNV sei es unumstritten, dass sich das Angebot nicht ausschließlich aus Fahrgeldeinnahmen finanzieren lasse.

Im Rahmen der VDV-Jahrestagung behandelte die Fachtagung Personenverkehr den ÖPNV im europäischen Wettbewerb – und traf hiermit das Interesse aller Unternehmen des Personenverkehrs



Die Fachtagung Güterverkehr ergründete die Leistungsfähigkeit der Schienennetze als Voraussetzung eines wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehrs



Dennoch könne die Strategie nicht lauten, alles laufen zu lassen und am Ende das Defizit zu bezahlen. Die beste Lösung zur Überwindung struktureller Schwächen sei die konsequente Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips. Keineswegs wolle man große Staatsbürokratien beim Besteller aufbauen. Er verstehe, dass die VDV-Mitglieder Schwierigkeiten damit hätten, wenn sich die Bestellerorganisationen als bessere Verkehrsunternehmen verstünden.

Als »begeisterter Bahnfahrer« bezeichnete sich Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig, der zum zweiten Mal in Folge auf einer VDV-Jahrestagung seine verkehrspolitischen Vorstellungen erläuterte. Für die Stärkung des Schienenverkehrs und des ÖPNV sei Teamwork gefragt. Diese Zusammenarbeit gestalte sich aus seiner Sicht so, dass die Bundesregierung sinnvolle politische Rahmenbedingungen schaffe. Die Verkehrsunternehmen und ihre Verbände verbesserten auf dieser Grundlage durch ihr Know-how und ihre Kreativität das Dienstleistungsangebot für die Kunden. Mit dem VDV habe er dabei nicht nur einen kompetenten Gesprächspartner, sondern auch einen wichtigen Mitstreiter.

Für den kommenden europäischen Wettbewerb im ÖPNV sieht der Bundesverkehrsminister wie auch der VDV die Notwendigkeit, einen reinen Preiswettbewerb mit Lohn- und Sozialdumping zu verhindern. Ausschreibungen einerseits und die Direktvergabe an kommunale Unternehmen andererseits seien für ihn zwei Seiten einer Medaille, die untrennbar miteinander verbunden seien. Auch müssten deutsche Unternehmen Zugang zu ausländischen Märkten erhalten. Es könne nicht sein, dass kapitalstarke ausländische Unternehmen aus geschützten heimischen Märkten in den deutschen Markt drängten. Gleiches, so Bodewig, gelte für den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz. Dieser dürfe keine auf Deutschland beschränkte Angelegenheit sein. Der beim Eisenbahninfrastruktur-Paket gefundene Lösungsweg sei ein wichtiger Schritt. Mehr Wettbewerb auf der Schiene bedeute letztlich bessere Angebote für die Kunden und zugleich verbesserte Entwicklungsmöglichkeiten für die Verkehrsunternehmen. Voraussetzung dafür sei aber ein fairer Wettbewerb.

Einen viel beachteten und mit großem Beifall bedachten Gastvortrag hielt der Münchener Oberbürgermeister Christian Ude. Er widmete sich dem Thema »Städte und ÖPNV – zukünftige Entwicklungen«. In seiner breit angelegten Rede ging der Oberbürgermeister der bayerischen Landeshauptstadt zunächst auf die Bedeutung des ÖPNV für die Städte ein und damit speziell auf den ÖPNV als Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen und auf den Nahverkehr als Gradmesser politischer Handlungsfähigkeit.

Ausführlich widmete sich Ude dem Thema »Die EU und der ÖPNV«. Hier ließ er klare Worte und deutliche Kritik nicht vermissen. Er erkannte zwar in Übereinstimmung mit der EU-Kommission die Notwendigkeit nachhaltiger Effizienzsteigerungen im ÖPNV an, bezeichnete jedoch den bisherigen Kommissionsentwurf für eine Marktöffnungsverordnung als völlig verfehlt: Er sei von Regelungswut gekennzeichnet, würde Bürokratie vermehren und sei vielfach realitätsfern. Er halte es inzwischen für eine der zentralen Herausforderungen der Städte, die kommunale Selbstverwaltung gegen die neoliberale Politik der EU zu verteidigen. Die Städte müssten für die Erkenntnis werben, dass die Akzeptanz der europäischen Gemeinschaft und erst recht die ihrer Erweiterung durch die Bürgerinnen und Bürger am ehesten dann wachse, wenn gleichzeitig die lokale und regionale Kompetenz wie zum Beispiel beim ÖPNV gesichert und gestärkt werde.

Den Städten müsste die Freiheit belassen werden, selbst zu entscheiden, wie sie den ÖPNV organisieren und durchführen wollen. Es gehe nicht um eine Bevorzugung kommunaler Unternehmen. Es gebe gute Gründe für die kommunale Eigenproduktion im ÖPNV, gerade auch für Städte, die sich intensiv engagieren wollten. Die Sorge, dass die kommunalen Unternehmen dann dauerhaft nicht effizient genug würden, sei unbegründet, denn die Alternative »Ausschreibung« bestehe und drohe ja ständig.

Auf die zukünftige Rolle der Akteure in einem Wettbewerbsmarkt eingehend, bekannte sich Ude unter dem großen Beifall der Zuhörer zu der klaren Aussage, der ÖPNV müsse

mit dem geringst möglichen bürokratischen Aufwand organisiert werden. Der Münchener Oberbürgermeister sagte in seiner Rede abschließend wörtlich: »Wir sind es unseren Bürgern und unseren Zielen schuldig, möglichst viel Geld in ein hochwertiges Leistungsangebot und möglichst wenig Geld in die Verwaltung des ÖPNV zu stecken. Es wäre ein wirklicher Irrwitz, wenn unter der Überschrift »besserer und effizienterer ÖPNV« am Ende in ganz Europa aufgeblähte, kundenferne ÖPNV-Bükratien entstünden, die mit hohem finanziellen Aufwand einen Wettbewerb um die niedrigsten Löhne und die gerissensten Manager organisieren.«

Am Ende der Eröffnungsveranstaltung überreichte Dr. Peter Haverbeck als Vorsitzender der Dr.-Friedrich-Lehner-Stiftung die Dr.-Friedrich-Lehner-Preise und die Lehner-Medaille. Die Preise gingen an Dr.-Ing. Andreas Hauenstein, Dr.-Ing. Peter Wehner und Dipl.-Ing. Ralf Zöllner. Die Lehner-Medaille erhielt UITP-Präsident Dr.-Ing. Wolfgang Meyer, Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und früherer Vizepräsident des VDV.

Mit den parallel durchgeführten Fachtagungen Personen- und Güterverkehr fand die Jahrestagung am zweiten Tag ihre Fortsetzung. Die Fachtagung Personenverkehr stand unter dem Leitthema »ÖPNV im europaweiten Wettbewerb«. Hier referierte zunächst Prof. Dr. jur. Michael Ronellenitsch, Juristische Fakultät der Universität Tübingen, zu den »Konsequenzen aus dem zu erwartenden EuGH-Urteil zum ÖPNV«. Dipl.-Kaufmann Günter Elste, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG und Vizepräsident des VDV, stellte seinen Fachvortrag unter die Überschrift »Anforderungen an Unternehmen, Aufgabenträger und Politik beim Übergang in den ÖPNV-Wettbewerbsmarkt«. Als dritter und letzter Redner in der Fachtagung Personenverkehr berichtete Dr. Stephan Rolfes, Vorstand Verkehr und Hafen der Stadtwerke Osnabrück AG, über »Erfahrungen im Spannungsfeld zwischen Ausschreibungen im SPNV und Eigenproduktion im Busverkehr«. An diese drei Vorträge schloss sich eine lebhaft diskutierte Diskussion unter der Leitung des VDV-Präsidenten an.

Die Fachtagung Güterverkehr stand unter dem Leitthema »Leistungsfähige Netze für alle Betreiber – Voraussetzung für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr«. Den Einleitungsvortrag »Anforderungen an das Schienennetz aus der Sicht der Betreiber« hielt Dr. Rolf Bender, Vorstandsmitglied Häfen und Güterverkehr Köln AG und Vizepräsident des VDV. Anschließend referierte Dipl.-Volksw. Dagmar Haase, Vorstand Marketing und Vertrieb der DB Netz AG, Frankfurt am Main, zum Thema »Kundenorientierte Netzgestaltung und -vermarktung«. Den letzten Vortrag in dieser Reihe hielt Horst Stuchly, Präsident des Eisenbahnbundesamtes, Bonn. Sein Thema lautete: »Diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen«. Auch an diese Vorträge schloss sich eine nicht minder lebhaft diskutierte Diskussion an.

Die Fachtagung fand mit einer gemeinsamen Veranstaltung ihren Abschluss. Auch für die beiden hier vorgesehenen Vorträge war es dem Verband gelungen, zwei hochkarätige Redner zu gewinnen: Heinz Hilbrecht, Direktor der Generaldirektion Verkehr und Energie



der Europäischen Kommission in Brüssel referierte zum Thema »Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen im internationalen Güterverkehr«, und Norbert Hansen, Vorstandsvorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft GdED, Frankfurt am Main, beantwortete die Frage »Wie steht die Gewerkschaft TRANSNET zu einem geplanten Bundesgesetz zur Tarifreueverpflichtung bei öffentlichen Aufträgen?« Auch diese beiden hochaktuellen Vorträge forderten die Zuhörer zu engagierten Diskussionsbeiträgen heraus.

Für Heinz Hilbrecht, Direktor der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission, bot die VDV-Jahrestagung den geeigneten Rahmen, um die Bestrebungen zur Revitalisierung der Güterbahnen in Europa zu erläutern

Die VDV-Jahrestagung 2002, 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 2002 berichtet.

#### **Erfahrungsaustausch mit dem VöV Schweiz**

Am 23. und 24. Juni 2002 fand wiederum das traditionelle Treffen zwischen dem VDV und dem Verband öffentlicher Verkehr der Schweiz (VöV Schweiz) statt, das alle zwei Jahre abwechselnd in der Schweiz und in Deutschland durchgeführt wird. Gastgeberin unter der Leitung ihrer Vorstandsmitglieder Müller-Eberstein, Credé und Zieschank waren die Dresdner Verkehrsbetriebe AG, die ein höchst attraktives Rahmenprogramm in der sächsischen Metropole und deren Umgebung boten. Mit insgesamt rund 30 Teilnehmern aus den Verwaltungsräten beider Verbände war die Veranstaltung in Dresden gut besucht. Sie bot einen sehr interessanten Erfahrungsaustausch zu den Themen EasyRide, Behindertenproblematik, Ergebnisse der Bahnreform in Deutschland und Forderungen des VDV zur europäischen Gesetzgebung betreffend die Liberalisierung des Nahverkehrs.

#### **»Stiftung Führungsnachwuchs« setzt erfolgreiche Schulung fort**

Die im Herbst 1998 errichtete »Stiftung Führungsnachwuchs« führte Anfang Oktober in Köln bereits zum vierten Mal ein Manage-

ment-Symposium für Führungsnachwuchs mit 65 Teilnehmern aus Mitgliedsunternehmen des VDV und aus Unternehmen des VDV-Förderkreises durch. Die Stiftungsgründer, der ehemalige VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Günter Girnau und der frühere Präsident des ehemaligen Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) Dr.-Ing. E. h. Wilhelm Pällmann, waren auch dieses Mal wieder maßgeblich an der Auswahl der hochqualifizierten Referenten und Moderatoren beteiligt. Das Management-Symposium gliederte sich in die vier Themenblöcke Europa, Qualität, Marketing und Personalführung, innerhalb derer jeweils drei Vorträge gehalten wurden.

Auch dieses vierte 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 erneut deutlich, dass das Konzept, Management-Aufgaben in einem breiten Rahmen darzustellen, von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommen wurde. Die Stiftung wird daher den eingeschlagenen Weg auch in Zukunft fortsetzen.

#### **Aktivitäten im SPNV und VDV-Verbandsbeirat**

Der VDV hat im Eisenbahnpersonenverkehr, speziell im SPNV, deutlich Profil gewonnen. Hohe Resonanz fand die Arbeit der Ad-hoc-Arbeitsgruppe »Wettbewerbsstrategien im Schienenpersonennahverkehr«, in der Vertreter aus über vierzig

Mitgliedsunternehmen aktiv sind. Die im VDV-Jahresbericht 2001 bereits skizzierte Aufgabenstellung wurde wie geplant zunächst in zwei Unterarbeitsgruppen aufgegriffen. Es hatte sich herausgestellt, dass für die unternehmerischen Entwicklungsmöglichkeiten der Personennahbahnen nicht allein die Themen »Wettbewerb und Finanzierung« bedeutsam sind. Vielmehr spielen Verfügbarkeit und Zustand der Infrastruktur ebenfalls eine entscheidende Rolle.

Die Arbeiten mündeten in dem im Oktober veröffentlichten VDV-Diskussionspapier »Erwartungen und Anforderungen der Personennahbahnen an die Gestaltung eines zukunftsfähigen Schienenpersonennahverkehrs«. Ganz bewusst wurde dieses auch in den eigenen Reihen nicht völlig unumstrittene Papier breit gestreut. Insbesondere wurden die Aufgabenträger des SPNV angeschrieben, um ihnen die Vorstellungen der breiten Mehrheit der Betreiber nahe zu bringen.

Ferner wurde das Diskussionspapier ausgewählten Personenkreisen aus Legislative und Exekutive beim Bund und den Ländern sowie weiteren Interessenten nahe gebracht. Die Reaktionen auf die Arbeit der Ad-hoc-Gruppe zeigen insgesamt, dass es dem Verband gelungen ist, sich als kompetenter Vertreter der Eisenbahnen mit Personenverkehr zu profilieren. Dies hat nicht zuletzt Bedeutung für die Zukunft des Verbandes: Schließlich hat die Mitgliederversammlung beschlossen, im Zuge der Umstrukturierung des VDV eine Sparte Eisenbahnpersonenverkehr zu etablieren.

Der VDV-Verbandsbeirat tagte am 15. Januar 2003 in Berlin. Mit mehr als 60 Teilnehmern war auch diese Veranstaltung in der Vertretung der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bund sehr gut besucht. In seiner Eröffnungsansprache begrüßte Präsident Dr.-Ing. E. h. Ludwig mehrere Abgeordnete des Deutschen Bundestages, zahlreiche Vertreter aus Ministerien von Bund und Ländern, Repräsentanten der Verbände, Hochschulen, Industrie und Gewerkschaften sowie die Kollegen aus dem VDV-Präsidium.

In seinem Kurzbericht zur Lage im ÖPNV und im Schienengüterverkehr erläuterte der Präsident nicht nur wie sonst üblich die »Facts

Auch am Rande der großen Veranstaltungen diskutieren Vertreter der Mitgliedsunternehmen Lösungen und Aufgaben ihrer Branche



and Figures« mit einer weiterhin überwiegend positiven Entwicklung, sondern er skizzierte auch in Stichworten die wichtigsten Problemfelder, die den Verband und seine Mitgliedsunternehmen bewegen.

Im Anschluss an die einführenden Worte des VDV-Präsidenten folgten drei Kurzvorträge zu besonders aktuellen Themen des Schienengüterverkehrs, des ÖPNV sowie zur Zukunft des Verbandes. Zunächst referierte VDV-Geschäftsführer Güterverkehr Dr. jur. Martin Henke zu dem Thema »Europaweiter Schienenverkehr – aktuelle Entwicklungen und VDV-Aktivitäten«. Im Anschluss daran ging VDV-Geschäftsführer Personenverkehr Dr. jur. Thomas Muthesius auf die in der ÖPNV-Branche erwartungsvoll gestellte Frage ein »Wie geht es weiter mit der Marktöffnung des ÖPNV?« Dabei erläuterte er näher den oben skizzierten Kompromissvorschlag des VDV, stellte ihn als nach wie vor aus der Sicht des Verbandes prioritären Lösungsweg heraus, erteilte jedoch der oben näher erläuterten Quotenregelungsinitiative des Bundesverkehrsministeriums als suboptimaler Lösung keine Absage, wenn anders eine politische Entscheidung nicht erreicht werden könne.

Im letzten Vortrag erläuterte VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann ausführlich die geplante Neuorganisation des VDV. Zu allen drei Vorträgen schloss sich aus den Reihen des Verbandsbeirats eine lebhafte Diskussion an, die die Thesen der Vortragenden im Wesentlichen bestätigten und bestärkten. So wurde auch diesmal deutlich, dass der Verband die »richtigen« Themen gewählt hatte, die allgemein auf großes Interesse stießen. Erneut konnte der VDV mit seinen Beiträgen wichtige Denkanstöße geben, die ihre Auswirkungen im Sinne des Verbandes nicht verfehlen dürften.

### Schlussbetrachtung

Die Mitgliederzahlen im Verband haben sich im Jahr 2002 im Vergleich zu 2001 weiterhin positiv entwickelt. Waren Ende 2001 im VDV 528 ordentliche und 59 außerordentliche Mitgliedsunternehmen organisiert, gehörten dem Verband Ende des Jahres 2002 bereits 533 ordentliche Mitglieder und 62 außerordentliche



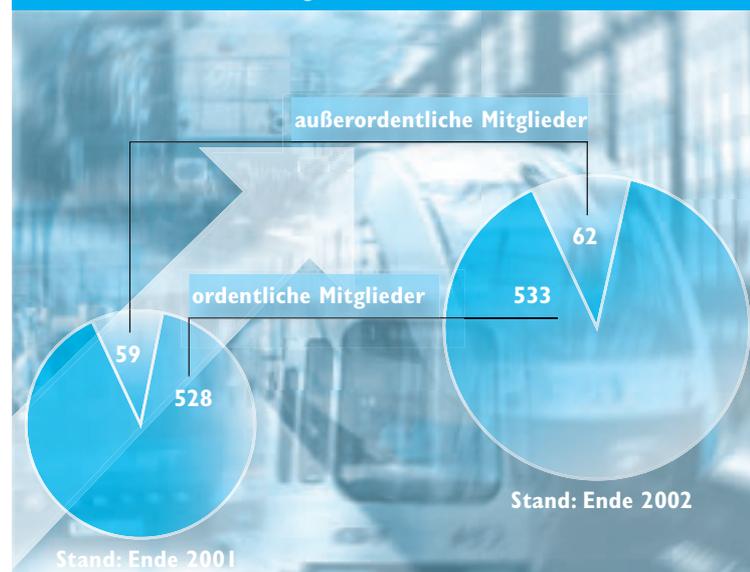
Der VDV ist als Fachverband gefragter Gesprächspartner der Medien, wie hier im Rahmen der Pressekonferenz zur Jahrestagung

Mitglieder an, die öffentlichen Personennahverkehr und /oder Schienengüterverkehr betreiben.

Der Verband kann auch für das Jahr 2002 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-Mitgliedsunternehmen ist auf gutem Wege, sich auf die veränderten Rahmenbedingungen des Verkehrsmarkts einzustellen. Der VDV wird auch zukünftig seine ganze Kraft und sein geballtes Fachwissen einsetzen, um seinen Mitgliedern einen weiterhin erfolgreichen Weg in den zukünftigen Wettbewerbsmarkt aufzuzeigen.

*Geschäftsführer Personenverkehr  
Dr. jur. Thomas Muthesius*

### Aufwärtstrend bei der Mitgliedszahl



## Deutsche Eisenbahnunternehmen auf dem Weg in den Zukunftsmarkt Europa

Mit der Öffnung eines wesentlichen Teils des europäischen Schienennetzes für den internationalen Güterverkehr wird die Grundlage für eine historische Wende in diesem Segment gelegt. Für die Güterbahnen ergeben sich durch die in Umsetzung befindlichen Richtlinien der Europäischen Unionen (EU) zur Eisenbahninfrastruktur große Chancen, im intermodalen Wettbewerb auf einem stark wachsenden Markt aufzuholen. Gleichzeitig stellen sich große Herausforderungen an die EU-Mitgliedsstaaten und die traditionell eher auf nationale Märkte orientierten Eisenbahnunternehmen. Das Jahr 2002 war für den VDV von der zunehmenden Bedeutung des europäischen Schienengüterverkehrs geprägt – und zwar sowohl was das politische Lobbying als auch was die Betreuung technischer, rechtlicher, betrieblicher und kommerzieller Fragestellungen der Mitgliedsunternehmen des Verbandes angeht. Höhepunkt dieses Engagements war zweifellos die Initiative zur Gründung der European Rail Freight Association (ERFA), des neuen europäischen Verbandes der Schienengüterverkehrsunternehmen.

Das Jahr 1994 ist als ein Jahr der Umwälzung der deutschen Eisenbahnverfassung in die Geschichte eingegangen. Um ähnlich bedeutende Zeitmarken für die Entwicklung der deutschen Eisenbahnen zu finden, muss in das Jahr 1924 zurückgegangen werden, in dem die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegründet wurde, bzw. in die 1880er Jahre, die den Übergang zur Staatseisenbahn mit sich brachten.

Mit dem Jahr 2003 steht wiederum ein entscheidendes Jahr für die Eisenbahnen bevor. Die Bedeutung dieses Jahres bezieht sich nicht nur auf den nationalen Schauplatz, sondern auf die Gesamtheit der EU. Die Umwälzungen kommen im nüchternen Gewand von Richtlinien der EU daher. Ihre Brisanz lässt sich selbst für die interessierte Fachöffentlichkeit nicht unbedingt leicht hinter den dürren Worten des

Hoffnungsvolle Blicke richten sich nach Brüssel und Straßburg. Die EU kann durch die Öffnung der Schienennetze Raum für die Entwicklung von Unternehmen und Markt schaffen



Richtlinientextes erschließen. Es verwundert daher nicht, dass das Bewusstsein einer bevorstehenden wesentlichen Änderung der Rahmenbedingungen für das Wirtschaften der Eisenbahnunternehmen nicht sehr stark ausgeprägt ist.

Die Gebiete, auf denen sich gravierende Änderungen ankündigen, sind

- die Öffnung ausländischer Schienennetze für den Güterverkehr,
- die Verschärfung des Wettbewerbes im Inland – auch durch im Ausland ansässige Unternehmen – und
- die Herstellung der Interoperabilität.

### Konkrete Maßnahmen

Das so genannte »Erste Eisenbahnpaket« der EU, das am 15. März 2001 in Kraft trat und von den Nationalstaaten binnen zwei Jahren, folglich bis zum 15. März 2003 in nationales Recht umgesetzt werden muss, eröffnet den Zugang aller Eisenbahnverkehrsunternehmen der Union zum »Trans European Rail Freight Network« (TERFN) für internationale Güterverkehrsleistungen. Dieses ca. 50.000 Streckenkilometer umfassende Streckennetz umfasst alle wichtigen Relationen des internationalen Güterverkehrs. Die Tatsache, dass damit nur ein Teil des Gesamtnetzes dem Wettbewerb geöffnet wird, ist leicht zu verschmerzen, denn über das TERFN-Streckennetz hinaus muss der Zugang zu fast allen Seehäfen und all jenen Terminals des Kombinierten Verkehrs eröffnet werden, die mehr als einem Endkunden dienen.

Überdies können auch Zubringerstrecken von bis zu je 50 Kilometer oder mindestens 20 Prozent des Laufweges am Anfang und am Ende des Zuglaufes genutzt werden. Regulierungsbehörden zur Überwachung mit Amtsermittlungsbefugnis sind einzurichten und haben binnen zwei Monaten nach Eingang über Beschwerden zu entscheiden. Netzbetreiber sind hinsichtlich der Fahrwegkapazität auskunftspflichtig. Sie müssen binnen fünf Tagen über Ad-hoc-Trassenanträge entscheiden und bei Streckenüberlastung Zugang zu Umleitungsstrecken gewähren. Hinzu kommen verschärfte Regelungen zur Diskriminierungs-



Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) investieren in einen europatauglichen Fahrzeugpark – im Bild Neulokomotiven für Verkehre nach Deutschland und in den Beneluxraum sowie nach Italien

freiheit von Trassenpreisen und Zusatzentgelten wie denjenigen für Bahnstrom und Abstellkapazität sowie zur Unabhängigkeit des Netzmarketings bei integrierten Unternehmen. Für die deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedeutet dies zunächst erheblich verbesserte Zugangsrechte für ausländische Eisenbahnnetze, wenn auch vorerst nur im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Die Möglichkeit, dem längst in europäische Dimensionen gewachsenen Transportmarkt anforderungsgerechte Angebote machen zu können, stellt für die Unternehmen einen großen Fortschritt im intermodalen Wettbewerb dar. Dies gilt selbst dann, wenn die Möglichkeit, im Ausland Transportleistungen zu übernehmen, nicht eigenständig, sondern in Kooperation wahrgenommen wird. Die Öffnung des Marktes wird den endgültigen Abgesang auf die verbliebenen Reservate der Behördenbahnen in Europa beschleunigen und damit den Anspruch der Eisenbahnen stärken, auf dem bereits jetzt großen und weiter stark wachsenden Markt von den Kunden ernst genommen zu werden. Deutsche Unternehmen, die sich im Laufe der letzten Jahre auf dem nationalen Markt – einem vergleichsweise offenen Markt – Erfahrungen erarbeitet haben und aus der geographischen Mitte des europäischen Eisenbahnnetzes heraus agieren können, haben gute Chancen, zu den Gewinnern der Entwicklung zu gehören, wenn sie sich rechtzeitig auf die neuen Gegebenheiten einstellen.

Die Öffnung der Eisenbahnnetze bedeutet andererseits auch eine

Verschärfung des Wettbewerbes im Inland selbst. Ausländische Unternehmen, die nur im Falle der Gegenseitigkeit des Netzzuganges Zugang zur hiesigen Schieneninfrastruktur hatten und ggf. Zuflucht zu Hilfskonstruktionen wie die Gründung deutscher Tochterunternehmen nehmen mussten, können nunmehr unmittelbar auf dem deutschen Markt agieren. Gegenüber dem derzeit bereits herrschenden und stark ansteigenden Wettbewerb auf deutschen Schienen ist dies jedoch keine wirklich neue Situation. Dumpingangebote osteuropäischer Billiganbieter sind nach

Lage der Dinge innerhalb der EU auch angesichts der generell hohen Eintrittshürden in den Eisenbahnmarkt auf absehbare Zeit eher unwahrscheinlich.

Zögernd, aber doch mit zunehmender Deutlichkeit beginnen sich die Konturen des gemeinsamen Eisenbahnmarktes herauszuschälen. Neben den ehemaligen Staatsbahnen und deren Auslandstöchtern begeben sich weitere Bahnen auf das neue Terrain eigenverantwortlicher Durchführung internationalen Verkehrs. Zu ihnen zählen klassische Regionalbahnen, »neue«



Die Swiss Rail Cargo Köln GmbH, ein Unternehmen dreier Mütter aus Deutschland, der Schweiz und Italien, hat europäische Transportwege im Programm

Die DB Cargo rüstet sich mit Mehrsystemlokomotiven für den grenzüberschreitenden europäischen Verkehr



mittelständische Privatunternehmen sowie Töchter international agierender Konzerne – auch solcher mit Schwerpunkt außerhalb des Eisenbahnverkehrs –, aber auch Hafens- und Industriebahnen. Die Vielzahl internationaler Schienengüterverkehrsprojekte straft Skeptiker Lügen, die den Bahnsektor für unfähig hielten, sich auf die Anforderungen des internationalen Verkehrs einzustellen. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die Marktbedingungen auch im internationalen Schienenpersonenverkehr, v. a. im Bereich des Nahverkehrs, den Bahnunternehmen adäquate Möglichkeiten zum Beweis ihrer Leistungsbereitschaft im grenzüberschreitenden Verkehr böten.

#### Stichwort Interoperabilität

Den optimistischen Aussichten, die die Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes mit sich bringt, wird häufig die technische Zersplitterung des europäischen Eisenbahnnetzes entgegengehalten. Tatsächlich sind die zahlreichen Systemgrenzen in Europa ein nicht zu vernachlässi-

gender Kostenfaktor in einem grundsätzlich sehr preissensiblen Marktumfeld. Deshalb ist es auch zu begrüßen, wenn die EU parallel zur Marktöffnung ihre Bemühungen zur Überwindung dieser Systemgrenzen unter dem Stichwort der Interoperabilität fortsetzt und verstärkt. Dennoch darf hier nicht verschwiegen werden, dass auch die Herstellung der Interoperabilität Geld kostet, das die Eisenbahnunternehmen inmitten eines Anpassungsprozesses an gewandelte Märkte eigentlich nicht erübrigen können.

War bisher der Hochgeschwindigkeitsverkehr Gegenstand der Interoperabilitätsbemühungen, so verschiebt sich der Fokus derzeit in den konventionellen Bereich. Maßgeblich ist dabei die Richtlinie 2001/16/EG, die kurz nach den marktbezogenen Richtlinien am 20. April 2003 umzusetzen sind. Sie gilt zunächst nur für das relativ rudimentäre TEN-Netz, wirft aber bereits einen langen Schatten auf die nationalen eisenbahntechnischen und -betrieblichen Regelungen, deren Anpassung in jedem Falle erforderlich sein wird. Auf der Grundlage dieser Richtlinie wird es erstmals EU-einheitlich verbindliche Regularien und Verfahrensweisen zur Prüfung, Zulassung und Genehmigung geben. Unabhängige »benannte Stellen« prüfen technische Komponenten auf Konformität mit europaeinheitlichen technischen Spezifikationen. Fällt die Prüfung positiv aus, so gilt die Zulassung europaweit. Weitere Schritte in Richtung auf eine Vereinheitlichung der technischen Anforderungen deuten sich an.

Die Vereinfachungen, die die – durch unterschiedliche nationale Zulassungs- und Abnahmeverfahren und -voraussetzungen leidgeprüften – Eisenbahnunternehmen erwarten dürfen, sind dabei ins Verhältnis mit den anfänglichen Mehrkosten, die die Ertüchtigung des Netzes und der Fahrzeuge auf den neuen gemeinsamen Standard erfordert, zu setzen. Viel wird davon abhängen, welche Standards sich durchsetzen können. Es besteht die Gefahr, dass sich diejenigen Normen durchsetzen, die die Perfektionierung der Sicherheit des Eisenbahnsystems als Selbstzweck sehen. Mit völlig kontraproduktiver Folge wird dann in Kauf genommen,

dass die Nutzung dieses Systems nicht mehr zu bezahlen ist. Bei diesem Szenario haben die Eisenbahnunternehmen in Deutschland und Europa viel zu verlieren.

Ebenso wenig erstrebenswert ist eine Orientierung am niedrigsten Niveau, die den Sicherheitsaspekt des Systems Eisenbahn von einem positiven zu einem negativen Faktor bei der Kundenentscheidung werden lassen kann. Bei der geforderten pragmatischen Abwägung der Anforderungen in den technischen Spezifikationen sollten durchaus »heilige Kühe« der nationalen Eisenbahnsysteme geschlachtet werden, v. a. wenn sie ebenso kostenträchtig wie außerhalb Deutschlands nicht vermittelbar sind. Zu nennen sind hierbei z. B. die nationalen Vorschriften zur Bahnsteighöhe und zum Gleismittenabstand.

Bei der Erarbeitung der gemeinsamen Standards für das europäische Eisenbahnnetz gibt es viel zu tun. Dabei galt und gilt es weiterhin, nicht auf den Ratschluss der Weisen aus den damit beauftragten Gremien zu warten, sondern aktiv mitzugestalten. Ironischerweise können gerade die neuen Teilnehmer des Eisenbahnmarktes und restrukturierte »Altbahnen« hierzu weit weniger Personalkapazität einbringen als Staatsbahnen alten Zuschnitts. Obwohl die Europäische Kommission sich dieser Gefahr sehr wohl bewusst ist, ist eine größere Mitwirkungsbereitschaft praxiserfahrener Fachleute deutscher Eisenbahnunternehmen bei der Erarbeitung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität erforderlich und erwünscht.

#### Folgerungen für den VDV

Die Entwicklung im internationalen Schienenverkehr stellt nicht nur neue Anforderungen an die Politik und die Unternehmen, sondern auch an den VDV als Unternehmensvertretung. Die europäische Bühne ist so wichtig wie nie zuvor. Während hierzulande die Verlagerung des politischen Machtzentrums von Bonn nach Berlin Anlass zu Kontroversen ist, fallen immer mehr wichtige Entscheidungen in Brüssel.

Es gilt daher, die Präsenz des VDV in Brüssel zu stärken und aufzu-

Mit Rob Spierings, Geschäftsführer und Mitinhaber der ShortLines b.v., Rotterdam (2. v. l.), konnte ein engagierter Fachmann des grenzüberschreitenden Güterverkehrs als Präsident der ERFA gewonnen werden





Gerade im Rahmen der EU-Osterweiterung bedarf es erheblicher infrastruktureller Anpassungen – im Bild die derzeit ungenutzte Oderbrücke bei Neurüdnitz

werten. Hierzu gehört nicht nur das fortdauernde Engagement im Euroteam des internationalen Dachverbandes des öffentlichen Personenverkehrs UITP, sondern auch die Einrichtung einer eigenständigen VDV-Vertretung in Brüssel, die bisher verbunden mit diesem Euroteam geführt wurde.

Im Bereich des Güterverkehrs hat der VDV den Anstoß für die Gründung der ERFA gegeben, die sich als Lobby für einen frei zugänglichen europäischen Schienengüterverkehrsmarkt versteht. Am 23. Juli 2002 nach kurzer Vorbereitungsphase gegründet, hat sie es sehr schnell verstanden, sich zum maßgeblichen Ansprechpartner der EU-Kommission und der Vertretungen anderer Branchen und darüber hinaus auch bei anderen internationalen Institutionen auf dem Sektor des Schienengüterverkehrs zu entwickeln.

Bei den internationalen Aktivitäten des VDV zeigt sich immer wieder, dass Erfahrungen und Erkenntnisse aus Sicht der deutschen Verkehrsunternehmen auf der europäischen

Ebene außerordentlich gesucht und willkommen sind. Mit abwartender skeptischer Zurückhaltung gegenüber den EU-Institutionen und nachträglicher Kritik ohne eigenes Engagement ist letztendlich niemandem gedient.

Mit seiner verstärkten Präsenz auf der Brüsseler Bühne schafft der VDV mit seinen Partnerorganisationen die größtmögliche Hebelwirkung für eine möglichst weitgehende Berücksichtigung der Interessen deutscher Unternehmen. Dies trägt mittelbar zur Bewusstseinsbildung in Politik und Wirtschaft auf nationaler Ebene über die Möglichkeiten dieses Landes als Standort von Verkehrsunternehmen mit internationaler Kompetenz bei. Die Bedingungen am aussichtsreichen Standort Deutschland gilt es im Interesse der gesamten Volkswirtschaft fortzuentwickeln und zu verbessern.

*Geschäftsführer Güterverkehr  
Dr. jur. Martin Henke*



**European Rail Freight Association**

Ein neuer Akteur auf der europäischen Ebene: Der VDV trug maßgeblich zur Gründung der European Rail Freight Association (ERFA) bei

## Der VDV verstärkt Kontakte in die künftigen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union

Die Erweiterung der Europäischen Union (EU) ist seit Dezember in einen konkreten Fahrplan gegossen. Der EU-Ministerrat hat Mitte Dezember 2002 in Kopenhagen den 1. Mai 2004 als Aufnahmezeitpunkt für zehn neue Mitglieder, vornehmlich aus Mittel- und Osteuropa, beschlossen. Der Aufnahme wird ein langer Integrationsprozess folgen, der viel Kraft und Durchsetzungsvermögen, aber auch ein hohes Maß an gegenseitigem Verständnis von allen Beteiligten verlangt. Da die europäische Integration nur durch den Austausch auf persönlicher und wirtschaftlicher Ebene, durch gegenseitiges Wissen voneinander und durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Leben erfüllt werden kann, verstärkt der VDV seine Kontakte zu Verkehrsunternehmen und Verbänden vor allem in Polen und Tschechien.

Die deutsche Öffentlichkeit und auch weite Kreise der Wirtschaft sehen der Osterweiterung der EU mit gespaltenen Gefühlen entgegen. Auf der einen Seite stehen die Chancen, die insbesondere in der Öffnung neuer Märkte, der Ausweitung des Handels und der Kooperation mit Produktionsstandorten in den neuen Mitgliedsländern gesehen werden. Auf der anderen Seite befinden sich oft diffuse Ängste vor Billiganbietern oder billigen Arbeitskräften aus diesen Ländern, die den »deutschen Markt« – der bereits heute nur noch ein Teilmarkt in der EU ist – »überschwemmen« könnten.

### VDV beteiligt sich aktiv an Integrationsprozess

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht es als seine Aufgabe an, im Interesse seiner Mitgliedsunternehmen an diesem Integrationsprozess – bezogen auf die vom VDV vertretenen Branchen – aktiv mitzuwirken. Der Verband hat daher im Herbst 2001 begonnen, bereits bestehende Verbindungen in die »Beitrittsländer« zu intensivieren und neue Kontakte aufzubauen. An erster Stelle stehen dabei Kontakte zu Polen und der Tschechischen Republik, den direkten Nachbarländern

Schienenbusse der tschechischen Staatsbahnen stellen eine Verbindung im kleinen Grenzverkehr vom sächsischen Ebersbach ins benachbarte Rumburk her



Zeichen des Wandels: Der städtische Verkehrsbetrieb MPK Łódź setzt bereits einige moderne »Cityrunner«-Straßenbahnzüge ein. Ein großer Teil der Montage erfolgt in eigenen Werkstätten vor Ort



Deutschlands. Die Verbindungen zu den anderen Beitrittskandidaten werden selbstverständlich auch gepflegt und ausgebaut; so gehören dem VDV bereits seit einigen Jahren außerordentliche Mitglieder aus Ungarn und Rumänien an. Bereits im Laufe des Jahres 2002 konnten für die Mitgliedsunternehmen des VDV und der polnischen Partnerverbände zwei polnisch-deutsche Tagungen organisiert werden. Die polnische Wirtschaftskammer für Landverkehr (IGTL) war Partner des VDV für die Tagung »Die Öffnung der Eisenbahnnetze in Europa – Chancen und Risiken«, die am 23. und 24. Mai 2002 in Warschau stattfand. Vertreter aus Politik, Eisenbahnunternehmen und der verladenden Wirtschaft diskutierten Erreichtes und noch offene Fragen bei der Reform und Neuordnung des Eisenbahnwesens in beiden Ländern.

Am 14. und 15. November 2002 hingegen war Poznan (Posen) Gastgeber der Tagung »Der städtische Nahverkehr in Polen und Deutschland auf dem Weg nach Europa«, die die polnische Wirtschaftskammer des städtischen Nahverkehrs (IGKM) gemeinsam mit dem VDV organisiert hatte. In Vorträgen aus Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Verbänden wurden die gesetzlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen des ÖPNV in Polen und Deutschland skizziert und diskutiert.

Ein wichtiges Ergebnis beider Veranstaltungen – die im Jahre 2003 ihre Fortsetzung finden sollen und die in ähnlicher Form auch mit der Tschechischen Republik in Vorbereitung sind – war der Blick »über den Zaun«, durch den die eigene Situation mit anderen Augen gesehen und somit besser eingeordnet werden kann. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von direkten Kontakten zwischen deutschen und polnischen Unternehmen geknüpft, die berechtigte Hoffnung auf Konkretisierung machen.

Die Ziele der Zusammenarbeit des VDV mit vergleichbaren Verbänden bzw. Wirtschaftskammern in den Beitrittsländern lassen sich wie folgt umreißen:

- Vertiefung der gegenseitigen Kenntnisse über die jeweiligen Grundlagen und Funktionswei-

sen des ÖPNV sowie des Eisenbahnpersonen- und -güterverkehrs in den Nachbarländern,

- Förderung des Erfahrungs- und Meinungsaustausches sowie
- Wegbereitung und Unterstützung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Mitgliedsunternehmen.

Die Mittel und Wege, die dem VDV und seinen Partnern dabei zur Verfügung stehen, sind vielfältig. Sie reichen von gemeinsamen Tagungen über den Austausch von Referenten bis hin zum Austausch von Fachartikeln zur Veröffentlichung in den Verbandsorganen.

### Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs hat hohe Priorität

Hohe Priorität genießt für den VDV die Unterstützung seiner Mitgliedsunternehmen bei ihren Anstrengungen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrsangebotes im Personen- und Güterverkehr. Mit der Integration in die EU wird ein starkes Ansteigen des Warenaustausches wie auch des Reiseverkehrs prognostiziert. Dabei gilt es, Rahmenbedingungen zu schaffen, die es der Eisenbahn bzw. dem ÖPNV ermöglichen, ihren bisherigen Marktanteil zu halten oder auszubauen. Dies reicht vom Ausbau der Infrastruktur über betriebliche Regelungen im Eisenbahnverkehr bis hin zur Schaffung von attraktiven grenzüberschreitenden Tarifangeboten im öffentlichen Personennah- und -fernverkehr. Weder die heute bestehende Infrastruktur, noch die betrieblichen Rahmenbedingungen im Eisenbahnverkehr oder die Angebote im grenzüberschreitenden ÖPNV und SPNV sind mit denen im deutschen Binnenverkehr oder etwa dem an der Grenze zu Österreich oder den Niederlanden herrschenden Bedingungen vergleichbar.

### Zustand der Infrastruktur erfordert hohe Investitionen

Das deutsche und das polnische Eisenbahnnetz sind an 13 Stellen miteinander verbunden, eine neue grenzüberschreitende Verbindung auf der Insel Usedom befindet sich im Planungsstadium. Nur acht Eisenbahngrenzübergänge werden regelmäßig genutzt, lediglich einer von ihnen ist elektrifiziert. Der Zustand der Infrastruktur erfordert hohe Investitionen zum Erhalt bzw.

zur Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit. Im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit Polen haben von den ehemaligen Staatsbahnen unabhängige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bisher keinen Marktzugang. Hier besteht hoher Handlungsbedarf, den Zugang zu ermöglichen. Immerhin befährt seit dem 15. Dezember 2002 mit der zum Connex-Konzern gehörenden Lausitzbahn GmbH ein privates deutsches EVU regelmäßig einen zum staatlichen polnischen Netzbetreiber PLK gehörenden zwölf Kilometer langen Streckenabschnitt im Verlauf der Strecke Zittau – Görlitz.

Im straßengebundenen ÖPNV bestehen nur vereinzelt grenzüberschreitende Buslinien. Allein die durch den Zweiten Weltkrieg geteilte Stadt Görlitz verfügt über eine grenzüberschreitende Stadtbuslinie. Die Verbindungen in den gleichfalls geteilten Städten Frankfurt (Oder) und Guben verlaufen nicht zweistaatlich. Allerdings gibt es in diesen auch Pläne für einen Ausbau des Straßenbahnnetzes über die Grenze hinweg.

### Noch wenig Bewegung im Eisenbahnverkehr

Das deutsche und das tschechische Eisenbahnnetz sind ebenfalls an 13 Stellen miteinander verbunden. Nur eine dieser Verbindungen ist derzeit ungenutzt, aber lediglich ein Grenzübergang ist elektrifiziert. Der Ausbau zumindest einiger dieser Strecken nach modernen Standards ist dringend erforderlich. Während im grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr inzwischen bereits zwei Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) aus Deutschland tätig sind, eröffnen sich seit Mitte des Jahres 2002 auch im Güterverkehr für NE sehr zaghafte Möglichkeiten zum grenzüberschreitenden Verkehr. Dennoch besteht auch auf diesem Feld weiterhin Handlungsbedarf. Bis zum vollständigen Abbau der Zollschranken an der heutigen EU-Außergrenze bedarf es praktikabler Regelungen zur Zollabfertigung von NE-Güterzügen an der Grenze.

### Deutsch-tschechische Angebote können Vorbild sein

In guter Zusammenarbeit der DB Regio AG mit den Tschechischen Staatsbahnen besteht seit 1999



unter dem Begriff »Freundschaftsticket« ein Tarifangebot, das zu günstigen Konditionen die Nutzung des grenzüberschreitenden und grenznahen SPNV ermöglicht – dies könnte auch ein Vorbild für den deutsch-polnischen grenzüberschreitenden Verkehr sein. Auch im Busverkehr stellt sich die Lage entlang der deutsch-tschechischen Grenze etwas positiver dar. Es gibt eine Reihe grenzüberschreitender Buslinien, meist gemeinschaftliche Verkehre von Unternehmen beiderseits der Grenze.

Die Verkehrsunternehmen stellen sich bereits jetzt der Aufgabe des grenzüberschreitenden Verkehrs. Mit der Integration der Nachbarländer in die EU wird die Nachfrage nach Verkehrsleistungen kontinuierlich zunehmen. Im Zusammenwirken aller Beteiligten gilt es, Rahmenbedingungen zu schaffen, mit denen eine quantitative und qualitative Verbesserung des Verkehrsangebotes ermöglicht werden kann. Der VDV widmet sich dieser Aufgabe engagiert und wird darüber hinaus seinen Mitgliedern weiterhin Kontaktplattformen wie z. B. Tagungen anbieten, mit denen Erstkontakte zu möglichen Partnerunternehmen in Nachbarländern möglich sind.

Der Verkehrsbetrieb der tschechischen Hauptstadt Prag gehört bereits seit vielen Jahren als außerordentliches Mitglied dem VDV an und nutzt branchenspezifische Lösungen z. B. für den Betrieb von Straßenbahnen und deren Infrastruktur (oben)

Straßenbahnwagen des heimischen Herstellers Konstal prägen das Bild vieler Straßenbahnbetriebe in Polen, so auch in Łódź (unten)

## Das CIT auf dem Weg ins 21. Jahrhundert – Entstehung, Entwicklung und Perspektiven einer »verborgenen« Organisation

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) ist seit über 100 Jahren die Organisation im internationalen Eisenbahnverkehr, die sich für eine einheitliche und durchgehende Anwendung des internationalen Eisenbahnrechts einsetzt. Dies gilt sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Sie ist ein Beispiel dafür, wie effiziente Arbeit zur Förderung des internationalen Eisenbahnverkehrs ohne großes öffentliches Aufsehen geleistet werden kann. Nur wenige Kenner der komplexen Zusammenhänge des internationalen Eisenbahnverkehrs wissen von Existenz und Aufgaben des CIT.

Gegründet wurde das CIT im Jahre 1902 als Zusammenschluss von seinerzeit 300 Mitgliedsunternehmen. Der Verein nach schweizerischem Recht mit eigener Rechtspersönlichkeit hat seinen Sitz in Bern. Seine Aufgabe liegt in der einheitlichen Anwendung und der praktischen Umsetzung des zwischenstaatlichen »Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)« sowie der Standardisierung der Rechtsbeziehungen zwischen den am internationalen Eisenbahntransport beteiligten Partner. Hierzu zählen die Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen und ganz besonders natürlich der Kunde. In diesem Zusammenhang obliegt es dem CIT, die Ausführungsbestimmungen zum COTIF zu erarbeiten, Musterverträge und Allgemeine Geschäftsbedingungen zu entwickeln und zur einheitlichen Anwendung zu empfehlen. Die Kernfunktion des CIT liegt in der Entwicklung verbindlicher Regeln und Standards für die Rechtsbeziehung Eisenbahn–Kunde und Eisenbahn–Eisenbahn.

Hinzu kommt außerdem die Rechtsbeziehung zwischen den Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der unschätzbare Vorteil für alle Nutzer des internationalen Eisenbahnverkehrs liegt unverändert darin, dass bereits fertig vorliegende Rechtsgrundlagen und Vertragsmuster existieren, die allgemein anerkannt sind und unkompliziert angewendet werden können. Mit dieser Arbeit leistet das CIT einen wichtigen Beitrag für den internationalen Schienenverkehr insgesamt und trägt dazu bei, dass die Wettbewerbschancen gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern maßgeblich verbessert werden können.

Zu den Partnern des CIT auf internationaler Ebene zählen Regierungsorganisationen, Kundenorganisationen und Eisenbahnorganisationen. Beispielhaft seien genannt die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnver-

kehr (OCTI), der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Benutzer (UIP) sowie die Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr (UIRR).

### Anfänge und Entwicklungen des CIT

Schon vor der offiziellen Gründung des CIT im Jahre 1902 gab es auf internationaler Ebene die Bemühungen, das internationale Eisenbahnrecht – und hier zunächst das Transportrecht für den Schienengüterverkehr – zu vereinheitlichen. Die erste nachgewiesene internationale Verbindung im Schienengüterverkehr wurde am 15. Oktober 1843 zwischen dem Hafen von Antwerpen und der Stadt Köln in Betrieb genommen. Schon zum damaligen Zeitpunkt waren die Notwendigkeit und Vereinheitlichung der Regelungen für den internationalen Eisenbahnverkehr ersichtlich. Der Bau und die Inbetriebnahme der Gotthard-Linie (1882) beschleunigten schließlich die Anstrengungen, und am 1. Januar 1893 konnte das »Berner Übereinkommen« als erste einheitliche Vertragsbasis für den internationalen Schienengüterverkehr in Kraft treten. In den Jahren 1923 und 1933 konnten schließlich Ergänzungen für den Personenverkehr, die Beförderung von Privatwagen und die Expressgutbeförderung aufgenommen werden.

Die Bestimmungen des CIT wurden seit 1952 kontinuierlich den Marktentwicklungen angepasst und im Rahmen von insgesamt fünf Revisionen weiterentwickelt. Die bedeutendste Revision, die zu der noch heute bestehenden Form des COTIF-Übereinkommens führte, wurde 1980 umgesetzt. Sie schuf die Voraussetzungen für ein einheitliches Grundübereinkommen mit den Anhängen A – »Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)« – und B – »Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)«. Letztere kommen immer dann zur Anwendung, wenn Güter mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Mitgliedsstaaten berührt und ausschließlich

Die Aufgaben des CIT im Rahmen der Bestimmungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts (Quelle: CIT-Guide)

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)		
Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)	OTIF	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einheitliche Zusatzbestimmungen (DCU)</li> <li>■ Vorschriften für den internationalen Personenverkehr (PIV)*</li> <li>■ Sammlung der Muster internationaler Beförderungsdokumente (MDI)*</li> <li>■ Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (AIV)*</li> <li>■ Abkommen über die Mitteilung von Verkehrsbeschränkungen im internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (ARV)</li> </ul>	CIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einheitliche Zusatzbestimmungen (DCU)</li> <li>■ Einheitliches Reglement für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (TIEEx)</li> <li>■ Vorschriften für den internationalen Güterverkehr (PIM)*</li> <li>■ Vorschriften für den internationalen Expressgutverkehr (PIEx)*</li> <li>■ Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM)*</li> <li>■ Abkommen über die Mitteilung von Verkehrsbeschränkungen im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (ARM)*</li> <li>■ Allg. Verzeichnis der Grenzübergänge (LIF)</li> <li>■ Zusammenstellung der besonderen Regelungen für den internat. Güterverkehr (RSM)</li> </ul>

\* nur für den Gebrauch der Transportunternehmen bestimmt

Linien umfasst, die in der zu diesem Zweck vorgesehenen Liste eingetragen sind.

Die geographische Ausdehnung des CIT-Tätigkeitsbereichs erstreckt sich nicht nur auf den europäischen Kontinent, sondern auch auf Länder des Nahen und Mittleren Ostens und Teile Nordafrikas (Marokko, Tunesien, Algerien). Darüber hinaus engagiert sich das CIT auch für die Erleichterung des Schienenverkehrs zwischen Ost und West. Hierbei gilt es, praxisgerechte Lösungen für die Vereinbarkeit zwischen dem »Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr (SMGS)«, das von den Sozialistischen Republiken 1951 unterzeichnet worden ist, und dem COTIF-Übereinkommen zu erarbeiten. Neue Hoffnungen werden dabei auf das neue »Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)« gelegt, das im Juni 1999 in Vilnius verabschiedet wurde und nach Abschluss der Ratifizierung durch die Mitgliedsstaaten voraussichtlich 2004 in Kraft treten wird.

#### **Auf dem Weg zum umfassenden Kompetenzzentrum**

Die Verabschiedung des neuen COTIF-Übereinkommens bildete für das CIT gleichzeitig die Grundlage, mit den Arbeiten zur inhaltlichen und organisatorischen Anpassung an das neue internationale Eisenbahnrecht zu beginnen.

Das neue COTIF-Übereinkommen wird neben dem Grundübereinkommen künftig über sieben Anhänge verfügen. Die wichtigsten Änderungen gegenüber den heute gültigen Regelungen des Gütertransportes ergeben sich insbesondere im Anhang B »Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM)«. Im Allgemeinen findet die CIM auf alle Sendungen von Gütern Anwendung, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einen Weg aufgegeben worden sind, der die Gebiete mindestens zweier Mitgliedsstaaten berührt und ausschließlich Linien umfasst, die in der zu diesem Zweck vorgesehenen Liste eingetragen sind. Künftig genügt es, dass der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort sich in zwei verschiedenen Staaten



Das CIT – Garant für einen erfolgreichen internationalen Schienengüterverkehr, wie z. B. für den der BLS Lötschbergbahn AG (Schweiz)

befinden, wovon wenigstens einer Mitgliedsstaat sein muss. Künftig wird der Frachtvertrag nicht mehr in Form des Realvertrags, sondern als Konsensualvertrag abgeschlossen. Nicht mehr die Übergabe von Gut und Frachtbrief ist für das Zustandekommen des Vertrags verantwortlich, sondern einzig die Einigung zwischen Absender und der Eisenbahn. Die Form des Vertragsabschlusses ist nicht mehr vorgeschrieben. Der Frachtvertrag kann künftig fernmündlich, mündlich oder schriftlich abgeschlossen werden.

Eine weitere seit Jahrzehnten im internationalen Eisenbahnverkehr praktizierte Regelung der Haftungsgemeinschaft zwischen den am Transport beteiligten Bahnen wird es in der neuen CIM nicht mehr geben. Künftig wird zwischen dem »einzigsten Beförderer«, dem »aufeinanderfolgenden Beförderer« und dem »ausführenden Beförderer« unterschieden. Der »vertragliche Beförderer« ist derjenige, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat. Zur Durchführung des Transports kann er sich eines oder mehrerer »ausführender Beförderer« bedienen. Der »ausführende Beförderer« wird im Unterauftrag des Beförderers tätig und hat keine vertraglichen Beziehungen mit dem Absender der Waren.

Neben diesen Kernpunkten des internationalen Eisenbahnfrachtgeschäfts sind außerdem eine Reihe von neuen Inhalten in die erweiterten Anhänge des COTIF-Übereinkommens aufgenommen worden, die künftig für einen funktionierenden grenzüberschreitenden Gütertransport unabdingbar sind.

Hierbei handelt es sich beispielsweise um Rechtsvorschriften, die Details zur einheitlichen Anwendung für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr beinhalten und die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr regeln.

Um der Liberalisierung des internationalen Eisenbahnverkehrs Rechnung zu tragen, wird es künftig einen wesentlich größeren Frei- raum für vertragliche Regelungen zwischen den Vertragsparteien geben. Die Entwicklung anwendbarer Allgemeiner Bedingungen und Grundsätze wird die Hauptaufgabe des CIT sein. Hierin sieht der VDV den künftigen Schwerpunkt der Arbeit des CIT. Der Verband und seine Mitgliedsunternehmen unterstützen das CIT hierbei auf verschiedenen Ebenen. Dies gilt sowohl für die Erarbeitung der neuen Organisationsstruktur als auch im Rahmen der Ausarbeitung neuer Allgemeiner Beförderungsbedingungen.

Das CIT hat die einmalige Chance, sich in einem rasant verändernden Umfeld langfristig als der unabhängige Dienstleister für alle Rechtsfragen rund um den internationalen Eisenbahnverkehr zu positionieren. Besonders neue Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen, denen Erfahrungspotenziale im internationalen Eisenbahnverkehr fehlen, werden diese Dienstleistungen in Anspruch nehmen.

Staatl. gepr. Betriebsw.  
Marcus Gersinske

## Verkehrspolitik in der neuen Legislatur – gute Chancen für die Güterbahnen

In der ersten rot-grünen Legislaturperiode hat sich die verkehrspolitische Großwetterlage für die Güterbahnen durch steigende öffentliche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur und durch das Lkw-Maut-Gesetz etwas aufgehellt. Wenn die Bahnen aber die hohen Zukunftserwartungen der Politik an eine Verdoppelung der Güterverkehrsleistung auf der Schiene bis 2015 tatsächlich erfüllen sollen, dann kann dies nur der Einstieg in eine neue Güterverkehrspolitik gewesen sein. Der VDV nutzt alle Möglichkeiten, um Politik und Administration für die erforderlichen politischen Maßnahmen zu sensibilisieren, um tatsächlich mehr Güter auf der Schiene befördern zu können. Mit dem verkehrspolitischen Teil der Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie mit den bisherigen Signalen aus dem Regierungslager ist die Resonanz bislang durchaus positiv.

Die Güterbahnen stehen verkehrspolitisch derzeit hoch im Kurs. Die Verkehrspolitik hat den Güterverkehr als Hauptproblem erkannt. Nach allem, was derzeit bekannt ist, wird die Politik durch den Güterverkehr gleich von zwei Seiten in Bedrängnis geraten. Einerseits sind die anschwellenden Güterströme zukünftig wohl kaum auf der Straße zu bewältigen. Die absehbaren Transportengpässe gefährden

gezeigt, dass der Klimaschutz auch im Verkehrssektor endlich ernst genommen werden muss. Wegen seiner hohen Umweltverträglichkeit, insbesondere im Vergleich zum Lkw, würde ein überproportional wachsender Eisenbahngüterverkehr den politisch gewünschten Ausgleich zwischen ökonomischen Interessen und ökologischen Notwendigkeiten begünstigen.



Die Eisenbahnen stellen ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Diese dänische Mehrfrequenzlok BR EG 3100 ist z.B. für den Railonverbund und die schwedische Green Cargo zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden unterwegs

unmittelbar die Qualität des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Die Güterbahnen können direkt und indirekt Abhilfe schaffen. Mit eigenständigen Transport- und Logistiklösungen sind sie nicht nur die Alternative zum Straßentransport, sondern entlasten zusätzlich Autobahnen und andere Straßen für die dort verbleibenden Verkehre.

Andererseits wird der Zusammenhang von Umweltbeeinträchtigungen, vor allem dem Treibhauseffekt, und Güterverkehr immer deutlicher. Gerade das Jahr 2002 hat

Zum ersten Mal in der bundesdeutschen Nachkriegsgeschichte hat die Politik deshalb ein eigenständiges, weil existentielles, Interesse am Eisenbahngüterverkehr. Leistungs- und wettbewerbsfähige Güterbahnen sind eine notwendige Bedingung für die Bewältigung zentraler wirtschafts- und umweltpolitischer Zukunftsaufgaben. Die Politik muss aber mit fairer und vernünftiger Rahmensezung sowie mit zielgerichteten Fördermaßnahmen ohne Zeitverzögerung aktiv werden, damit die Herkulesaufgabe erfolgreich gelöst werden kann.

### Offene Netze europaweit

Der Wettbewerb ist als Instrument der Bahnreform in den zurückliegenden Jahren durchaus erfolgreich gewesen. Im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) ist das bereits deutlich sichtbar geworden. Im Schienengüterverkehr sind gerade in den zurückliegenden Jahren positive Veränderungen zu erkennen, die in engem Zusammenhang zur steigenden Wettbewerbsintensität stehen. Der Wandel hin zu Angebotsstrukturen mit höherer Effizienz, verbesserter Dienstleistungsqualität und mehr Kundenorientierung ist nicht zu übersehen. Der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur muss deshalb langfristig sichergestellt werden. Trotz aller Fortschritte in der Vergangenheit bleibt die Neutralität der Netzorganisationen eine dauerhafte Aufgabe der Verkehrspolitik. Die von der Task Force »Zukunft der Schiene« vorgeschlagene Trassenagentur muss als kompetente, neutrale und handlungsfähige Wettbewerbsaufsicht zügig installiert werden. Dazu hat sich die Koalition in ihrer Vereinbarung vom Oktober 2002 ausdrücklich bekannt.

Die Güterbahnen brauchen den »Open Access« aber nicht nur in Deutschland, sondern insbesondere auch über die nationalen Grenzen hinweg. Mit der Öffnung des so genannten transeuropäischen Güterverkehrsnetzes für den internationalen Güterverkehr am 15. März 2003 gilt es, formale Zugangsrechte in eine marktgerechte grenzüberschreitende Nutzung der Schienenwege umzusetzen. Eine Reihe von Ländern wird versuchen, die in ihre Zuständigkeit fallenden Zulassungsbestimmungen und Sicherheitsvorschriften dazu zu nutzen, die zaghafte Netzöffnung faktisch auszuhebeln.

Die Bundesregierung hat angekündigt, den Abbau von Hemmnissen für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr energisch voranzutreiben. Dies kann sowohl durch die verkehrspolitische Unterstützung international agierender Güterbahnen als auch durch unmissverständliche politische Aktivitäten in europäischen Gremien flankiert werden. Denn die Vorschläge der EU-Kommission für ein zweites Eisenbahnpaket, mit dem die partielle Marktöffnung des 15. März 2003

### Koalitionsvereinbarung: Bundespolitisches Bekenntnis zum Schienengüterverkehr

»Den Güterverkehr auf der Schiene wollen wir bis 2015 verdoppeln. Hierfür werden wir mit der Umsetzung des Konzeptes »Netz 21« und mit einer verbesserten Hinterlandanbindung der deutschen Häfen notwendige Voraussetzungen schaffen und die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen fördern. Der Kombinierte Verkehr wird gezielt gefördert. Zur Verkehrsverminderung und Verkehrsverlagerung werden geeignete Maßnahmen ergriffen. Die Verantwortung für das Streckennetz verbleibt in öffentlicher Hand.«

**Auszug aus der Koalitionsvereinbarung »Erneuerung – Gerechtigkeit – Nachhaltigkeit« von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 16.10. 2002**

erweitert und endlich der Binnenmarkt auch für die Eisenbahnen zumindest im Güterverkehr verwirklicht werden soll, erfreuen sich längst nicht ungeteilter Zustimmung aller EU-Mitgliedsstaaten. Im Gegenteil: Der erste Anlauf für eine politische Einigung ist unter dänischer Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2002 vor allem am unmissverständlichen Nein aus Frankreich gescheitert. Die Bahnen brauchen gerade hier massive politische Unterstützung, damit sie sich zukünftig bei internationalen Gütertransporten nicht im Gestrüpp diffuser nationaler Abschottungsstrategien verheddern. Warum sollte die internationale Eisenbahnpolitik nicht auch ein Thema der regelmäßigen deutsch-französischen Konsultationen auf höchster Ebene sein?

### Leistungsfähige Infrastrukturen zu marktverträglichen Preisen

Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur sind auch nach der Bahnreform eine Schwachstelle des Schienenverkehrs geblieben. Der Bund ist seiner grundgesetzlich geregelten Infrastrukturverantwortung nur unzureichend nachgekommen. Erst in den Jahren 2001 und 2002 sind mit dem aus den sogenannten UMTS-Mitteln gespeisten Zukunftsinvestitionsprogramm annähernd auskömmliche öffentliche Investitionsmittel in die Eisenbahninfrastruktur geflossen.

Die Koalitionspartner haben sich ausdrücklich zur öffentlichen Infrastrukturverantwortung bekannt. Sie wollen hierzu die Investitionen des Bundes in die Eisenbahninfrastruktur auf hohem Niveau fortsetzen, was sehr zu begrüßen ist. Die Verfügbarkeit des Bestandsnetzes unter Einschluss der öffentlichen Anlagen zu markt-

verträglichen Preisen kann damit aber nicht langfristig gesichert werden. Anders als bei allen anderen Verkehrsträgern hat die Bahnreform das Auslastungsrisiko der Infrastruktur ausschließlich den Nutzern überlassen. Trassen- und Anlagenpreise müssen sich also grundsätzlich an den Infrastrukturkosten abzüglich der öffentlich finanzierten Investitionen orientieren. Dies ist vor allem für das regionale Streckennetz, aber auch für zahlreiche örtliche Anlagen, die nur zeitweise genutzt werden und

für die regionale Bedienung unverzichtbar sind, kaum tragbar.

Infrastrukturvorhaltung nach rein unternehmerischen Gesichtspunkten kann insbesondere in diesen Bereichen nicht funktionieren. Das ist im übrigen für die Straße selbstverständlich. Kein Mensch würde auf die Idee kommen, die Vorhaltung regionaler Erschließungsstraßen nach betriebswirtschaftlichen Kriterien auf den Prüfstand zu stellen oder gar die im öffentlichen Straßenraum geparkten Lkw mit



Die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) ist eine der im nationalen und internationalen Verkehr etablierten Güterbahnen; hier bei der Zustellung von Gefahrgütern in Zeit





Die Chancen der Güterbahnen – hier ein Zug der Osthannoverschen Eisenbahnen AG – hängen von geeigneten ordnungspolitischen Rahmenbedingungen ab

vollkostenorientierten Anlagenpreisen zu belasten. Die öffentliche Infrastrukturverantwortung muss also auch im Falle der Schiene, wo der rein unternehmerische Ansatz nicht trägt, die Vorhaltung von Infrastrukturen einschließen. Dafür müssen neue Finanzierungsinstrumente geschaffen werden. Mit dem bestehenden Instrumentarium ist dieses Problem nicht lösbar.

Mit maßgeschneiderten regionalen Lösungen ließen sich Kosten mindern. Dies ist die Voraussetzung, um langfristig den Schienenverkehr in den Regionen zu sichern. Viele Beispiele in den letzten Jahren haben gezeigt, dass der regionale Schienenverkehr nach der Vermietung oder Verpachtung von Strecken der DB Netz AG an regionale Betreiber in die Erfolgsspur zurückgefunden hat. Der Bund muss solche

Lösungen in Zukunft finanziell unterstützen.

#### Gleisanschlüsse fördern

Für den Schienengüterverkehr hat die infrastrukturelle Erschließung von Wirtschaftsstandorten durch Gleisanschlüsse besondere Bedeutung. Rund 85 Prozent aller Gütertransporte auf der Schiene laufen über Gleisanschlüsse. Das beste Netz hat nur begrenzten Wert, wenn die letzte Meile zum Hindernislauf wird. Moderne, leistungs- und logistikfähige Gleisanschlüsse sind der Schlüssel zur erfolgreichen Umsetzung verkehrspolitisch hochgesteckter Ziele.

Das Engagement des VDV für ein Programm zur Förderung von Gleisanschlüssen ist im politischen Raum auf besonders fruchtbaren

Boden gefallen. Nicht nur, dass laut Koalitionsvereinbarung die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen gefördert werden sollen – es besteht darüber hinaus die berechtigte Hoffnung, dass Investitionen in Gleisanschlüsse bereits ab 2004 tatsächlich gefördert werden. Der VDV ist diesbezüglich in konstruktiven Gesprächen sowohl mit der Bundesregierung als auch mit den Fraktionen.

Zur Realisierung moderner logistischer Lösungen sind darüber hinaus für die Schienenverkehrsunternehmen auch Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen von großer Relevanz. Dabei ist von elementarer Bedeutung, dass der Gleisanschluss in allen Teilen förderfähig wird, die Gleisanschlussweiche und sonstige Zuführungsgleise der Betreiber der öffentlichen Infrastruktur – das betrifft sowohl die bundeseigene als auch die nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur –, die privaten Gleisanlagen der Anschließter sowie die bahnspezifischen Verladeeinrichtungen.

#### Wettbewerbskonforme Entscheidungen über Netzinvestitionen

Die Infrastruktur ist für alle Bahnen ein elementarer Produktionsfaktor. Ihre Entwicklung hat in jedem Fall strategischen Charakter. Entscheidungen über Investitionen ins Netz müssen deshalb die Interessen dieser Unternehmen systematisch einbeziehen. Dies gilt sowohl für die eher programmatisch ausgerichtete Bundesverkehrswegeplanung als auch für die konkreten Investitions- und Ausbaupläne. Gerade letztere müssen zukünftig in jährlichen Abstimmungsrunden systematisch zwischen allen Beteiligten koordiniert werden.

#### Faire Bedingungen im intermodalen Wettbewerb

Last but not least müssen die offenen Fragen des fairen Wettbewerbs vor allem gegenüber der Straße beantwortet werden. Rot-Grün hat bestätigt, dass die bereits beschlossene Autobahnmaut im Jahr 2003 eingeführt wird. Diese ist der Einstieg in ein faireres Wegekostenregime – nicht mehr und nicht weniger. Das darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass Kompensationen für Brummis,

Mit innovativen Gleisanschlüssen – hier im Grafschafter Logistikzentrum der Bentheimer Eisenbahn – kann die Schiene in logistische Prozesse integriert werden





Faire Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr hängen v. a. von den Wegekosten ab. Während die Straße hauptsächlich öffentlich finanziert wird – und deshalb verstopft –, zahlen die Güterbahnen Trassenpreise

beispielsweise durch einseitige Mineralölsteuernachlässe, zu neuen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Güterbahnen führen.

Unter wettbewerbs- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten ist eine Weiterentwicklung der Maut erforderlich, wenn der Wettbewerb zwischen Lkw und Güterzug tatsächlich fair sein soll. Es geht vor allem um die Ausdehnung der Mautpflicht auf das gesamte öffentliche Straßennetz, aber auch um die Einbeziehung aller Lkw ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Mit den Einnahmen aus der Autobahnmaut muss das gesamte Verkehrssystem verbessert werden, also vor allem auch die Schiene, deren Ausbau die weitaus größten Entlastungseffekte für die Straße bringt.

Zum fairen Wettbewerb gehört auch eine verursachergerechte Anlastung der verkehrsbedingten Umwelt- und Unfallkosten. Sie stehen derzeit außerhalb des Marktsystems und gehen in die Entscheidungsgrundlagen zur Verkehrsmittelwahl nicht ein. Pro Verkehrsleistungseinheit erzeugt der Straßengüterverkehr im Vergleich zu den Güterbahnen mehr als dreimal so hohe externe Kosten, ohne dass dies in den Marktpreisen zum Ausdruck kommt. Es ist höchste Zeit, diesen Wettbewerbsnachteil der Bahnen zu beseitigen. Die Regierungskoalition hat erklärt, dass sie die Europäische Kommission bei deren Bemühungen um die Anlastung externer Kosten unterstützen und Ungleichgewichte bei der Kostenanlastung abbauen wird.



Alternativen zu verstopften Straßen gibt es viele: zum Beispiel den Zug der »Rollenden Landstraße« zwischen Italien und Deutschland – im Bild bei der Durchfahrt durch Roth

### Ausblick

Die politischen Signale zeigen für den Eisenbahngüterverkehr ohne Zweifel in die richtige Richtung. Die Chancen für eine durchgreifende Verbesserung der Rahmenbedingungen des Eisenbahngüterverkehrs sind gut. Der VDV wird die Güterverkehrspolitik der Bundesregierung in dieser Legislaturperiode nicht nur kritisch begleiten. Er bietet seine unterstützende und beratende Hand für eine konsequente Umsetzung der in der Koalitionsvereinbarung dargelegten Ziele an.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

## »Güterbahnen« – eine neue Fachzeitschrift rund um den Schienengüterverkehr

Um über Themen des Schienengüterverkehrs und seines Umfeldes detaillierter berichten zu können, beabsichtigt der Alba Fachverlag die Zeitschrift »Güterbahnen« als offizielles Organ des VDV im Markt zu platzieren. Bisher fehlte im deutschsprachigen Raum eine solche Fachzeitschrift. Verschiedene Publikationen, die den Güterverkehr in den Mittelpunkt stellen, konzentrieren sich auf andere Verkehrsmittel oder führen die Schienenlogistik gar nicht in ihrem Themenspektrum. In anderen verkehrsbezogenen Zeitschriften kommt dem Güterverkehr oft nur eine Randstellung zu. Nach nur zweimonatiger Vorbereitungszeit erschien im September 2002 die erste Ausgabe, im Mai und November 2003 folgen die nächsten Hefte. Wenn am Ende dieser Einführungsphase der Herausgeber zu einer positiven Bewertung gelangt, soll die Zeitschrift ab 2004 in einem dreimonatigen Rhythmus regelmäßig erscheinen.



Die Zeitschrift »Güterbahnen« füllt eine Lücke im deutschsprachigen Blätterwald

Bisher nutzt der VDV als Lobby- und Fachverband des Schienengüterverkehrs vor allem seine Zeitschriften »Bus&Bahn« und »Der Nahverkehr« zur Darstellung von Themen des Schienengüterverkehrs. Letztere Zeitschrift ist für eine vertiefende Darstellung konzipiert, spricht aber bedingt durch ihren traditionellen Leserkreis und den Titel »Der Nahverkehr« in erster Linie den öffentlichen Personenverkehr an.

### In den Köpfen die Schiene mit Wirtschaft und Gesellschaft vernetzen

Mit »Güterbahnen« wird eine Plattform des Erfahrungsaustausches zwischen Eisenbahnunternehmern, Spediteuren, Operateuren und Verladern geschaffen. Hierüber sollen

das Wissen um Möglichkeiten und Anforderungen des Schienentransportes gefördert und zugleich neue geschäftliche Kontakte der Mitgliedsunternehmen des VDV ermöglicht werden. Deshalb ist die Zeitschrift auf die Kommunikation dieser Marktteilnehmer ausgerichtet, keineswegs sollen nur Vertreter der Eisenbahnen zu Wort kommen. Dies kann sowohl die Darstellung von »Best Practice-Beispielen« als auch grundsätzliche thematische Abhandlungen umfassen.

Die Marktchancen der Mitgliedsunternehmen im VDV hängen aber nicht nur von einem direkten Kontakt zu ihren Kunden ab. Vielmehr bedarf es auch einer wirksamen Förderung des Schienengüterverkehrs generell. Deshalb ist es notwendig, weitere Akteure wie etwa Vertreter aus Politik, öffentlicher Verwaltung, Forschung und Lehre, Journalismus und Unternehmensberatungen umfassend zu informieren. Die Konzeption der »Güterbahnen« bezieht diese Zielkreise bewusst mit ein. Ihre Vertreter können über dieses Medium nicht nur erfahren, was der VDV will, sondern auch warum und wie dies möglich sein muss.

Die Zeitschrift soll somit mehrere »Kreise ziehen« und im Ergebnis zu einem Bewusstseinswandel führen. Hieraus können sich direkte geschäftliche Kontakte ergeben oder aber die Rahmenbedingungen des Eisenbahnverkehrsmarktes verbessert werden.

### Eine Zeitschrift für die Praktiker ...

Mit »Güterbahnen« wird beabsichtigt, fundierte Informationen für konkrete Arbeiten bereit zu stellen. Die Zeitschrift ist deshalb so konzipiert, dass mehr als nur die Kernbotschaften und vordergrün-

digen Zusammenhänge dargestellt werden. Ihr Ziel ist es, auch die »Geschichte hinter der Geschichte« zu erläutern. Warum entstehen wirtschaftliche Transporte durch sinnvolles Bündeln der Teilladungen, und wie können sich Verlagerer in diese Netzwerke einbinden lassen? Dies schlüssig zu beschreiben ist mehr als nur der Kostenvergleich zwischen Unternehmen oder zwischen Verkehrsträgern. Warum ist der Produktionsablauf eines Industrieunternehmens auf eine zuverlässige Zustellung angewiesen? Diese Anforderung an Verkehrsunternehmen zu erläutern ist mehr als die Definition bestimmter Zeitfenster.

Dennoch soll »Güterbahnen« nicht den höchsten akademischen Ansprüchen genügen, hinter denen der praktische Bezug verloren geht. Die Zeitschrift ist auf Aktualität, Bezug zu konkreten Aufgabenstellungen und eine breite Autorenschaft ausgerichtet. Sie soll zwischen den verschiedenen Akteuren Brücken schlagen, ohne nur Papier zu füllen.

### ... aber kein buntes Blatt für die Mittagspause

Diese Konzeption spiegelt sich auch in der Gestaltung des Hefes wider. Dem Leser stehen ausreichend Text, erläuternde Grafiken und illustrierende Bilder zur Verfügung, um mit nicht zu hohem Zeitaufwand Wissenswertes zu erfassen. Zu bunt oder zu knapp werden die einzelnen Hefte deshalb nicht geraten. Um eine breite Leserschaft anzusprechen, gliedert sich »Güterbahnen« stets in verschiedene Rubriken wie Verkehrspolitik, Betrieb, Technik, Recht. Die Autoren stammen aus den verschiedenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Institutionen und bringen somit auch unterschiedliche Zungenschläge ein. Manche Autoren sind im Leserkreis bekannt, andere wiederum haben die Gelegenheit, sich bekannt zu machen. Allen Darstellungen soll aber gemein sein, dass sie möglichst keine Themen behandeln, die bereits in anderen Medien ihren Niederschlag gefunden haben.

### Zwei Funktionen der Werbung

Zeitschriften finanzieren sich vor allem durch geschaltete Werbeanzeigen. Dieser Sachverhalt

erfordert in der derzeitigen wirtschaftlichen Situation von nahezu allen Herausgebern Höchstleistungen der Akquisition. Im Falle der »Güterbahnen« trifft dieses besonders zu, da eine Zeitschrift in Gründung noch nicht von sich heraus Werbende anspricht. Dennoch ist es gelungen, potente Anzeigenkunden für die erste Ausgabe zu gewinnen und mit diesem Heft eine hoffnungsvolle Gesprächsbasis für weitere Anzeigenschaltungen aufzubauen. Sollte sich die Entwicklung der Zeitschrift an den Erwartungen des Herausgebers orientieren, könnte ein einmaliges Medium für die gezielte branchenspezifische Werbung geschaffen werden. Dies würde die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Zeitschrift sichern und alle Beteiligten in eine Win-Win-Situation bringen.

Um diesen Erfolg zu ermöglichen, muss jedoch um einen breiten und festen Leserkreis geworben werden. Nur der Griff zur Zeitschrift und der Abschluss eines Abonnements stehen für den Erfolg der konzeptionellen und redaktionellen Arbeit. Mit einem solchen Leserkreis wird die Funktion der Zeitschrift unterstrichen und können Anzeigenkunden geworben werden. Deshalb ist die Gründungsphase der »Güterbahnen« mit der Herausgabe des ersten Heftes noch nicht abgeschlossen. Jetzt kommt es darauf an, dass die Zeitschrift sich ihren Platz in der Medienlandschaft erobert. Der Herausgeber und der VDV werden deshalb weiter über Veranstaltungen, Briefsendungen und Mailings die Leser werben.

Mit den Autoren der Erstausgabe, unter anderem Heinz Hilbrecht, Direktor der Europäischen Kommission, Dr. Bernd Malmström, Vorstand der DB AG, und Rob Spierings, Vorsitzender der European Rail Freight Association (ERFA), konnte das angestrebte Niveau erreicht werden. Auf dieser Ebene muss sich »Güterbahnen« behaupten. Der Zugriff der Leser wird darüber entscheiden.

**Erste Anzeichen sprechen für einen guten Start**

Mit der Messe InnoTrans in Berlin wurde ein guter Startpunkt zur Erstpräsentation gewählt. Die Nachfrage ging über die Erwartungen der Herausgeber hinaus.

**Güterbahnen**

Dipl.-Ing. Manfred Redeker, Duisburg;  
Dr.-Ing. Ulrich Beckendorf, Düsseldorf

**Strategiepaket zur Stärkung des Schienengüterverkehrs**

Instrumente der Unternehmensentwicklung und -steuerung bei der Eisenbahn und Häfen GmbH in Duisburg

Die veränderte Wettbewerbsituation zwingt Unternehmen aller Branchen und jeder Größe zu permanenten Anpassungsprozessen. Auch Transport- und Logistikunternehmen stehen vor dieser großen Herausforderung. Eine der größten Managementaufgaben sind die innovativen Methoden für Strategie und Wachstum werden im Vergleich zum Marktanteils nicht mehr aus. Eine neue Aufgabe von Strategie ist notwendig, um die Zukunft zu gestalten. Die Wettbewerbsentwicklung heißt nicht nur Anpassung an die Prozesse, sondern auch Erneuerung der Strukturen, heißt nicht nur Wettbewerb in einer gegebenen Struktur, sondern die Gestaltung der zukünftigen Struktur. Das heißt, die langfristige strategische Planung muss durch einen neuen Prozess der Strategieentwicklung ersetzt werden. Zu einer effektiveren Strategieentwicklung und -implementierung gehört die Suche nach Innovationen, die die Erweiterung von Werten zum Kompetenzbereich, anderes Denken über Organisation, andere Ressourcen sowie die Einbeziehung von Wissen und der Erfahrung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Unternehmen.

Das Duisburger Unternehmen Eisenbahn und Häfen (EH) beschreitet seit dem Jahr 2000 den Weg eines neuen Prozesses der Strategieentwicklung, um den sich ständig verändernden Anforderungen an Logistikdienstleistungen gerecht zu werden. Die Unternehmens- und Mitarbeiterentwicklung in Deutschland ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensentwicklung in Deutschland. Für den Geschäftsbereich Thyssen-Krupp Stahl sowie für einen Sonderbereich der Deutschen Stahlwerke und weitere Unternehmen der Stahl- sowie des Chemiebereichs leistet EH in individuellen, auf die Beschaffungs-, Produktions- und Absatzaktivitäten der Kunden zugeschnittenen kostenoptimalen Transportkonzepten den entscheidenden und teilweise auch regionalen Service. Als Beispiel der besten verfügbaren Flexibilität, Schwagere und Wäldern hat erfüllt EH die Aufgabe, für die Geschäftskunden und Kunden mit besonderer der Leistungsfähigkeit eine wirtschaftlich, hinsichtlich der Kosten zu optimieren.

Rund 1400 Mitarbeiter gewährleisten mit mehrwertigen Dienstleistungen, dass im Schienenverkehr über 70 Mio t und im Luftverkehr über 20 Mio t Güter bewegt werden. Dazu zählen 130 Lokomotiven, 2000 eigene Güterzüge sowie 15 Hubs- und Übertragungsanlagen zur Verfügung. EH ist Betriebsleiter auf über 500 km Anschlussstrecken, die von der Tochtergesellschaft EH Logistik regelmäßig bedienten. Relational im öffentlichen Verkehr anzukommen seine Länge von über 250 km.

Abb. 1: EH 1700 der EH in Oberhausen West (Foto: Eisenbahn und Häfen)

**DIE AUTOREN**

Dipl.-Ing. Manfred Redeker (1946) ist seit Anfang 1997 technischer Geschäftsführer der Eisenbahn und Häfen GmbH, Duisburg. Er hat seit fast 20 Jahren in der Logistik großer Industrieunternehmen tätig. Redeker ist im Vorstand Deutscher Verkehrsunternehmen (DVU) Mitglied des Vertriebsbereiches Güterverkehr und des Ausschusses Verkehr und Industriemaschinen sowie Mitglied des Fachausschusses Beförderer des Hauptverbandes der gewerblichen Betriebswirtschaft und des Technischen Ausschusses der DB AG.

Dr.-Ing. Ulrich Beckendorf (1951) ist Geschäftsführer der ISE, International Management Consultants, Düsseldorf, einer Beratungsanstalt, die sich auf die Bereiche von Personal- und Führungsfähigkeit sowie die Beratung und die Gestaltung von Geschäftsstrukturen und Verfahren in Veränderungsprozessen spezialisiert hat. Nach dem Maschinenbau Studium an der Universität Hannover und der Promotion auf dem Gebiet der Produktionsorganisation und internale war Beckendorf von 1988 bis 1990 als Berater für Organisations- und Informationsmanagement bei James, Martin Rossiter (Deutschland) in Düsseldorf tätig. Von 1990 bis 1997 war er Partner und Geschäftsführer der Unternehmensberatung Dr. Günting & Partner AG in Westfalen.

**Ausgangspunkte**

Nach erfolgreicher Umsetzung eines über mehrere Jahre laufenden Programms zur Modernisierung der operativen Leistungsfähigkeit mit sämtlicher Betriebs-, Instandhaltungs- und Verwaltungsbereiche bei Eisenbahn und Häfen sollte eine Unternehmensstrategie erarbeitet werden, die eine Fortsetzung und Ausweitung des vorangegangenen Programms im Sinne eines Continuous-Improvement-Prozesses berücksichtigt. Die Schwerpunkt der Strategieentwicklung sollten in der inhaltlichen Ausgestaltung und Strukturierung der zukünftigen Unternehmensstruktur liegen und

Informative, gut recherchierte und ansprechend illustrierte Beiträge sollen Akteure aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Forschung gleichermaßen ansprechen

Erfreulicherweise zeichneten die Leser in Gesprächen über »Güterbahnen« ein positives Bild. Ähnliche Rückkopplungen erfuhren die Herausgeber auch nach dem Versand des Heftes in verschiedene Zielgruppen über den Postweg. Die Strategie, eine für den Schienengüterverkehr vorhandene Lücke im Blätterwald zu füllen, scheint mit dem zugrundegelegten Konzept erfolgreich sein zu können. Sicherlich wird die Zeitschrift von Heft zu Heft noch Veränderungen in ihren Schwerpunkten und in ihrem Erscheinungsbild bekommen. Auch die Herausgeber lernen aus den Reaktionen des Leserkreises. Am Ende entscheidet der Griff zum Blatt darüber, ob es seine Funktion für den Schienengüterverkehr und sein Umfeld erfüllen kann – und nur eine gelesene Zeitschrift ist ein sinnvolles Vorhaben.

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

## Eisenbahnen und Logistik: Integration eines Verkehrsträgers als Herausforderung für die Logistik

Die Ressourcen auf der Straße werden immer knapper. Aus diesem Grunde beschäftigen sich immer mehr Unternehmen mit dem alternativen Verkehrsträger Schiene. Trotz des drohenden Dauerstaus nimmt die Straße immer noch mehr zusätzliche Verkehre auf als die Schiene. Warum nutzt die Logistik die vorhandenen Ressourcen der Schiene nicht stärker als bisher? Ist das Gesamtsystem als System für die Logistik ungeeignet oder kann es besser organisiert werden? Worin liegen die Hemmnisse aus Sicht der Logistik im Einzelnen? Wer kann und sollte das Heft in die Hand nehmen, um die Schiene logistikfähiger zu machen? Viele Experten meinen, dass die Schiene besser in die Logistikprozesse integriert werden muss. Ansonsten wird sie vom prognostizierten Verkehrswachstum in Europa nicht profitieren.

Welche Vorteile hat die Schiene eigentlich für die Logistik? Ein Vorteil liegt in ihrem enormen Entwicklungspotenzial. Wer sich die Zeit nimmt, seine Augen schließt und in seiner Fantasie Vorstellungen über ein modernes Schienensystem entwickelt, der kann diese Potenziale erkennen. Die eigentliche Frage ist, ob durch ein modernes und optimiertes Schienensystem eine stärkere Nutzung durch die Logistik erreicht werden kann. Befürworter dieser Meinung sehen hierfür konkrete Ansatzpunkte, die auch ökonomischen Anforderungen Rechnung tragen.



Logistikschnittstelle Verladung – ein wichtiges Fundament für Schienentransporte

Aber auch die Verkehrssituation auf der Straße spricht für eine stärkere Nutzung der Schiene. Die prognostizierten Verkehrszuwächse kann die Straße nur dann aufnehmen, wenn die Infrastruktur entsprechend angepasst sowie ökologische und gesellschaftliche Nachteile in Kauf genommen werden. Dies wird aber politisch in Deutschland und Europa kaum durchsetzbar sein. Vor allem im Hinblick auf die anstehende EU-Osterweiterung haben viele Unternehmen erkannt,

dass Störungen im Transportbereich die heutige Qualität bei der Warenversorgung der eigenen Standorte und der Kunden bedrohen können. Bei der Suche nach möglichen Alternativsystemen stoßen die Unternehmen unweigerlich auf die Schiene, die allen Unkenrufen zum Trotz Kapazitätsreserven vorzuweisen hat.

Je intensiver sich Unternehmen mit der Schiene beschäftigen, desto mehr steht die Logistikfähigkeit des Systems auf dem Prüfstand. Gerade Unternehmen, die primär die Straße nutzen, zweifeln diese Fähigkeit häufig an und machen dafür alleine die Eisenbahnen verantwortlich. Viele Unternehmen scheuen aber den selbstkritischen Blick in den Spiegel und übersehen, dass die eigene Logistik aus systemtechnischen Gründen allzu oft nur mit dem Lkw abgewickelt werden kann. So verfügen viele Logistikzentren nicht über einen Gleisanschluss, dafür aber über Andocktore für Lkw. Ein weiteres Beispiel sind eingespielte Bestellverfahren, die auf Lkw-Abwicklung basieren.

Selbstverständlich müssen die Eisenbahnen logistikfähiger werden. Maß aller Dinge sind die Anforderungen der Kunden und die Integration der Schiene in die globalen und prozessorientierten Logistikketten. Im Umgang mit dem Thema Schiene sollte allerdings folgendes beachtet werden:

- Häufig sprechen Vertreter aus Wirtschaft und Politik von der Bahn, obwohl sie den Verkehrsträger Schiene meinen. Dieses kann gerade in der Frage der Zukunftsfähigkeit des Systems zu Fehlinterpretationen führen, weil die Strategie eines Einzelunternehmens nur ein Teilaspekt in Bezug auf den gesamten Verkehrsträger sein kann.

- Die Eisenbahnen als Transporteur sind wesentlicher Bestandteil des Systems Schiene, sie sind aber nicht das Gesamtsystem. Zur nennenswerten Stärkung der Schiene reicht es nicht aus, dass die Eisenbahnen ihre Angebote verbessern und sich besser in Logistikprozesse zu integrieren versuchen. Vielmehr müssen alle Bestandteile des Gesamtsystems optimiert werden. Dies schließt z. B. die gesamte Schieneninfrastruktur, die innerbetriebliche Logistik und die Produkte der Bahnindustrie mit ein. Die Straße ist auch nicht alleinige Angelegenheit des Güterkraftverkehrs. Vor allem die rege Diskussion über die Lkw-Maut zeigt, wie viele Systemteilnehmer bzw. -interessenten beteiligt sind. Ein solch starkes Echo in Wirtschaft und Gesellschaft würden sich auch die Eisenbahnen wünschen, z. B. beim vergleichbaren Thema »Fahrwegabgaben auf der Schiene«.

Zur Optimierung des Systems bedarf es zunächst einer schonungslosen Analyse der Schwachstellen aus Sicht der logistischen Anforderungen. Daraus ergeben sich dann die zentralen Zukunftsthemen für die Schiene. Dieses sind z. B.:

### ■ Zukunftsthema Schieneninfrastruktur

Viele Unternehmen können nicht mehr über die Schiene erreicht werden, weil dafür keine Infrastruktur (mehr) vorhanden ist. Eine logistikgerechte Anbindung von Wirtschaftsstandorten an die Schiene ist eine Mindestvoraussetzung für mehr Schienenverkehre. Dies sicherzustellen bzw. geeignete Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, ist überwiegend eine staatliche Aufgabe. Zur Infrastruktur zählen auch intelligente Systeme zur Zugsteuerung und Zugbildung, mit deren Hilfe die Systemvorteile der Schiene verstärkt werden können.

### ■ Zukunftsthema Ladestellen

Ein weiteres Thema ist die logistische Erschließung von einzelnen Ladestellen. Der Lkw kommt nahezu überall hin – wenn es nötig ist, bis ans Montageband. Ein Gleis in der Nähe von Ladestellen reicht in

vielen Fällen nicht mehr aus, weil die erforderlichen innerbetrieblichen Transporte Geld und Zeit kosten. Die vielen erfolgreichen Beispiele aus der Chemie-, Automobil- und Montanindustrie beweisen, dass die Schiene optimal in innerbetriebliche Logistikaläufe integriert werden kann, wenn hierfür die infrastrukturellen und prozessorientierten Voraussetzungen in den Unternehmen geschaffen werden.

#### ■ Zukunftsthema Waggonverladung

Viele Kunden können heute nur noch Heckverladungen vornehmen, was bei der Schiene in vielen Fällen nicht möglich ist bzw. technische und finanzielle Zusatzlösungen erfordert. Darüber hinaus verbraucht ein Güterwagen aus systemtechnischen Gründen wertvolle Zusatzflächen in oder an Logistikanlagen, vor allem, wenn witterungsempfindliche Güter umgeschlagen werden. Diesem Thema wird aus logistischer Sicht zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Häufig bleibt als letzter Ausweg nur der kombinierte Verkehr, weil nur Straßenfahrzeuge be- oder entladen werden können und diese dann irgendwie und irgendwo auf die Schiene gesetzt werden müssen.

#### ■ Zukunftsthema Waggoneinsatz

Ein Vorteil der Schiene liegt darin, dass die Unternehmen weitestgehend selbst bestimmen können, wann Güterwagen be- und entladen werden können. Dies optimiert die innerbetriebliche Logistik und kann zur höheren Versorgungssicherheit beitragen. Viele Kunden nutzen diesen Vorteil nicht, sondern ziehen zur Vermeidung von (Fahrer-) Wartezeiten die Straße vor. Dadurch wird die Schiene häufig an der wichtigen Schnittstelle zwischen innerbetrieblicher Logistik und Transport benachteiligt. Die Folge sind Zusatzkosten und Systemstörungen für die Schiene.

#### ■ Zukunftsthema Bündelung von Verkehren

Der Einsatz der einzelnen Verkehrsträger bezogen auf den Wertschöpfungsprozess vieler Güter beschreibt zutreffend die Situation im Transportmarkt. Im Bereich der Rohstoffe und Zwischenprodukte ist die Schiene wegen



des großen Sendungsvolumens traditionell stark vertreten. Je hochwertiger und kleinteiliger die Sendungen werden, desto mehr dominiert die Straße. Dabei spielen auch die Bündelungseinheiten der Verkehrsträger eine wichtige Rolle. Während die Straße auf den Lkw bündelt (in der Regel 12 bis 14 Lademeter), bündeln die Eisenbahnen auf einen ganzen Zug (bis zu 700 Meter Länge). Einzelne Güterwagen werden im Einzelwagensystem transportiert, wobei die Verkehre systemintern gebündelt werden. Je größer der Aufwand für das Sammeln und Verteilen von Güterwagen ist, desto mehr Vorteile müssen sich aus der Bündelung auf der langen Strecke ergeben. Aus Sicht der Logistik kann diese Bündelung nur funktionieren, wenn Mengen und Produktivität in ausreichendem Maße und über die gesamte Logistikkette gesehen vorhanden sind. Die Aufgabe des Bündelns sollte daher nicht allein den Eisenbahnen überlassen werden. Vielmehr können auch Verlagerer und Spediteure verstärkt diese Aufgabe übernehmen, indem sie z. B. ihr Bestellverhalten ändern oder unternehmensübergreifende Bündelungskonzepte entwickeln.

#### ■ Zukunftsthema Technik und Produktion

Die Schiene hat im Bereich Auftrags- und Transportabwicklung enorme technische Entwicklungspotenziale. Viel zu lange wurde in der Vergangenheit das System verwaltet und nicht innovativ

weiterentwickelt. Einiges hat sich seit der Liberalisierung verändert, viele Bereiche des (internationalen) Eisenbahnwesens bedürfen aber neuer Lösungen, vor allem in Bezug auf elektronische Systeme und Fahrzeuge. Kein anderer Verkehrsträger könnte in so hohem Maße automatisiert und industrialisiert werden wie die Schiene.

Die vorhandenen Schwachstellen der Schiene können nur durch vielfältige Aktivitäten von Wirtschaft und Staat behoben werden. Zur besseren Integration dieses Verkehrsträgers in moderne Logistikketten benötigt die Schiene:

- verstärkte Investitionsbereitschaft aller Beteiligten,
- intensivere Forschung und Innovation in Bezug auf gesamtlogistische Konzepte,
- mehr Wettbewerb der Ideen und Konzepte in allen Bereichen,
- vermehrte strategische Partnerschaften mit Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik.

Die Verbesserung der Logistikkapazität des Systems ist eine wesentliche Voraussetzung für ein stärkeres Verkehrswachstum auf der Schiene. Ihre heutigen Schwachstellen zu logistischen Systemvorteilen zu machen, ist eine große Herausforderung für jeden Logistiker.

Dipl.-Verw.-Betriebsw.  
Georg Lennarz

**Zukunftsthema  
Verkehrsbündelung –  
eine Herausforderung  
an die Logistik**

## Das Transportequipment der Güterbahnen und seine Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit in der modernen Logistik

**Das Vorhandensein und die Verfügbarkeit von Güterwagen ist eine wesentliche Voraussetzung der Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen. Der verladenden Wirtschaft können aufgrund eines umfangreichen, auf die jeweiligen Produktgruppen ausgerichteten Angebotes maßgeschneiderte Lösungen unterbreitet werden. Die Liberalisierung des Eisenbahnmarktes und die Vielfalt neuer Anbieter von Eisenbahnverkehrsleistungen in Europa hat zu einer neuen Dynamik in das seit Jahrzehnten praktizierte Zusammenspiel zwischen den beteiligten Partnern geführt.**

Der verladenden Wirtschaft stehen zur Lösung ihrer jeweiligen Transportprobleme rund 120.000 bahneigene und zusätzlich rund 64.000 Privatgüterwagen zur Verfügung. Zur besseren Unterscheidung und Einordnung ihrer spezifischen technischen Möglichkeiten sind die Güterwagen in verschiedene Gattungen unterteilt. Das Angebot reicht von dem robusten offenen zweiachsigen Güterwagen bis zum anspruchsvollen vierachsigen Drehgestell-Schiebewagen, der mittels verschiebbarer Trennwände über eine eigene Transportschutzeinrichtung verfügt.

Um den Kunden auch im internationalen Schienengüterverkehr eine uneingeschränkte Nutzung der Güterwagen zu ermöglichen, haben die Bahnen auf europäischer Ebene das »Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (Regolamento Internazionale Veicoli = RIV)« geschlossen. Alle Güterwagen, die über die RIV-Bezeichnung und Codierung verfügen, können uneingeschränkt im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr eingesetzt werden und sind anschließend umgehend an die jeweilige Eigentumsbahn zurückzusenden. Der Beladezustand ist dabei ohne Bedeutung.

Zur Minimierung der entstehenden Leerläufe hatten neun europäische Eisenbahnverwaltungen vor Jahrzehnten ein »Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benutzung von Güterwagen (EUROP-Übereinkommen)« abgeschlossen, das aber Ende 2002 aufgelöst worden ist.

### Der Privatgüterwagen – Daten, Fakten, Hintergründe

Die bereits eingangs genannten rund 64.000 bei der DB AG eingestellten Privatgüterwagen dienen dem Transportkunden für spezielle Transportaufgaben. In erster Linie sind hier die chemische und die

Mineralölindustrie mit ihren vielfältigen Transportanforderungen zu nennen. Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass die Kessel- und Behälterwagen mit einem Anteil von rund 68 Prozent den größten Anteil bei den Privatgüterwagen einnehmen.

Die Nutzung und Verwendung von Privatgüterwagen zum Transport besonders sensibler Güter ergänzte in idealer Weise die Interessen der verladenden Wirtschaft und die der bis Ende 1993 unter staatlicher Verwaltung geführten Deutschen Bundesbahn. Die Eisenbahnsparte Investitionsmittel in rollendes Material und brauchte weder das Auslastungsrisiko noch die Kosten für den Unterhalt der Güterwagen zu tragen. Der Anreiz aus Sicht der verladenden Wirtschaft lag darin, dass sie die einzustellenden Wagen auf ihre speziellen Bedürfnisse hin bauen lassen konnte. Darüber hinaus hatte sie in Form des Privatgüterwagenabschlages von der regulär zu zahlenden Fracht eine fest planbare Frachtkostenersparnis.

Der Einsteller erwirbt mit der Einstellung (d. h. der Eingliederung in das System) gleichzeitig das Recht, den Privatgüterwagen bei dem einstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – aber auch bei allen anderen EVU, mit denen internationale Eisenbahnfrachtverträge nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung (ER CIM) abgeschlossen werden können – zur Beförderung aufzugeben. Dies gilt sowohl für beladene als auch für leere Güterwagen. Grundlage hierfür ist der Einstellungsvertrag, der in der »Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP)« geregelt ist. Genutzt werden die Privatgüterwagen in den meisten Fällen nicht durch den Einsteller, sondern durch Unternehmen der verladenden Wirt-

schaft, denen der Einsteller das benötigte Güterwagenequipment vermietet. Von den rund 64.000 bei der DB AG eingestellten Privatgüterwagen sind mehr als die Hälfte von vier großen Waggonvermietgesellschaften eingestellt worden.

Neben dem RIP bildet das Merkblatt 433 des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) mit seinem Status Allgemeiner Geschäftsbedingungen und als Instrument zur Regelung von Haftungsfragen eine weitere wichtige Grundlage für die Einstellung und Verwendung von Privatgüterwagen. Um unnötig komplizierte Haftungsregelungen und die Suche nach dem Verursacher eines jeweiligen Schadensereignisses zu vermeiden, haben sich der Internationale Eisenbahnverband als Vertreter der EVU und die Internationale Union von Verbänden der Privatgüterwagenbesitzer (UIP) auf eine einvernehmliche Lösung verständigt. Die Privatwageneinsteller zahlen hiernach dem einstellenden EVU einen festen Betrag pro eingestelltem Güterwagen und Kalenderjahr. Im Gegenzug übernimmt die einstellende Bahn die Haftung für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Einsatz der Privatgüterwagen entstehen können.

### Güterwagennutzung im neuen nationalen und internationalen Marktumfeld

Die Schilderung der bisherigen Regelungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Güterwagen macht deutlich, dass sie nur in einem regulierten Eisenbahnmarkt erfolgreich zur Anwendung gelangen konnten. Dieser war gekennzeichnet durch eine übersichtliche Anzahl von Anbietern von Leistungen auf der Schiene und eine ausschließlich auf Kooperation der EVU ausgerichtete Unternehmensstrategie.

Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaft zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft und die zu ihrer Umsetzung in nationales Recht erlassenen Gesetze im Zusammenhang mit der Bahnreform haben zu einer völlig neuen Marktsituation geführt. Diese ist gekennzeichnet durch zunehmenden Wettbewerb der ehemaligen Staatsbahnen untereinander und einer steigenden Anzahl

an neuen EVU. Die bisherigen Regelungen zum Einsatz von Güterwagen werden den neuen Anforderungen nicht mehr gerecht. Bereits jetzt gibt es erste Anzeichen aus dem Kreis der »Altbahnen«, bestehende Regelungen bei der Nutzung eigener Güterwagen aufzukündigen. So ist z. B. die seit 49 Jahren bestehende EUROP-Güterwagengemeinschaft aufgelöst worden, in die neun westeuropäische Eisenbahnverwaltungen rund 78.000 Güterwagen verschiedener Gattungen eingebracht hatten, damit jede Partnerbahn diese Güterwagen wie eigene nutzen konnte und die Rückleitungsbestimmungen des RIV-Standardaustauschverfahrens entbehrlich wurden.

Der Nachteil dieser Regelung, die durch den steigenden Anteil der Wettbewerbsverkehre auch bei den »Altbahnen« immer deutlicher wurden, bestand im Verlust der Dispositions- und Verfügungsgewalt der einstellenden Bahn über ihre eigenen Güterwagen. Bei Engpässen bestimmter Wagen-gattungen im Inland konnte nicht gezielt auf die entsprechenden EUROP-Güterwagen zurückgegriffen werden. Dies führte in vielen Fällen zu massiven Frachtausfällen, da den interessierten Kunden ohne die notwendigen Güterwagen kein Leistungsangebot unterbreitet werden konnte. Durch Aufkündigung des EUROP-Abkommens sind die freiwerdenden Wagenkapazitäten wieder der Dispositions- und Verfügungshoheit der einstellenden Bahn zugeordnet worden.

Bei der Nutzung von Privatgüterwagen kommt es sowohl bei den »Altbahnen« als auch bei neuen EVU zu Schwierigkeiten, die letztlich dazu führen können, dass Eisenbahntransporte ganz verhindert oder zumindest erschwert werden. Aus den Erfahrungen der Vergangenheit sind die »Altbahnen« immer weniger bereit, pauschal die Haftung für Schäden aus dem Verkehr mit Privatgüterwagen zu übernehmen. Sie drängen auf Versicherungslösungen, die im übrigen Wirtschaftsleben üblich sind und eine Zuordnung der Verschuldensfrage möglich machen. Die pauschale Übertragung der Haftung der Privatgüterwageneinsteller auf die einstellende Bahn gegen Zahlung einer Haftungspauschale je Güterwagen und Kalenderjahr steht hier in der Diskussion.



Sofern neuanbietende EVU bei der Leistungserstellung im Wettbewerbsverkehr auf Privatgüterwagen zurückgreifen wollen, können sie nicht auf das seit Jahrzehnten praktizierte Zusammenspiel zwischen »Altbahnen« und Privatgüterwageneinstellern zurückgreifen. Sie müssen stattdessen eigene Versicherungslösungen erarbeiten oder auf andere Weise die Haftungsfragen zufriedenstellend beantworten. An dieser Stelle wird das starre und unflexible System besonders deutlich. Den »Altbahnen« kann einerseits nicht abverlangt werden, Risiken pauschal zu übernehmen, die gar nicht in ihrem Einflussbereich liegen. Auf der anderen Seite muss aber neuen Anbietern die Nutzung von Privatgüterwagen zu den gleichen Konditionen wie den »Altbahnen« ermöglicht werden. Dieses Problem konnte bisher mit den zur Verfügung stehenden Instrumenten nicht gelöst werden.

#### **Künftige Lösungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Wagenrechts**

Das voraussichtlich ab dem Jahre 2004 in Kraft tretende COTIF-Übereinkommen könnte die Grundlage für eine völlig neue Behandlung der Güterwagenthematik bilden und zur Lösung der aufgezeigten Probleme erfolgreich beitragen. Künftig werden in den »Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUV – Anhang D zum COTIF-Übereinkommen)« alle Fragen des Einsatzes von Güterwagen geregelt. Es wird keine Unterscheidung mehr zwischen bahneigenen und Privatgüterwagen geben, alle Wagen werden dann nach den gleichen Grundsätzen behandelt. Sofern der Güterwagen als Beförderungsmittel dient, unterliegt er künftig dem Wagenrecht der ER CUV. Für die Fälle, in denen der Güterwagen selbst als befördertes Gut anzusehen ist, kommt das Beförderungsrecht der ER CIM

zur Anwendung. Vertragspartner sind hierbei Halter von Wagen und die jeweiligen EVU. Die ER CUV definieren im Artikel 2 c) den »Halter« als denjenigen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter einen Wagen dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt. Die Bestimmungen der ER CUV sind hinsichtlich der Ausgestaltung von Wagenverwendungsverträgen flexibel anwendbar und lassen den unterschiedlichen Entwicklungen genügend Raum. Auch die Lösung der Haftungsfrage orientiert sich an Versicherungslösungen, die in der übrigen Wirtschaft bereits angewandte Praxis darstellen. Im Ergebnis läuft der Haftungsgrundsatz der ER CUV auf eine Haftung des benutzenden EVU hinaus, er steht dem Wagen zum Zeitpunkt des Schadenseintritts am nächsten.

#### **Fazit**

Die Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsträgers hängt in starkem Maße von seiner Zugänglichkeit und von seiner einfachen, schnellen und unkomplizierten Nutzungsmöglichkeit ab. Um aus Sicht der Eisenbahnen am stetig wachsenden Güterverkehrsaufkommen ausreichend partizipieren zu können, ist es unbedingt erforderlich, bestehende Vertragswerke und Vereinbarungen der Eisenbahnen zum Austausch von Leistungen immer wieder auf deren praktische Anwendbarkeit zu überprüfen. Die bestehenden Regelwerke und Vereinbarungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Güterwagen sind hier beispielhaft. In diesem Zusammenhang sind Überregulierungen zu beseitigen und einfache Lösungen zu formulieren. Der VDV hat sich in der Vergangenheit an diesem Prozess engagiert beteiligt und wird dies auch künftig tun.

Staatl. gepr. Betriebsw.  
Marcus Gersinske

**Kesselwagen für den Transport von chemischen Produkten und Gütern der Mineralölindustrie nehmen den größten Anteil der Privatgüterwagen ein**

## Schienenpersonennahverkehr im Wandel: Eisenbahnen im VDV formulieren Eckpunkte zur Gestaltung eines zukunftsfähigen SPNV

Der Markt für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) befindet sich im achten Jahr der Regionalisierung wiederum in einer Umbruchphase. Inzwischen liegen – in der regionalen Betrachtung unterschiedlich umfangreiche – Erfahrungen mit Wettbewerbsverfahren vor. Allerdings war in letzter Zeit insbesondere die rechtliche Diskussion über Möglichkeiten und Gestaltung von Ausschreibungen von zum Teil widersprüchlichen Einschätzungen geprägt. Zudem stehen die Bahnen der derzeitigen inhaltlichen Ausgestaltung von Vergabeverfahren kritisch gegenüber. Ein im November 2001 neu gegründetes Gremium hat sich daher intensiv mit den Anforderungen der Bahnen auseinandergesetzt und im Herbst 2002 erste Eckpunkte vorgelegt.

Im VDV-Diskussionspapier benannten die Eisenbahnunternehmen die Eckpunkte zur Gestaltung eines zukunftsfähigen SPNV

Die Frage der Ausschreibungspflicht von Verkehrsverträgen wird mittlerweile durch die geänderte Vergabeverordnung geregelt. Unabhängig davon ist für die »Arbeitsteilung« zwischen Bahnen und Aufgabenträgern von Bedeutung, wie Vergabeverfahren inhaltlich gestaltet werden sollen. Dieses »Wie« entscheidet nicht allein über die Verteilung der Kompetenzen zwischen den Akteuren heute, sondern über die zukünftige Struktur des SPNV-Marktes. Für die Bahnen kommt es gerade in dieser Umbruchphase darauf an, ihre Einschätzungen und Erwartungen an diesen SPNV der Zukunft einzubringen. Jetzt werden die Weichen gestellt, von wem SPNV-Angebote zukünftig konzeptionell gestaltet und unter welchen Bedingungen sie umgesetzt werden.

Um dem Anliegen der Personenbahnen im VDV deutlicher Gehör zu verschaffen, wurde im Novem-



ber 2001 die Ad-hoc-Arbeitsgruppe »Wettbewerbsstrategien im Schienenpersonennahverkehr« gegründet, die sich seitdem – mit Vertretern aus über 40 Mitgliedsunternehmen – intensiv des Eisenbahnpersonenverkehrs in allen Facetten annimmt. Ziel war es zunächst, die aus Sicht der SPNV-Unternehmen notwendigen Eck-

punkte zu formulieren. Diese wurden im Oktober 2002 unter dem Titel »Erwartungen und Anforderungen der Personenbahnen an die Gestaltung eines zukunftsfähigen Schienenpersonennahverkehrs« veröffentlicht und sollen nicht zuletzt eine Basis für die inhaltliche Diskussion mit den Aufgabenträgern als Auftraggebern der Bahnen bilden. Erste Gespräche haben – zunächst auf Verbandsebene – noch im Jahr 2002 stattgefunden.

### Gestaltungspotenziale sichern, Bürokratien vermeiden

Ein leistungsfähiger SPNV als Rückgrat des Nahverkehrs soll auch und gerade hinsichtlich zukünftiger Rahmenbedingungen gesichert und weiterentwickelt werden. Wesentlich hierfür ist, das Gestaltungspotenzial der Unternehmen zu bewahren und zu nutzen. So können zusätzliche Bürokratien vermieden werden, die die bereits erzielten bzw. noch zu erwartenden Effizienzgewinne im SPNV aufzehren würden. Es muss sichergestellt werden, dass die öffentlichen Verkehrssysteme ihren Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung auch zukünftig leisten können. Dauerhaft und ohne Effizienzverluste – weder für die Gesamtwirtschaft noch für die Fahrgäste – kann dies nur gelingen, wenn die Spielregeln des zukünftigen SPNV-Marktes auf Diskriminierungsfreiheit zwischen den Bahnen, Erhalt unternehmerischer Entscheidungskompetenzen, angemessene Risikoverteilung zwischen allen Marktpartnern sowie geeignete inter- und intramodale Rahmenbedingungen abstellen.

### Warum überhaupt Wettbewerb im SPNV?

Wettbewerb ist auch im SPNV kein Selbstzweck. Vielmehr sollen mittels Wettbewerb ganz bestimmte Ziele erreicht werden. Wie in anderen Märkten, auf denen in der Vergangenheit Deregulierungsmaßnahmen eingeleitet wurden, spielen auch im SPNV Effizienzsteigerungen in Quantität und Qualität eine entscheidende Rolle. Da es sich beim SPNV regelmäßig um gemeinwirtschaftliche Leistungen handelt, wird der Wettbewerb um den Markt im Zuge von Vergabeverfahren als ein Mittel gesehen, die gewünschten Effekte über marktliche Anreize zu erzielen.

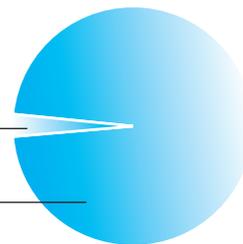
### Angebot und Marktanteile im SPNV gestern und heute

■ 25 Unternehmen  
und DB/DR  
498 Mio. Zugkilometer

Nichtbundeseigene  
Eisenbahnen (NE) 3,0%

Deutsche Bahn AG 97,0%

1993/1994

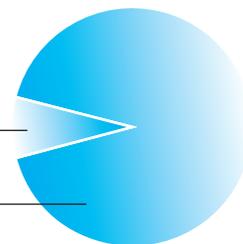


■ 60 Unternehmen  
und DB-Gruppe  
602 Mio. Zugkilometer

Nichtbundeseigene  
Eisenbahnen (NE) 8,2%

Deutsche Bahn AG 91,8%

2002



SPNV findet in einem insgesamt monopolistisch geprägten Markt mit einem Leistungsvolumen von jährlich insgesamt etwa 600 Millionen Zugkilometern statt, von denen derzeit rund 8,5 Prozent nach Wettbewerbsverfahren gefahren werden. Hiervon gingen ca. 50 Prozent an Unternehmen bzw. Bietergemeinschaften, die die jeweiligen Strecken zuvor nicht befuhren.

Für die Fahrplanwechsel 2003 und 2004 stehen bereits heute weitere Betreiberwechsel fest. Bei den bisher abgeschlossenen Verfahren waren immerhin für über 30 Prozent der Betriebsleistungen Bietergemeinschaften erfolgreich.

Der SPNV bietet einer Vielzahl von Unternehmen die Möglichkeit, Kernkompetenzen im öffentlichen Personennahverkehr und Eisenbahnbetrieb zu stärken oder aufzubauen. Dies zeigen nicht zuletzt die vielfältigen Bestrebungen kommunaler ÖPNV-Unternehmen und Güterbahnen, sich den SPNV als neues Geschäftsfeld zu erschließen. Darüber hinaus kann der Nahverkehr auf der Schiene auch als »Sprungbrett« für Konkurrenz in eigenwirtschaftlichen Segmenten des Schienenpersonenverkehrs gesehen werden.

#### Ohne angemessene Fristen, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit geht es nicht

Das Ausschöpfen von Kostensenkungspotenzialen und die Durchsetzung von Innovationen durch Wettbewerbsverfahren sind besonders dann zu erwarten, wenn eine entsprechende Anbietervielfalt existiert. Je mehr Unternehmen am Markt agieren, desto höher ist der Druck, in Konkurrenzsituationen zu bestehen. Dieser allgemeine Zusammenhang gilt auch für den SPNV. Gleichwohl ist die Existenz potenzieller Bewerber nur eine von mehreren Voraussetzungen für funktionierenden Wettbewerb. Vielmehr müssen diese durch die Organisation des Marktes in die Lage versetzt werden, an Vergabeverfahren teilnehmen zu können. Insbesondere müssen die Unternehmen rechtzeitig über Ausschreibungsverfahren informiert werden. Von daher sind die Erwartungen an Informationspolitik und Zeitplanung wichtige Bestandteile in den Aussagen der Arbeitsgruppe.



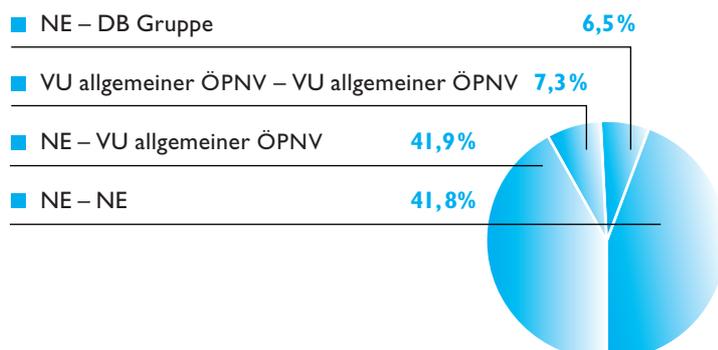
Moderne Fahrzeuge im Einsatz der Bahnunternehmen sind eine Folge des Wandels seit der Bahnreform

Vergabeverfahren sollen frühzeitig angekündigt werden. Durch die Veröffentlichung langfristiger Planungen (Vergabekalender) werden die Unternehmen in die Lage versetzt, sich – auch abseits der bisherigen Bedienungsgebiete – rechtzeitig auf kommende Ausschreibungen vorzubereiten. Durch die in 2002 beschlossene Änderung des Vergaberechtes ist ein erster Schritt in diese Richtung vollzogen worden. Die in den Wettbewerb zu stellenden Teile längerfristig freihändig vergebener Verkehrsverträge müssen nach Vertragsschluss veröffentlicht werden. Generell ist eine frühzeitige Ankündigung aller Vergaben (inklusive freihändig zu vergebender Leistungen) der Transparenz des Marktes zuträglich. Aus Sicht der Bahnen sind dabei Vorlaufzeiten von mindestens sechs Monaten angemessen. In diesen sechs Monaten ist den Bahnen die grundsätzliche Orientierung möglich, in wie weit die Teilnahme an Verfahren in einem

bestimmten Gebiet in die eigene Unternehmensstrategie passt. Gleichzeitig können erste Sondierungen in Bezug auf Bietergemeinschaften vorgenommen werden.

Nach der Erteilung des Zuschlags soll eine angemessenen Vorlaufphase bis zum Betriebsbeginn (»Ausführungsfrist«) von zwei bis drei Jahren den Besonderheiten des SPNV-Marktes Rechnung tragen. Der zukünftige Betreiber wird so in die Lage versetzt, die erforderlichen Ressourcen zu beschaffen. Hier spielen nicht nur die viel zitierten Beschaffungsfristen von Fahrzeugen eine Rolle, sondern auch Personalentwicklung, Vertriebsstrukturen und Marketing. Um in den Verkehrsunternehmen den Abschreibungserfordernissen und dem Grundsatz der kontinuierlichen Personalpolitik entsprechen zu können, sollten Verkehrsverträge mindestens über zehn Jahre geschlossen werden.

#### Bietergemeinschaften in SPNV-Vergabeverfahren (erteilte Zuschläge)



an Bietergemeinschaften insg.: 26,7 Mio. Zugkilometer (Stand: 2/2003)

## Vergabe von SPNV-Leistungen – zeitliche Dimensionen



### Weichenstellung durch Leistungsbeschreibung und Vertragsgestaltung

Die Realisierung des Ziels, mit einer möglichst vielfältigen Anbieterstruktur eine der Voraussetzungen für funktionierenden Wettbewerb zu schaffen, hängt nicht zuletzt von der Gestaltung der Vergabe selbst ab. So kann beispielsweise über das Volumen der zu vergebenden Leistung erreicht werden, dass auch kleinere, mittelständische Unternehmen im Wettbewerb ihren Platz finden. Die Losgröße soll nach Auffassung der Bahnen regelmäßig zwischen zwei und fünf Millionen Zugkilometern liegen. Diese Spanne ist als Richtgröße zu verstehen, denn Abweichungen nach oben und unten können in Einzelfällen sinnvoll sein. Insbesondere integrierte, für den Fahrgast optimierte Systeme sollen nicht

»willkürlich« getrennt werden. Diese Marge dient zunächst der Marktpflege, d. h. sie soll die Entwicklung des Marktes begünstigen.

Wesentlich aus Sicht der Bahnen ist der Erhalt ihrer Entscheidungs- und Unternehmenskompetenz. Von daher streben die Unternehmen insgesamt eine funktionale Leistungsbeschreibung an, um eigene Ideen und Erfahrungen besser in das Verfahren einbringen zu können. Gestaltung und Ausführung der Verkehrsangebote inklusive der Vertriebs- und Marketingkonzepte sollen in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen. Denn der Fahrgast als eigentlicher Adressat der angebotenen Leistung steht allein in direkter Beziehung zum Verkehrsunternehmen.

Der Aufgabenträger soll demnach Ziele formulieren, nicht aber deren

konkrete Ausgestaltung vorgeben. In den Kontext unternehmerischer Kompetenz ist auch die Errichtung der viel zitierten »Aufgabenträgerpools« (nicht-kommerzielle Fahrzeugpools) einzuordnen; diese sollen ausdrücklich lediglich Ausnahmefällen vorbehalten bleiben.

Die Umsetzung unternehmerischer Kompetenzen im SPNV-Markt darf nicht auf die einmalige Angebotserstellung begrenzt bleiben. Vielmehr muss sich dieser Grundgedanke auch in der Vertragsgestaltung selbst widerspiegeln. Von daher sollen Verkehrsverträge – gleichsam als Spiegelbild des Vergabeverfahrens – funktionale Elemente enthalten (»funktionaler Vertrag«). Wesentlich ist auch, dass Verkehrsverträge grundsätzlich auf Nettobasis geschlossen werden sollten.

Da hier das Erlösrisiko beim Verkehrsunternehmen liegt, werden Anreize zur kundenorientierten Ausgestaltung marktkonform verstärkt. Voraussetzung für eine tragfähige Kalkulation auf Nettobasis ist allerdings die Kenntnis bestimmter Eckdaten, beispielsweise Erlösstrukturen. Diesbezügliche Informationsunterschiede zwischen den Bietern kann der Aufgabenträger kompensieren, indem er – unter Wahrung der Geschäftsgeheimnisse der Beteiligten – die zur kaufmännischen Beurteilung notwendigen Daten in die Ausschreibungsunterlagen einbringt.

Die Teilnahme an Ausschreibungsverfahren ist für Verkehrsunternehmen mit erheblichen Kosten verbunden. Nicht zuletzt deswegen soll den Unternehmen die Mög-

Auch die Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen investieren in moderne Infrastruktur, wie hier die AKN Eisenbahn AG im neuen Bahnhof Henstedt-Ulzburg



lichkeit gegeben werden, aus einem unterlegenen Angebot zu lernen. Insofern ist es wichtig, dass die Entscheidung in den Vergabeverfahren transparent ist. Transparenz heißt insbesondere, dass Qualitätskriterien und deren Gewichtung nachvollziehbar sein müssen. Um Schwachstellenanalysen in den einzelnen Unternehmen zu ermöglichen, soll daher die Bewertungsmatrix und auch der jeweilige Vergabepreis veröffentlicht werden.

#### Fairness – auch im SPNV Grundlage leistungsfähiger Strukturen

Qualität, Quantität und Kosten des Leistungsangebots können nur dann befriedigen, wenn im Zusammenspiel aller (!) Beteiligten die Risiken angemessen verteilt sind. Die Bahnen sind dabei Auftragnehmer und Auftraggeber zugleich. Für die Verkehrsleistung im Auftrag der öffentlichen Hand benötigen sie entsprechende Infrastrukturkapazitäten, die aufgrund der Netzstruktur eingekauft werden müssen. Von daher müssen für die angemessene Zuordnung von Verantwortlichkeiten bzw. Risiken besondere Maßstäbe gesetzt werden.

Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und die Zuverlässigkeit in qualitativer Hinsicht determinieren unmittelbar die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens – nicht zuletzt gegenüber dem Individualverkehr. Die mittlerweile üblichen Bonus-Malus-Systeme dürfen das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unangemessen benachteiligen. Aus dem Vertragsverhältnis zwischen Aufgabenträger und SPNV-Betreiber entstehen beispielsweise dann Nachteile, wenn Anreizmechanismen auf die Pünktlichkeit der Verkehre zielen. Mängel, die das Verkehrsunternehmen nicht zu vertreten hat bzw. nicht beeinflussen kann, sollen von Pönalisierungen ausgenommen werden. Angemessene Risikoteilung heißt auch, dass unkalkulierbare Risiken nicht auf den Betreiber überwälzt werden. Wesentlich ist hier das Trassenpreisrisiko, wie unter anderem die anhaltende Diskussion um die Regionalfaktoren deutlich macht.

#### Wie geht es weiter?

Während der letzten Monate hat sich einmal mehr gezeigt, dass zur dauerhaften Aufrechterhaltung



Auch die DB AG profitiert von der Entwicklung im SPNV – hier durch den wiedereröffneten Haltepunkt Kiel-Suchsdorf, angefahren von der Regionalbahn Schleswig-Holstein

eines leistungsfähigen SPNV-Systems die Rahmenbedingungen insgesamt nicht zu vernachlässigen sind. Gerade in der Region ist das Thema Erhalt und Qualität der Infrastruktur in diesem Zusammenhang von erheblicher Bedeutung. Insofern hat sich die Arbeitsgruppe auch mit der Gestaltung der Infrastruktur und dem Verhältnis zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen auseinander gesetzt.

Die Ad hoc-Arbeitsgruppe »Wettbewerbsstrategien im Schienenpersonennahverkehr« wird ihre Arbeit fortsetzen. Neben der Weiterentwicklung der hier auszugsweise vorgestellten Aussagen müssen vielfältige grundsätzliche und praktische Probleme angegangen werden.

Auch die geänderte Vergabeverordnung – stellt sie auch zumindest langfristig Ausschreibungen in den Mittelpunkt – lässt Fragen offen. Abgesehen von der Frage, in welchen Schritten zunächst freihändig vergebene Leistungen ausgeschrieben werden sollen, ist aus Unternehmenssicht das wirtschaftliche Potenzial der Lose entscheidend. Bisher sind vorwiegend ertragschwächere Strecken bzw. Netze in den Wettbewerb gestellt worden. Zukünftig wird auch der Themenkomplex eigenwirtschaftlicher Verkehre bzw. Fernverkehre, deren Einbindung in Tarifstrukturen sowie Wechselwirkungen zwischen Parallelverkehren eine größere Rolle spielen.

*Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid*



Der Zuspruch der Fahrgäste spiegelt die Bewertung des Produktes als Ganzes wider; im Bild die Rheinisch-Bergische Eisenbahn-GmbH (RBE) im Auftrag der REGIOBAHN GmbH

## Unternehmenskompetenz im ÖPNV-Ausschreibungswettbewerb nutzen

Ein zukünftiger Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der weitgehend von Ausschreibungen geprägt sein könnte, stellt die hergebrachte Rollenverteilung innerhalb der Verkehrsbranche in Frage. Die Aufgabenträger, die bislang ihren Einfluss auf die Vertragsgestaltung meist über ihre Eigenschaft als Eigentümer der Verkehrsunternehmen sichergestellt haben, wollen auch in einem Ausschreibungsmarkt hinreichende Kontrollmöglichkeiten behalten und tendieren daher zu sehr detaillierten Vorgaben in Ausschreibungen. Die Betreiber selbst hätten dann kaum noch Spielraum für Innovation und Kreativität bei der Angebotsgestaltung. Eine Möglichkeit, die erforderliche Flexibilität des Betreibers zu erhalten, ohne Angebotsreduzierungen zu riskieren, könnte die funktionale Ausschreibung sein, für die sich der VDV einsetzt.

Die VDV-Mitteilung 9025 behandelt eines der Kernthemen des ÖPNV – Unternehmenskompetenz im Ausschreibungswettbewerb



Um die Möglichkeiten und Grenzen der funktionalen Ausschreibung auszuloten, hat sich eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern des VDV intensiv mit den rechtlichen und wirtschaftlichen Fragen auseinandergesetzt. Anfang des Jahres 2003 wurde die von der Arbeitsgruppe verfasste VDV-Mitteilung »Wie läßt sich im Ausschreibungswettbewerb die Unternehmenskompetenz nutzen?« veröffentlicht. In der Mitteilung wird zunächst in einem allgemeinen Teil der rechtliche Rahmen abgesteckt. In einem zweiten Teil wird dann am Beispiel des Busnetzes einer kleineren Großstadt ein Modell entwickelt, wie eine funktionale Ausschreibung und die spätere Vertragsabwicklung erfolgen könnten. Zweck der Veröffentlichung war es nicht, ein Patentrezept zu liefern, sondern innerhalb und außerhalb des Verbandes die Diskussion zur Gestaltung von Ausschreibungen voranzubringen.

**Was ist eine funktionale Ausschreibung?**

Bei funktionalen Ausschreibungen werden nicht alle Einzelheiten der Leistung bis ins Detail vorgegeben. Es wird nur das Ziel des Auftrags beschrieben, mit anderen Worten also die Funktion der Leistung, während es die Aufgabe des Bieters ist, darzustellen, wie er dieses Ziel erreichen will.

Auch bei der funktionalen Ausschreibung legt der Aufgabenträger bestimmte inhaltliche Anforderungen fest, die sicherstellen sollen, dass die spätere Vertragserfüllung seinen Vorstellungen entspricht. So sind selbstverständlich gemeinsame Standards innerhalb eines Verkehrsverbundes einzuhalten, Anschlüsse an andere Verkehre sicherzustellen usw. Grundgedanke ist es jedoch, dem Auftragnehmer möglichst wenig Details vorzugeben, um ihm viel Gestaltungs- und Verbesserungsmöglichkeiten einzuräumen.

### Rechtliche Anforderungen

Bei allen Ausschreibungen ist die Leistung «eindeutig und so erschöpfend zu beschreiben, dass alle Bewerber die Beschreibung im gleichen Sinne verstehen müssen und die Angebote miteinander verglichen werden können» (§ 8 Nr. 1 Absatz 1 Verdingungsordnung für Leistungen, Teil A [VOL/A]). Auch bei der funktionalen Ausschreibung müssen also die vom Auftragnehmer zu erreichenden Ziele detailliert, klar und eindeutig definiert werden.

Die funktionale Leistungsbeschreibung von Dienstleistungen ist – anders als im Bereich der Ausschreibung von Bauleistungen nach der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) – gegenüber der so genannten konstruktiven Leistungsbeschreibung nicht nachrangig. § 8 Nr. 2 Absatz 1 VOL/A begründet eine Nachrangigkeit nur gegenüber der so genannten konventionellen Leistungsbeschreibung.

Diese kommt dort zum Einsatz, wo standardisierte, handelsübliche Leistungsgegenstände beschafft werden, die sich durch »verkehrsübliche Bezeichnungen« beschreiben lassen. In erster Linie wird dies für Lieferungen sowie für Standard-Dienstleistungen wie Reinigung etc. in Frage kommen. Hingegen ist die Erstellung von ÖPNV-Leistungen nicht bzw. allenfalls in einzelnen Teilen konventionell zu beschreiben. Für derartige Fälle, in denen der Vorrang der konventionellen Leistungsbeschreibung nicht greift, eröffnet § 8 Nr. 2 Absatz 1 VOL/A eine im Ermessen des Auftraggebers stehende Wahlmöglichkeit zwischen der funktionalen und der konstruktiven Leistungsbeschreibung.

### Funktionale Ausschreibung als Qualitätspartnerschaft

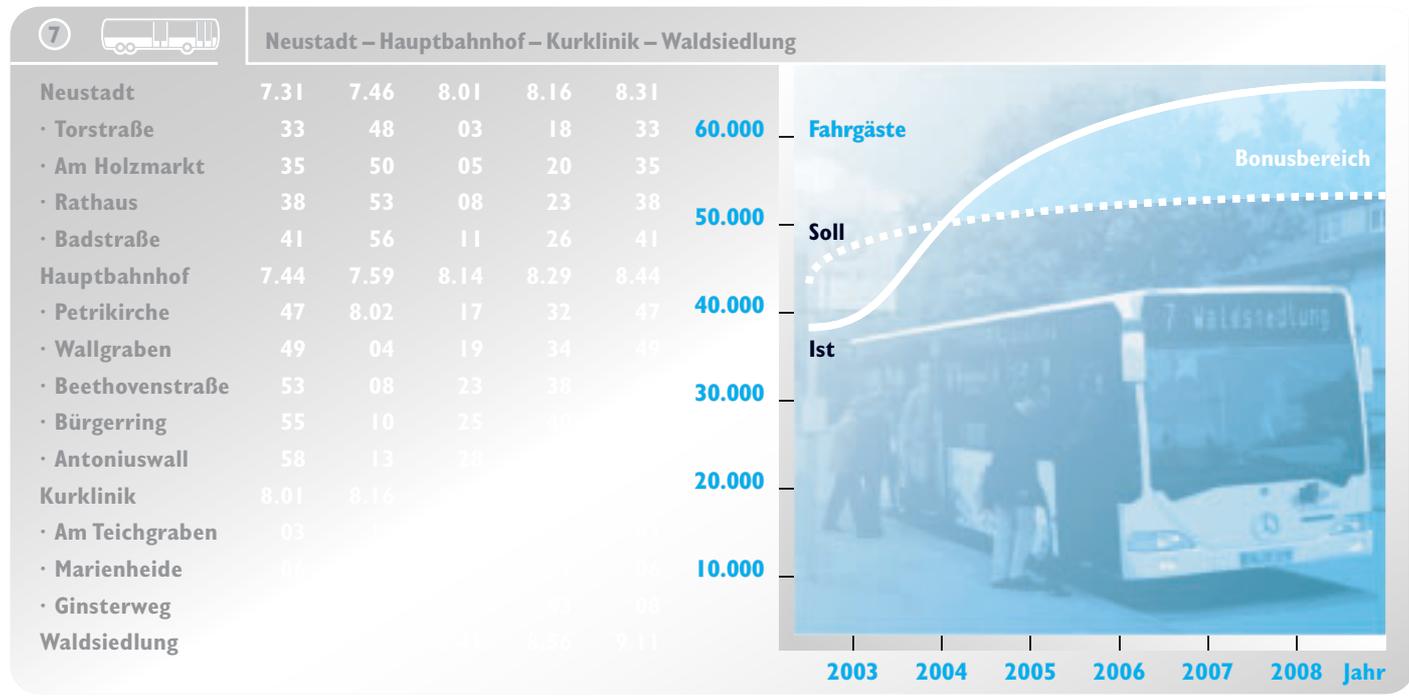
#### Aufgabenträger



#### Vertrag als »Rahmen« für die Partnerschaft zwischen Aufgabenträger und Betreiber:

- Nettovertrag mit zusätzlichem Anreizsystem
- Vergabe des gesamten Stadtbusnetzes in einem Los
- Vorgaben (u. a.):
  - Räumliche und zeitliche Mindestbedienungsstandards
  - Tarifvorgaben
  - Einzelne weitere Qualitätsmerkmale (z.B. behindertengerechte Busse, hohe Emissionsstandards)
- Faire Risikoverteilung (Infrastruktur, Siedlungspolitik)
- Umfassende Bieterinformation

## Konstruktive oder funktionale Leistungsbeschreibung ?



Die funktionale Ausschreibung im ÖPNV ist also grundsätzlich zulässig. Die Rechtsprechung charakterisiert die funktionale Ausschreibung wie folgt: »Dass die Bieter dabei, und zwar mit der Planung und Konzeptionierung der Leistung, auch Teilaufgaben übernehmen, die an sich dem Auftraggeber obliegen, führt als solches nicht zur Unzulässigkeit der funktionalen Leistungsbeschreibung, deren Wesen gerade darin liegt, dass der Auftraggeber – zulässigerweise – im Planungsbereich vorhandenes unternehmerisches »Know-how« auf der Bieterseite abschöpfen will« (Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 14.2.2001 – Verg 14/00).

Der Auftraggeber muss die Bieter über alle die Preisermittlung beeinflussenden Umstände informieren (§ 8 Nr. 1 Absatz 2 VOL/A). Bei der funktionalen Ausschreibung bestehen hier besonders weitgehende Pflichten, denn der Bieter muss in die Lage versetzt werden, nicht nur mit einem vorgegebenen Fahrplan zu kalkulieren, sondern unter Berücksichtigung der bisherigen und der zu erwartenden Fahrgastzahlen ein ganzes Verkehrskonzept vorzulegen. Die Vergabeunterlagen müssen also ausführliche, fundierte Informationen enthalten, die dies ermöglichen. Auch bei der funktionalen Ausschreibung werden die Vergabeunterlagen dadurch meist mehr als nur einen Aktenordner füllen.

#### Wirtschaftliche Anreize als Steuerungsinstrument

Die funktionale Leistungsbeschreibung allein führt noch nicht notwendig dazu, dass der Auftragnehmer später sein Angebot auch entsprechend der Fahrgastwünsche ständig weiterentwickelt und verbessert. Die Vertragsgestaltung muss ihm die nötigen Freiheiten einräumen. Darüber hinaus kann er durch einen Nettovertrag, bei dem der Erlös des Betreibers von den Fahrgeldeinnahmen abhängt, dazu angehalten werden, sich am Fahrgastverhalten zu orientieren. Um dabei der Gefahr entgegenzuwirken, dass der Betreiber nur durch Angebotsreduzierung – also ausschließlich durch Kostensenkung – Gewinne anstrebt, kann im Vertragswerk ein Bonus als Anreiz enthalten sein, das Angebot zu erweitern und die Fahrgastzahlen zu steigern. Die Festlegung einer Bonusregelung stellt eine anspruchsvolle Aufgabe bei der Vorbereitung einer Ausschreibung dar, da hierzu noch keine allgemein verwendbaren Erfahrungswerte vorliegen. Der richtige wirtschaftliche Anreiz führt jedoch dazu, dass die Kontrolle durch den Aufgabenträger sich auf das Wesentliche beschränken kann.

#### Ausblick

Einzelne funktionale Elemente werden bereits heute in den

Leistungsbeschreibungen bei der Auftragsvergabe im ÖPNV verwendet. Ob sich die funktionale Ausschreibung in umfassender Form als eine von mehreren Möglichkeiten zur Durchführung von Vergabeverfahren etablieren kann, hängt in erster Linie von den Aufgabenträgern ab. An diese appelliert daher der Verband nachdrücklich, das Instrument der funktionalen Ausschreibung im ÖPNV so weit wie möglich zu nutzen. Auch in Zukunft wird sich der VDV dafür einsetzen, im Dialog zwischen Aufgabenträgern, Verbänden und Verkehrsunternehmen die Gestaltung von Ausschreibungen kontinuierlich weiter zu entwickeln, um der Öffentlichkeit bestmögliche Verkehrsleistungen anzubieten.

Ass. jur. Martin Schäfer

## Fahrgastaufkommen trotz schlechter Rahmenbedingungen stabil

Die im VDV organisierten Unternehmen konnten im Jahr 2002 die Gesamtzahl der beförderten Fahrgäste in wirtschaftlich schwieriger gewordenen Zeiten auf dem hohen Niveau des Vorjahrs halten.

In den vergangenen Jahren waren deutliche Fahrgastzuwächse zu verzeichnen (1999: 1,2 Prozent, 2000: 1,5 Prozent, 2001: 1,6 Prozent). Während die regionalen und kommunalen VDV-Mitgliedsunternehmen, die Verkehr mit U-Bahnen, Stadtbzw. Straßenbahnen, Obussen und Bussen betreiben, im Bundesdurchschnitt sogar leichte Gewinne in Höhe von 0,5 Prozent erzielen konnten, war die Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch den 2,4-prozentigen Fahrtenrückgang bei der DB Regio AG geprägt.

Insgesamt blieb das Fahrgastaufkommen gegenüber dem Vorjahr

### Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

2002 erwies sich als ein wirtschaftlich außerordentlich schwieriges Jahr. Die schon zu Jahresbeginn recht verhaltenen Prognosen der Wirtschaftsforscher zur Konjunkturverlauf zusehends nach unten korrigiert werden. Zu der allgemein angespannten Wirtschaftslage öffentlicher und privater Haushalte kamen die wirtschaftlichen Nachwirkungen der Angst vor Terroranschlägen in Folge der Ereignisse vom 11. September 2001 und die Zurückhaltung der Verbraucher nach der Euroeinführung hinzu.

des öffentlichen Personennahverkehrs beobachten (1. Quartal: -0,1 Prozent, 2. Quartal: 1,1 Prozent, 3. Quartal: 1,3 Prozent, 4. Quartal: -0,9 Prozent). Natürlich muss bei dieser Betrachtungsweise auch die jährlich unterschiedliche Lage mancher Feiertage und damit verbundener Ferienzeiten berücksichtigt werden. Insbesondere das Osterfest, das 2002 vergleichsweise früh auf der Grenze vom ersten zum zweiten Quartal lag, bedang Verschiebungen zwischen den Quartalen.

Die Erwerbstätigen bilden eine der wichtigsten Kundengruppe im öffentlichen Personennahverkehr. Sofern sie ÖPNV- bzw. SPNV-Nutzer sind, stellen sie als Zeitkarteninhaber – teilweise im Abonnement – für die Verkehrsunternehmen eine verlässliche Größe dar. Bei einem durchschnittlichen Anteil der Zeitkarten für Jedermann von etwa 40 Prozent ist es nicht verwunderlich, dass der Rückgang der Erwerbstätigen gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 0,6 Prozent Auswirkungen auf das Fahrgastaufkommen in diesem Marktsegment hatte. Während die meisten VDV-Mitgliedsunternehmen in der Vergangenheit mit Hilfe attraktiver Angebote trotz hoher Arbeitslosenzahlen immer noch leichte Fahrtenzuwächse erzielen konnten, entwickelten sich die Fahrten auf Zeitkarten für Jedermann 2002 bundesweit erstmals deutlich rückläufig (-1,5 Prozent).

Laut Angaben der amtlichen Statistik lag die Steigerungsrate bei den Verbraucherpreisen (Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte) 2002 mit 1,3 Prozent deutlich unter derjenigen des Vorjahres. Dennoch war das subjektive Empfinden und Verhalten der Verbraucher häufig bestimmt durch den Eindruck einer deutlichen Erhöhung der Lebenshaltungskosten nach der Einführung des Euro. So machte das Schlagwort vom »Teuro« die Runde. In einzelnen Bereichen entsprach dieser Eindruck zumindest zeitweise auch durchaus den Tatsachen. So gab es beispielsweise bei Lebensmitteln und persönlichen Dienstleistungen zu Beginn des Jahres deutlich über dem Durchschnitt liegende Preissteigerungen. Die Verkehrsunternehmen und Verbände nahmen im Gegensatz dazu aber meist nur Rundungen vor,

### Vorläufige Gesamtentwicklung der Fahrgastzahlen und der Einnahmen (Nettoumsatzerlöse) aus dem Fahrausweisverkauf im VDV 2002/2001

Fahrgäste (in Mio.)			Einnahmen* (Nettoumsatzerlöse) (in Mio. €)			
9.018	9.018	0,0 %	VDV gesamt inkl. DB Regio AG	+ 2,5 %	7.863	8.060
1.563	1.526	- 2,4 %	DB Regio AG inkl. aller Tochtergesellschaften	+ 4,1 %	1.945	2.025
7.455	7.492	+ 0,5 %	VDV kommunale und regionale Unternehmen	+ 2,0 %	5.918	6.035
2001	2002				2001	2002

\* außer S-Bahn Berlin GmbH

stabil, so dass zum zweiten Mal in Folge mehr als neun Milliarden Fahrgäste durch VDV-Mitgliedsunternehmen befördert wurden. Die Einnahmen erhöhten sich 2002 insgesamt um 2,5 Prozent auf 8,1 Milliarden Euro. Hier zeigte sich – im Unterschied zum Fahrgastaufkommen – bei der DB Regio AG eine mit 4,1 Prozent höhere Steigerungsrate als bei den kommunalen und regionalen VDV-Mitgliedern, bei denen durchschnittlich zwei Prozent höhere Einnahmen in den Kassen verblieben.

Das Bruttoinlandsprodukt als Hauptindikator für die Situation der Konjunktur nahm nach einem moderaten Wachstum von 0,6 Prozent im Jahr 2001, im Jahresdurchschnitt 2002 nur noch um 0,2 Prozent zu. Dabei zeigte sich zunächst eine Stabilisierung im fortschreitenden Jahresverlauf, die jedoch im vierten Quartal wieder abbrach (1. Quartal: -1,2 Prozent, 2. Quartal: 0,4 Prozent, 3. Quartal: 1,0 Prozent, 4. Quartal: 0,5 Prozent). Dieser Verlauf der Entwicklung ließ sich auch beim Fahrgastaufkommen

die – unabhängig von Tarifanpassungen – zu keiner Preissteigerung führten.

In Verbindung mit dem 2002 für die meisten nur geringfügig gestiegenen verfügbaren Einkommen (+ 1,0 Prozent) und der bangen Erwartung zusätzlicher bzw. höherer Steuern und Abgaben, übten die Verbraucher demzufolge vielerorts Konsumzurückhaltung. Dies wirkte sich naturgemäß auf das Marktsegment der Freizeit- und Einkaufsfahrten aus. Im Bereich der Einzel- und Mehrfahrtenkarten, die Gelegenheitskunden in der Regel für Fahrten mit Bussen und Bahnen nutzen, vergrößerten sich die Rückgangquoten gegenüber den Vorjahren und lagen im Bundesdurchschnitt bei 4,0 Prozent. In Ballungsgebieten mit hohem Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und damit auch mit einem hohen Anteil von Gelegenheitskunden machte sich diese Tendenz besonders schmerzhaft bemerkbar, wie beispielsweise im Bereich des Münchner Verkehrsverbunds, wo im ersten Halbjahr mehr als dreiprozentige Rückgänge ermittelt wurden. Aber auch hier war der Einfluss der Euro-Einführung dominant, da die Umstellung zu einem hohen Vorverkauf von Mehrfahrtenkarten im alten Jahr geführt hatte.

### Demographische Entwicklung

Von der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung gingen 2002 bundesweit kaum positive Impulse für die Verkehrsentwicklung aus. Es kam zwar zwischen den einzelnen Regionen Deutschlands zu leichten, durch Zu- und Abwanderung bedingten Verschiebungen, die in der Regel zu Gunsten der westlichen und zu Ungunsten der östlichen Bundesländer ausfielen. Insgesamt erhöhte sich die bundesdeutsche Bevölkerung jedoch nur um 0,2 Prozent.

Die für den ÖPNV und SPNV bedeutsame Bevölkerungsgruppe der Schüler und Studenten entwickelte sich demgegenüber positiv. In Deutschland wurden zu Beginn des laufenden Schuljahres 2002 / 2003 rund 802.500 Kinder (+ 2,3 Prozent) eingeschult. Damit wurde der seit dem Schuljahr 1996 / 97 anhaltende Rückgang der Schulanfängerzahlen zwar unterbrochen, jedoch muss laut einer Prognose der Kultusministerkonferenz in den nächsten Jahren wieder mit

### Wirtschaftliche Rahmendaten

	Bruttoinlandsprodukt (BIP)		Private Konsumausgaben	
	Mrd. Euro in jeweiligen Preisen	reale Veränderung zum Vorjahr	Mrd. Euro in jeweiligen Preisen	reale Veränderung zum Vorjahr
<b>2000</b>	2.025,5	+3,0%	1.190,9	+ 1,4%
<b>2001</b>	2.064,0	+0,6%	1.232,2	+ 1,5%
<b>2002</b>	2.112,0	+0,2%	1.243,6	- 0,5%

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
<b>2000</b>	106,9	+ 1,9%	3.889	9,6%
<b>2001</b>	109,6	+ 2,5%	3.852	9,4%
<b>2002</b>	111,0	+ 1,3%	4.060	9,8%

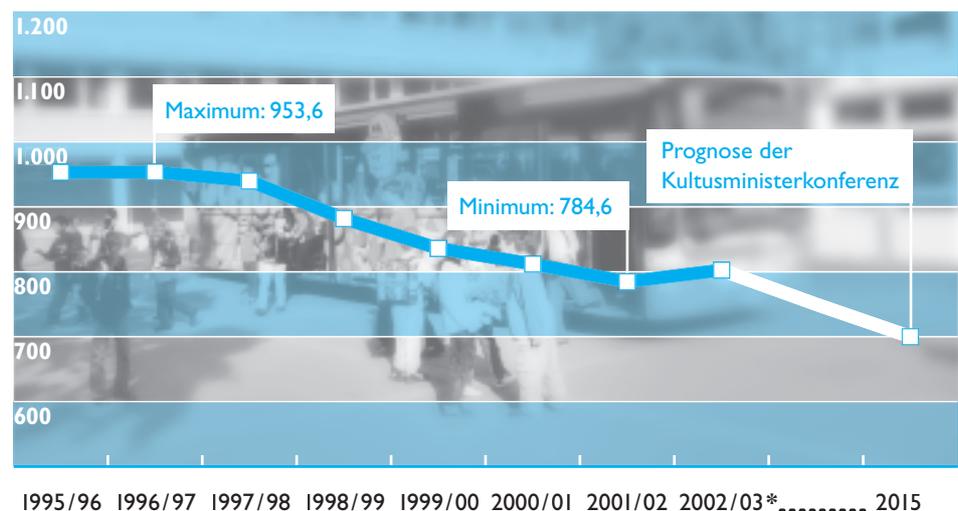
Rückgängen bei den Einschulungen gerechnet werden. Die Einschulungen könnten nach diesen Prognosen auf etwa 700.000 im Jahr 2015 zurückgehen.

Die seit mehreren Jahren anhaltende Zunahme der Anzahl älterer und damit mobilerer Schüler, die weiterführende allgemeinbildende oder berufsbildende Schulen besuchen, setzte sich auch 2002 noch fort. Allerdings stand dabei der positiven Entwicklung in den westlichen Bundesländern eine teilweise starke Negativtendenz in den östlichen Bundesländern gegenüber.

Die Zahl der Studierenden erreichte im Wintersemester 2002 / 03 mit 1,9 Millionen (+ 4,0 Prozent) einen neuen Höchststand.

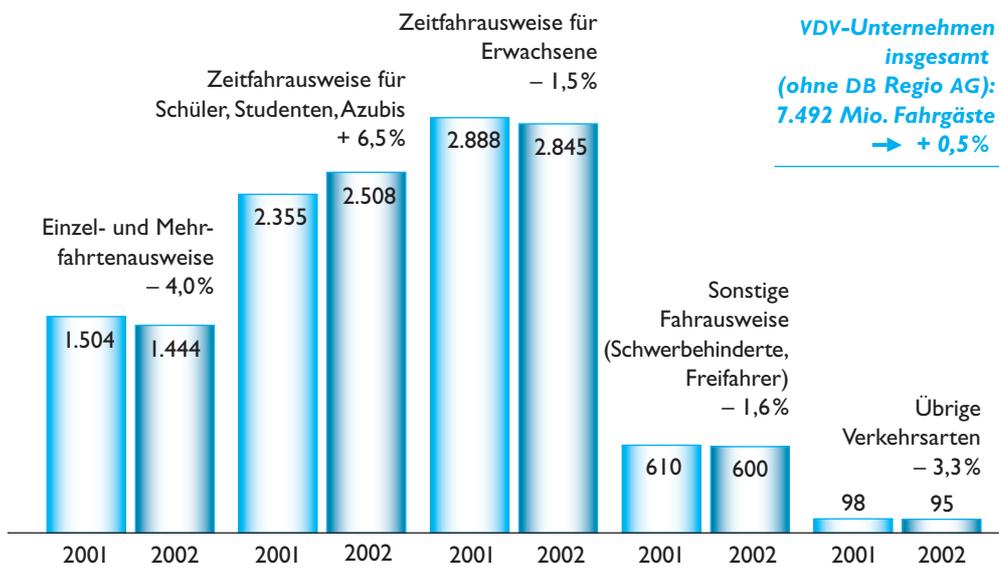
Die demographische Entwicklung insbesondere der beiden letztgenannten Bevölkerungsgruppen bot gute Voraussetzungen für die Ein- bzw. Weiterführung gezielter Marketing- und Tarifmaßnahmen der VDV-Mitgliedsunternehmen. Besonders in den Bundesländern Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen erwiesen sich die eingeführten Zeitkarten (z. B. Maxx-Ticket, Scool-Card, Schoko- oder Schülerticket) als großer Erfolg.

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



\* vorläufig

### Vorläufige Fahrgastentwicklung bei den kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen 2002/2001 nach Fahrausweisarten (Fahrgäste in Mio.)



Bundesweit war die Fahrtensteigerung im Zeitkartenbereich für Schüler, Studenten und andere Auszubildende sogar mit 6,5 Prozent so groß, dass mit ihr die oben beschriebenen Rückgänge bei den anderen Fahrausweisarten überkompensiert werden konnten. Der Anteil der Nutzer dieser Fahrausweisgruppe ist damit auf etwa 33,5 Prozent gestiegen.

#### Regionale Besonderheiten

Die Fahrgastentwicklung verlief in den einzelnen Regionen und Bundesländern Deutschlands naturgemäß recht differenziert. Neben den beschriebenen Unterschieden bei

den wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen gab es auch andere regionale Einflussfaktoren, die die Entwicklung zum Teil nachhaltig bestimmten.

An erster Stelle wirkte sich das Hochwasser in der Elbregion vom August 2002 verheerend auf die Verkehrsverhältnisse in bestimmten Städten und Regionen aus. Außer dem hohen Sachschaden, der durch die Zerstörung von Infrastruktur verursacht wurde, kam es naturgemäß auch zu vorübergehenden Fahrgastverlusten, da bestimmte Linien zeitweise nicht mehr befahrbar waren. Andererseits bemühten sich die VDV-Mitgliedsunternehmen

mit großem Erfolg darum, die Auswirkungen des Hochwassers für ihre Fahrgäste zu minimieren, beispielsweise durch den Einsatz von Schienenersatzverkehr oder Umlegung bestimmter Linien.

Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass zum Beispiel bei den Dresdner Verkehrsbetrieben AG (DVB) über das gesamte Jahr nur mit einer um etwa einen Prozentpunkt niedrigeren Fahrgastentwicklung gerechnet wird, und das, obwohl die Stadt Dresden zu den Hauptbetroffenen der Flut zu zählen ist. Glück im Unglück aus Unternehmenssicht war sicher auch, dass der Anteil an Zeitkarten- und Abokunden dort sehr hoch ist. Bei dieser Fahrgastgruppe traten, zumindest statistisch gesehen, keine flutbedingten Ausfälle auf.

Weniger spektakulär, aber dennoch spürbar können sich einmalig stattfindende Großveranstaltungen auf die Entwicklung von Fahrgastzahlen bestimmter Unternehmen auswirken. So führte zum Beispiel die Durchführung des Kirchentages 2001 in Frankfurt/Main zu einer sehr hohen Vergleichsbasis. Vor einem solchen Hintergrund waren rückläufige Fahrgastzahlen in Frankfurt und Hessen insgesamt leicht erklärbar.

#### Statistik im Wandel

Neben den schon in der Vergangenheit von Seiten der VDV-Mitglieder oder der Wissenschaft und Forschung an den Verband herangetragenen statistischen Fragestellungen, zeigte sich bereits 2002 zunehmendes Interesse an Themen, die nicht immer zufriedenstellend mit den heute zur Verfügung stehenden Daten beantwortbar sind. Beispielsweise sind Markt Betrachtungen bestimmter Verkehrssegmente, wie dem SPNV, immer häufiger Gegenstand von Untersuchungen und Studien. Die Verbandsstatistik wird sich neuen – beispielsweise durch Wettbewerb oder die angestrebte Spartenstruktur des VDV aufgeworfenen – Fragestellungen gegenüber öffnen. Gegebenenfalls kann es künftig zu Änderungen einzelner bei den VDV-Mitgliedern für die Verbandsstatistik abgefragten Inhalte kommen.

**Zeit zum Handeln:** Auch der umweltverträgliche Eisenbahnverkehr wurde stark durch die klimabedingte Flutkatastrophe geschädigt – im Bild der Dresdner Hauptbahnhof



## »Fahren & Fliegen« weiter auf Erfolgskurs

Im Jahr 1995 entstand die Idee, den Flugreisenden mit Hilfe eines bundesweit einheitlichen Kombitickets die ÖPNV-Nutzung auf der Fahrt zum bzw. vom Flughafen zu ermöglichen, ohne dass zusätzlich ein Fahrausweis erworben werden muss. Was zum 1. Januar 1996 im Zuge der Kooperation zwischen dem VDV – der als zentraler Koordinator für seine Mitgliedsunternehmen und -verbände fungiert – und Hapag-Lloyd unter dem Motto »Fahren & Fliegen« seinen Anfang nahm, hat inzwischen in unterschiedlichen Varianten zahlreiche Nachahmer gefunden und ist für viele Flugreisende kaum mehr wegzudenken.

Beteiligt an den Kombiticket-Verbindungen sind 13 Nahverkehrs- bzw. Verbundräume rund um die größten deutschen Verkehrsflughäfen von Hamburg bis München. Die ÖPNV-Anbindung einzelner dieser Airports wurde dabei in den letzten Jahren zum Teil deutlich verbessert. In Bremen wurde beispielsweise die Straßenbahnlinie 6 bis zum Flughafen verlängert, in Nürnberg die U-Bahnlinie U2. Die Flughäfen in Dresden und Hannover erhielten eine S-Bahn-Anbindung, für Halle / Leipzig, Hamburg und Köln / Bonn ist diese in Vorbereitung.

### Zahlreiche Kooperationspartner

Von den Vorteilen des »Fahren & Fliegen«-Modells profitieren inzwischen nicht mehr nur Geschäftsreisende – wie die Kunden von Hapag-Lloyd (mittlerweile in TQ3 Travel Solutions umfirmiert) und DER Business Travel – sondern auch Privatreisende, sofern deren Flugtickets von einem der Kooperationspartner des VDV ausgestellt werden. Dies ist derzeit bei Flugscheinen der Fall, die über die AER-TICKET AG, den Consolidator der Frosch Touristik GmbH und die Marke Sparflug – The Flight Experts der TUI 4 U GmbH ausgegeben werden.

Auch eine Reihe von Pauschalreiseveranstaltern bietet seinen Kunden den »Fahren & Fliegen«-Service. Dabei wird den Kunden von den meisten Veranstaltern in Kombination mit dem Rail & Fly-Ticket der Deutsche Bahn AG sogar eine umfassende Reisekette zwischen Nah- und Fernverkehr für die Anfahrt zum Flughafen geboten. Den Durchbruch in diesem Bereich brachte der Vertragsabschluss des VDV mit TUI Deutschland, der zum 15. Dezember 1998 in Kraft trat und inzwischen um zahlreiche weitere Veranstaltermarken des TUI-Konzerns, wie unter anderem I-2-Fly, GeBeCo, Wolters Reisen und Berge & Meer, erweitert wurde. Auch die Reiseangebote von ADAC

Reisen, alltours, Bentour International, DERTOOUR, Marco Polo, Meiers Weltreisen, Studiosus Reisen sowie die Fernreisen von Neckermann Reisen und Thomas Cook schließen die Fahrtberechtigung für den ÖPNV mit ein.

### Einheitliches Beiblatt als Erkennungsmerkmal

Zentraler Bestandteil des bundesweiten Kombiticket-Konzeptes ist das einheitliche Beiblatt-Muster für »Fahren & Fliegen«, das bei allen Kooperationen zum Einsatz kommt. In Kombination mit dem Flugschein dient es dem Nachweis der Fahrtberechtigung gegenüber dem Kontrollpersonal sowie zugleich der Information der Kunden über das Angebot. Unabhängig von der Gestaltung dieses Vouchers in den jeweiligen Unternehmensfarben des Kooperationspartners sind auf allen Beiblättern die charakteristische Deutschlandkarte mit den Logos der beteiligten Nahverkehrs-räume bzw. Verkehrsverbünde, der Slogan »Fahren & Fliegen« sowie das »Busse & Bahnen«-Logo der VDV-Gemeinschaftswerbung zu sehen. Durch die einheitlichen Erkennungsmerkmale wird die Kontrolle des Angebotes in den angeschlossenen Verkehrsunternehmen und -verbänden erheblich erleichtert.

Zur Information der Kunden wurde im Jahre 2001 unter [www.busbahnen.de](http://www.busbahnen.de) auch eine Internet-Informationssseite zu »Fahren & Fliegen« eingerichtet. Unter dieser Internetadresse, auf die in allen Beiblättern hingewiesen wird, können sich die Kunden mit den wichtigsten Einzelheiten rund um das Angebot vertraut machen. Zudem erhalten sie Antworten auf die im Zusammenhang mit »Fahren & Fliegen« am häufigsten gestellten Fragen. Um sich über die Abfahrtszeiten insbesondere der jeweiligen Flughafenzubringerlinien zu informieren, können sich die Besucher dieser Seite direkt per Mausclick zu den

Internet-Seiten der angeschlossenen Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde weiterleiten lassen. Alternativ können sie für Fahrplanauskünfte auf die ebenfalls aufgeführten Service-Telefonnummern zurückgreifen.

### Neue Anforderungen an das Ticketing-Verfahren

Um sich auch in Zukunft ähnlich erfolgreich wie bisher weiter entwickeln zu können, wird sich das »Fahren & Fliegen«-Konzept in näherer Zukunft einer Reihe von neuen Herausforderungen stellen müssen. Durch Veränderungen im Buchungsverhalten der Pauschalreisenden, die ihre Reisen immer kurzfristiger buchen, der allgemeinen Zunahme von Flug- und Reisebuchungen über das Internet sowie die Bemühungen zahlreicher Fluggesellschaften, die herkömmlichen Papierflugtickets abzulösen und durch ticketlose Verfahren zu ersetzen, kann das bisherige System zum Nachweis der Fahrtberechtigung mittels der Kombination aus »Fahren & Fliegen«-Beiblatt und Flugschein in vielen Fällen künftig nicht mehr eingesetzt werden. Eine der wesentlichen Aufgaben in näherer Zukunft wird daher sein, ein neues Ticketing-Verfahren zu entwickeln, mit dem auch diesen neuen Anforderungen Rechnung getragen werden kann.

Unter Einschluss der beteiligten Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde befasst sich der VDV derzeit im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit diesem Thema. Ansatzpunkte für eine Lösung werden dabei insbesondere in der Schaffung eines personalisierten und über das Internet übermittelbaren Fahrausweises gesehen, wobei dieser zugleich die strengen Anforderungen hinsichtlich Fälschungssicherheit und Kontrollfähigkeit erfüllen muss. Ziel ist es, ein derartiges Verfahren im Laufe des Jahres 2003 zu entwickeln und möglichst auch im Rahmen eines Pilotprojektes auf seine Praxistauglichkeit hin zu testen. Nach erfolgreicher Erprobung eines neuen Systems soll dieses mittelfristig vollständig das bisherige ablösen, um damit einen wesentlichen Beitrag dazu zu leisten, den Erfolgskurs von »Fahren & Fliegen« auch in den kommenden Jahren fortsetzen zu können.

Dipl.-Volksw. Manfred Knieps



## Gemeinschaftswerbung beim Deutschen Dialogmarketing-Preis 2002 ausgezeichnet

Eine »Auszeichnung für überdurchschnittliche Leistungen« hat die Gemeinschaftswerbung des VDV und der Deutschen Bahn AG (DB AG) beim Deutschen Dialogmarketing-Preis (ddp) 2002 erhalten. Entscheider und Meinungsbildner im Verkehrsbereich wurden erstmalig mit Direkt-Marketing-Maßnahmen angesprochen. Daneben hat der VDV die Anzeigenserie der erfolgreichen Werbekampagne mit der DB AG im Jahr 2002 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. 2002 standen für die Gemeinschaftswerbung rund 2,7 Millionen Euro zur Verfügung. Bei der Mitgliederversammlung des Verbandes in Frankfurt am Main wurde die Weiterführung der Gemeinschaftswerbung in der Etatperiode 2003 / 2004 beschlossen.



Urkunde des Deutschen Dialogmarketing-Preises 2002

Bereits mit ihrem ersten »VDV-Report« hat die Gemeinschaftswerbung des Verbandes und der DB AG eine »Auszeichnung für überdurchschnittliche Leistungen« beim Deutschen Dialogmarketing-Preis 2002 erzielt. Insgesamt waren 271 Arbeiten beim Deutschen Direktmarketing-Verband (DDV) eingereicht worden. In der Kategorie I »Gemeinnützige, gesellschaftliche und kulturelle Organisationen« – einer von neun Wertungskategorien – wurden zusammen mit der der Gemeinschaftswerbung acht Kampagnen prämiert.

Der VDV hatte für die Ansprache von Meinungsbildnern und Experten im Verkehrsbereich (aus Politik, Verwaltung, Journalismus) im Jahr 2001 mit dem Direktmarketing einen neuen Weg in Angriff genommen. In einer Wettbewerbspräsentation im Frühjahr 2001 wurde als Partner die Agentur b.a.s. dialog GmbH, München, gefunden.



Report zum Thema Klimaveränderung / Luftverschmutzung im Verkehr



Als erstes Thema wurde der »Flächenverbrauch im Verkehr« aufbereitet und – angelehnt an die Anzeigenkampagne für die breite Bevölkerung – in einem »Report« mit dem Titel »Wie man mehr Lebensqualität in Ihrer Stadt schafft, steht nicht in den Sternen... Sondern auf unserem täglichen Fahrplan« veröffentlicht, in dem die Vorteile von Bussen und Bahnen beim Flächenverbrauch ausführlich dargestellt werden. Dabei war die Gestaltung des Titels mit Schiebetechnik eine spielerische Umsetzung des zweiseitigen Anzeigenmotivs im Frühjahr 2001. Mit einem neu erstellten bundesweiten Verteiler wurde dieser Report an die Zielgruppe direkt verschickt.

Bei der ddp-Auszeichnung bemerkte die Jury in ihrer Würdigung u. a. »... ein ungewöhnliches Format, ein bisschen was zum Spielen, hervorragend recherchiertes Wissen, eine Umfrage und ein Gewinnspiel mit Preisen, die öffentlichen Einrichtungen zugute kommen sollten. Die Responsequoten lassen vermuten, dass die Politik auf ein solches Medium gewartet hat.«

Als zweites Thema wurde 2002 die »Klimaveränderung / Luftverschmutzung durch den Verkehr« erarbeitet und in einem neuen »Report« zusammengestellt. Ziel 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 ist: »Die Zukunftsfähigkeit der Städte und Regionen setzt nachhaltige Mobilität voraus, zu der ein qualitativ hochwertiger ÖPNV einen wesentlichen Beitrag leistet.« Dabei wird die Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit (»sustainability«) des ÖPNV anhand der verschiedenen Themen 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 DB AG mit neuen Motiven fortgesetzt. Die Anzeigen wurden wieder von Slagman's Communication GmbH, Hamburg, gestaltet. Seit 1973 – ab 1981 zusammen mit der DB AG – haben die verschiedenen 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 positiv zu beeinflussen 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. Bei dem anhaltend hohen Werbedruck der Automobilindustrie, die jährlich mehr als 1,6 Milliarden Euro in Werbung investiert und immer stärker auch die sich ständig verbessernden Umweltaspekte des Autofahrens bewirbt, ist es mehr denn je notwendig, verstärkt in der allgemeinen Öffentlichkeit das Bewusstsein für die Bedeutung von Bussen und Bahnen für die Lebensqualität in unseren Städten und Regionen zu schärfen.

Nachdem die Mediaplanung der Anzeigenkampagne viele Jahre



insbesondere auf die Ansprache von Entscheidern und Meinungsbildnern ausgerichtet war, wurde 2002 wieder stärker die allgemeine Bevölkerung angesprochen. Mit Publikumsstiteln wie Spiegel, Stern, TV Spielfilm, Geo und Super Illu werden die Anzeigen in Medien mit potenziellen ÖPNV-Nutzern als Zielgruppe geschaltet. Dabei wurde weiter Wert darauf gelegt, dass in West- wie Ostdeutschland eine gleich hohe Werbedichte erzielt wird. Die Zielgruppe wird mit ganzseitigen Vierfarbanzeigen angesprochen. 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.

Das Thema »Klimaveränderung / Luftverschmutzung durch den Verkehr« war bereits 2001 mit einer – vom Bundesverkehrsministerium unterstützten – Anzeige behandelt worden, in der die Verringerung der Ozon-Belastung im Verkehr durch Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angesprochen wurde: »Gesundheitsvorsorge beginnt bei uns mit einem wirksamen Rezept.« Hinzu kam 2002 eine Anzeige, die sich mit der Headline »Wenn sich das Klima ändern kann, können Sie es auch.« mit der Kohlendioxid-Belastung aus dem Verkehr beschäftigt. Da CO<sub>2</sub> maßgeblich zum Treibhauseffekt beiträgt und hiervon ein bedeutender Anteil aus dem Straßenverkehr kommt, kann jeder Einzelne durch Umsteigen auf Busse und Bahnen seinen kleinen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Mit einer weiteren Anzeige wurde das Problem »Alkohol am Steuer« angesprochen. Bei dieser Anzeige wird mit einer humorvollen Gegen-

überstellung eines Biergartens als »Promillesammelstelle« und einer Bushaltestelle als »Führerschein-behaltestelle« darauf hingewiesen, sich nach Alkoholgenuß lieber rechtzeitig für Bus und Bahn zu entscheiden. Mit dieser Anzeige wurde erstmalig das viele Jahre genutzte Format der ganzseitigen Anzeige verlassen und das Format einer Zwei-halbe-Seiten-Anzeige gewählt. Weitere Anzeigen beschäftigten sich mit der Bequemlichkeit beim Fahren mit Bussen und Bahnen und der Parkplatzproblematik.

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

Dem VDV standen im Jahr 2002 für die Gemeinschaftswerbung – finanziert aus einer Umlage der Personenverkehrsunternehmen des VDV – 1,87 Millionen Euro zur Verfügung. Durch die Beteiligung der DB AG mit ihren Tochterunternehmen in Höhe von insgesamt 0,82 Millionen Euro war der gemeinsame ÖPNV-Werbeetat 2002 mit einem Finanzvolumen in Höhe von 2,69 Millionen Euro ausgestattet. Die Mitgliederversammlung des Verbandes hat am 11. Juni 2002 in Frankfurt am Main die Weiterführung der Gemeinschaftswerbung auch in den Jahren 2003 und 2004 beschlossen und zugleich mit der Fortsetzung der Umlagefinanzierung durch die Personenverkehrsunternehmen des Verbandes die finanzielle Basis in unveränderter Höhe sichergestellt. Die DB AG sagte die weitere Beteiligung ihrer Unternehmensgruppe in diesen beiden Jahren mit 0,825 Millionen Euro jährlich zu. So stehen auch 2003 und 2004 jeweils 2,7 Millionen Euro für die Werbeaktivitäten zur Verfügung. Die Gemeinschaftswerbung geht damit 2003 / 2004 in ihre mittlerweile sechzehnte jeweils zweijährige Etatperiode.

#### Verschiedene Untersuchungen durchgeführt

Zur inhaltlichen Fundierung der Werbemaßnahmen wurden verschiedene Gutachten erstellt. So hat das Institut Socialdata, München, eine Untersuchung »Mobilität und Verkehrsmittelwahl in Deutschland« durchgeführt, bei der ausgewählte Datenbestände des Instituts über das Mobilitätsverhalten verschmolzen und auf das Bezugsjahr 2000 für Deutschland fortgeschrieben wurden.

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, werden seit 1976 alle zwei Jahre Ergebnisse der Wiederholungsuntersuchungen zur Ermittlung der Einstellung der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem ÖPNV im allgemeinen und zu Einzelfragen dieses Wirtschaftszweiges 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

Anzeige zum Thema  
Alkohol im Verkehr

## VDV ist als Gesprächspartner auf allen politischen und fachlichen Ebenen gefragt

Die Bundestagswahl vom 22. September 2002 bestimmte über weite Strecken Umfang und Intensität der in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik behandelten Themen des vergangenen Jahres. In Arbeitskreisen, Kommissionen und parteinahen Expertenhearings wurden dabei die jeweiligen Anforderungen an eine nachhaltige, zukunftsorientierte Politik vorgedacht, auf Wahlkampf-Parteitag beschlossen und schließlich in Wahlprogrammen dem Wähler präsentiert. Die nach zügigen Verhandlungen abgeschlossene Koalitionsvereinbarung der rot-grünen Bundesregierung bestimmt nun die Grundlinien der Verkehrspolitik für die nächsten Jahre. Auf den Stufen dieses politischen Willensbildungs- und Gestaltungsprozesses war das Beratungs- und Experten-Know-how des VDV zu nutzen, eine Position des VDV oft ausdrücklich erwünscht.

Sowohl dem öffentlichen Personen-nahverkehr als auch dem Schienen-güterverkehr kommt bei der Realisierung einer nachhaltigen Mobilität, dem Mobilitäts-Leitbild der rot-grünen Bundesregierung, eine hohe Bedeutung zu. Verstetigung des Investitionsniveaus, integriertes Verkehrssystem, umweltfreundliche Gestaltung des Verkehrssystems und Beitrag zum Klimaschutz sind formulierte Eckpfeiler dieses Leitbildes. Die Umweltverträglichkeit ist eine belegbare Systemstärke des Mobilitätsangebotes von Bussen und Bahnen und damit Grundlage von Lebensqualität und Attraktivität gerade in den umweltbelasteten Ballungsräumen.

Diese Systemstärke ist im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) angesichts deutlich erkennbarer Anstrengungen der Automobilindustrie, für die Entwicklung und Gestaltung ihrer Produkte nachhaltige Mobilität und Umweltverträglichkeit als aktive Handlungsfelder zu begreifen, in eine offensichtliche Systemkonkurrenz geraten. Sie bildete einen Schwerpunkt in der Arbeit des VDV-Hauptstadtbüros 2002.

Den im Umweltvergleich noch vorhandenen Systemvorteil des ÖPNV auch zukünftig zu sichern, ist Aufgabe des VDV und vorrangiges Ziel einer gestarteten Qualitätsoffensive bei Bussen und Bahnen. Wesentlicher Bestandteil dieser Qualitätsoffensive ist die weitgehende schadstofffreie Bereitstellung der Verkehrsangebote. In einem künftigen auch wettbewerblich geprägten Umfeld können solche herausragenden umweltseitigen Leistungen sogar ein wirkungsvolles Alleinstellungsmerkmal darstellen.

Mit insgesamt fünf Teilprojekten versucht das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) die Bedeutung des ÖPNV für eine nachhaltige zukunftsfähige Entwicklung des Verkehrs herauszuarbeiten sowie die Umweltvorteile des ÖPNV auch in einem zukünftig denkbaren intramodalen Wettbewerbsmarkt zu sichern. Insbesondere den häufig formulierten Kostenaspekt gegen anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV will ein Demonstrationsvorhaben »Anspruchsvolle Umweltstandards

im ÖPNV-Wettbewerb« des BMU entkräften.

Ein bereits in der Umsetzungsphase befindliches Teilprojekt sieht einerseits die Begleitung der Umsetzung der gesamten zur Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt / Oder mbH (SWF) gehörenden Busflotte auf schadstoffarmen Erdgasantrieb sowie andererseits den erstmaligen Einsatz eines mit Diesel betriebenen Fahrzeuges, in technisch anspruchsvollem EEV-Angebotsstandard (environmental enhanced vehicle), bei den Berliner Verkehrsbetrieben AöR (BVG) vor. Fahrzeuge mit EEV-Standard belasten die Luft nur zu einem Bruchteil der Schadstoffe im Vergleich zu heute eingesetzten Fahrzeugen. Ein namhafter Busersteller bot in Rahmen dieses Projektes erstmalig dieselbetriebene Fahrzeuge an, die den derzeit strengsten europäischen Qualitätsstandards entsprechen.

Der VDV ist Mitglied eines Beirates, der dieses Projekt als Diskussionsforum für Ergebnisse, deren Übertragbarkeit und Akzeptanz in den vertretenen Interessengruppen und Institutionen begleitet. Im Rahmen dieses Projektes konnte der VDV seine Position zur Busantriebstechnologie einbringen.

So kann festgehalten werden, dass die konkurrierenden Techniken Diesel- und Erdgasantrieb im Systemwettbewerb technische Innovationen beschleunigten. Es handelt sich also um Innovationen, die sicherstellen, dass Verkehrsunternehmen mit Blick auf die anspruchsvollen EU-Standards weder aus ökologischer noch aus ökonomischer Sicht einen Systemwechsel in der Antriebstechnologie vornehmen müssen. Weiterhin wird die Kostenentwicklung durch diesen Systemwettbewerb günstig beeinflusst. Ein wesentlicher Effekt, da Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit dem Restrukturierungsprozess der Verkehrsunternehmen nicht entgegenlaufen dürfen. Aufgabenträger haben bei Ausschreibungen bzw. Verkehrsverträgen auf eine technikneutrale, ausschließlich auf die Umweltverträglichkeit abgestellte Formulierung, Wert zu legen.

Im weiteren Projektverlauf wird darauf zu achten sein, dass belastbare Vergleiche, bei denen die konkurrierenden Antriebstech-

Symposium im Rahmen des Projektes »Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb«





Neben dem Dieselantrieb im EEV-Standard trägt auch der schadstoffarme Erdgasantrieb, wie hier bei der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder, zu einer umweltfreundlichen Mobilität bei

nologien vergleichbare umweltseitige Qualitäten aufweisen müssen, herausgearbeitet werden. Mit der Durchführung von Messprogrammen für die Dauerhaltbarkeit der schadstoff- und lärmseitigen Minderungstechniken sowie der Kostenanalyse des Busbetriebes geht das Demonstrationsprojekt in die entscheidende Phase. Aussagekräftige Resultate werden für 2004 erwartet.

#### Verkehrspolitisches Wochenende am 21. und 22. Juni 2002 in Berlin

Zu Qualitäts-, aber auch zu Sicherheits- und Sozialstandards im ÖPNV sprach der damalige Berliner Wirtschaftssenator Dr. Gregor Gysi anlässlich des Verkehrspolitischen Wochenendes des VDV in Berlin. Äußerst skeptisch werden vom Hause des Wirtschaftssenators Gründungsideen einer lokalen Nahverkehrsgesellschaft in Berlin bewertet. Dagegen nannte der Wirtschaftssenator die aus seiner Sicht guten Gründe, eine kommunale Eigenproduktion im ÖPNV auch zukünftig zu ermöglichen.



Mit Einsatz von Filtern und Abgasnachbehandlung ist die Diesel-Antriebstechnologie eine saubere Sache: hier ein Fahrzeug der BVG

Zahlreiche Mitglieder des Präsidiums und der Verwaltungsräte sowie viele Vorsitzende der Fachausschüsse des Verbandes folgten der Einladung nach Berlin. Höhepunkt für viele Teilnehmer des Verkehrspolitischen Wochenendes war der Besuch des Sommerfestes des Bundespräsidenten im Schloss und Park Bellevue. Rund 5.000 Gäste aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen folgten der Einladung von Bundespräsident Johannes Rau zum »Treffpunkt der Kulturen«. Hier boten sich den

Spitzen des VDV gute Möglichkeiten, am Rande dieses Festes zwanglose Gespräche mit Vertretern aus Politik und Medien, aus Wirtschaft und Ministerien zu führen.

*Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk*



VDV-Präsident Dr. Ludwig und VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Müller-Hellmann im Gespräch mit Bundespräsident Johannes Rau im Rahmen dessen Sommerfestes im Juni 2002

## Standardisierte Straßentestzyklen für die Kraftstoffverbrauchsmessung

Im intersektoralen Projekt »Standardized On-road Test Cycles« (SORT) wurden in erfolgreicher Kooperation zwischen dem internationalen Dachverband des öffentlichen Personenverkehrs UITP, dem VDV und den europäischen Fahrzeug- und Getriebeherstellern praxisnahe, repräsentative und reproduzierbare Straßentestzyklen für Linienbusse entwickelt. Diese können im Rahmen der Fahrzeugausschreibung dem Vergleich der Kraftstoffverbräuche angebotener Fabrikate dienen.

Angesichts der durch das Kyoto-Protokoll international bindenden Reduktionsziele für den Ausstoß von global wirksamen Emissionen (CO<sub>2</sub> und andere Treibhausgase) sind auch die Verkehrsunternehmen aufgefordert, den Energieverbrauch insbesondere ihrer Fahrzeugflotten weiter zu reduzieren. Darüber hinaus zwingt die Umsetzung wettbewerbsorientierter EG-Regelungen zu einer Optimierung der Effizienz in allen

Bereichen und damit zur Senkung auch der Kraftstoffkosten.

### Fahrzeugtests contra Motortests

Bisher waren im Nutzfahrzeugbereich nur reine Motortestzyklen – z. B. die im Rahmen der ECE-Regelung 49 für die Typprüfung vorgeschriebenen Testzyklen European Steady Cycle (ESC), ein 13-Stufen-Test, und der eine dynamische Charakteristik aufweisende European

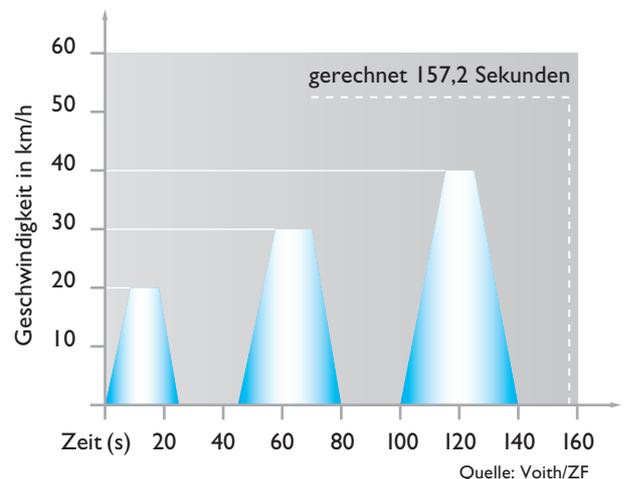
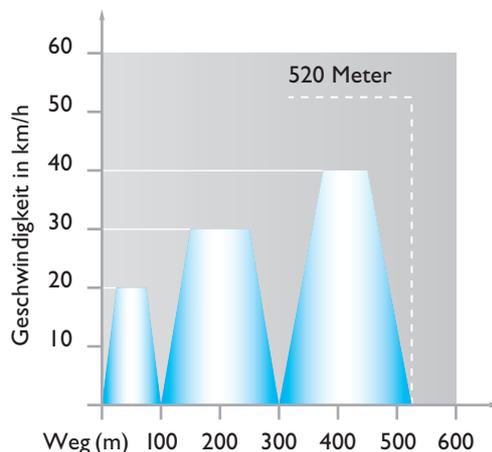
Transient Cycle (ETC) – eingeführt, die jedoch das Gesamtfahrzeug nicht berücksichtigen. Auch sind diese Motortestzyklen keineswegs charakteristisch für den durch Stop-and-go geprägten Betrieb eines Linienbusses. Folglich lassen die aus den Motortestzyklen erhaltenen Kraftstoffverbrauchswerte (in g/kWh) keine Rückschlüsse auf den im realen Linienbetrieb zu erwartenden Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) zu. Aus diesen Gründen wurden im Projekt SORT Straßentestzyklen für das Gesamtfahrzeug Linienbus erarbeitet, die auf statistisch erhobenen Daten aus mehreren europäischen Verkehrsunternehmen basieren und sich durch Praxisnähe und Repräsentativität auszeichnen. Damit wird erstmals ein reproduzierbarer Vergleich unterschiedlicher Fahrzeuge unter den charakteristischen Einsatz-

### SORT 1-Zyklus »Schwerer Innenstadtbetrieb«

Beschleunigung  $a_{\min} = 0,7 \text{ m/s}^2$

Verzögerung  $b = 0,8 \text{ m/s}^2$

Durchschnittsgeschwindigkeit  $v_m = 11,9 \text{ km/h}$

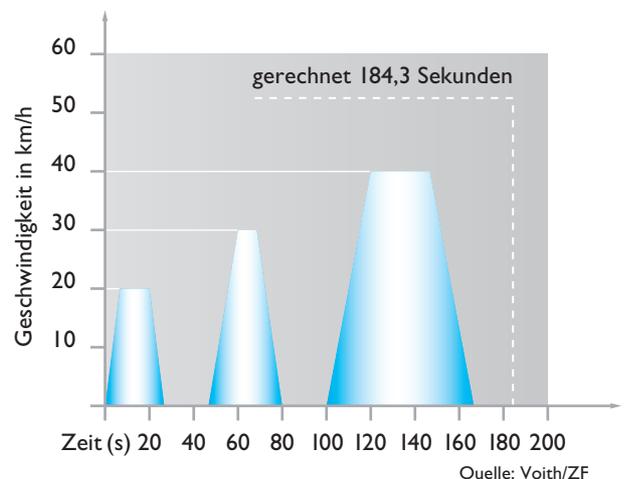
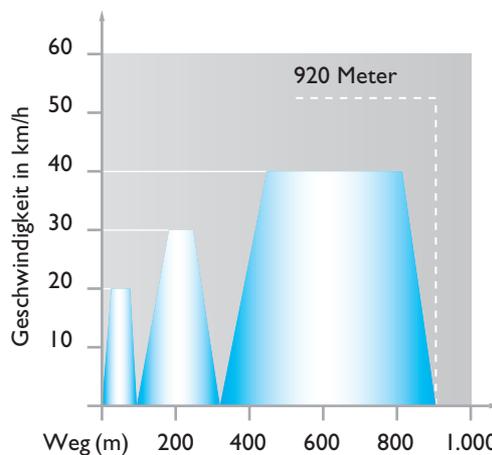


### SORT 2-Zyklus »Leichter Stadtbetrieb«

Beschleunigung  $a_{\min} = 0,7 \text{ m/s}^2$

Verzögerung  $b = 0,8 \text{ m/s}^2$

Durchschnittsgeschwindigkeit  $v_m = 18 \text{ km/h}$



bedingungen des Nahverkehrs möglich.

### Modularer Aufbau der SORT-Zyklen

Es wurden Straßentestzyklen zunächst für den Stadtbereich entwickelt, die modular aus einzelnen »Sektionen« aufgebaut sind. Drei dieser Sektionen, die jeweils aus Beschleunigungsvorgang, Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit und Verzögerung bestehen, setzen sich zu einem Modul zusammen, an dessen Ende jeweils eine den Fahrgastwechsel charakterisierende Haltezeit vorgesehen ist. Zwischen den Sektionen sind ebenfalls Haltezeiten vorgesehen, um verkehrsbedingte Halte (ohne Türöffnung) widerzuspiegeln. Ein oder mehrere Module beschreiben schließlich einen Fahrzyklus.

Repräsentative Fahrzyklen, mit jeweils festgelegten charakteristischen Durchschnittsgeschwindigkeiten, wurden exemplarisch für drei Einsatzfälle definiert:

- Schwerer Innenstadtbetrieb = SORT-Zyklus 1,
- Leichter Innenstadtbetrieb = SORT-Zyklus 2 und
- Vorortsbetrieb = SORT-Zyklus 3.

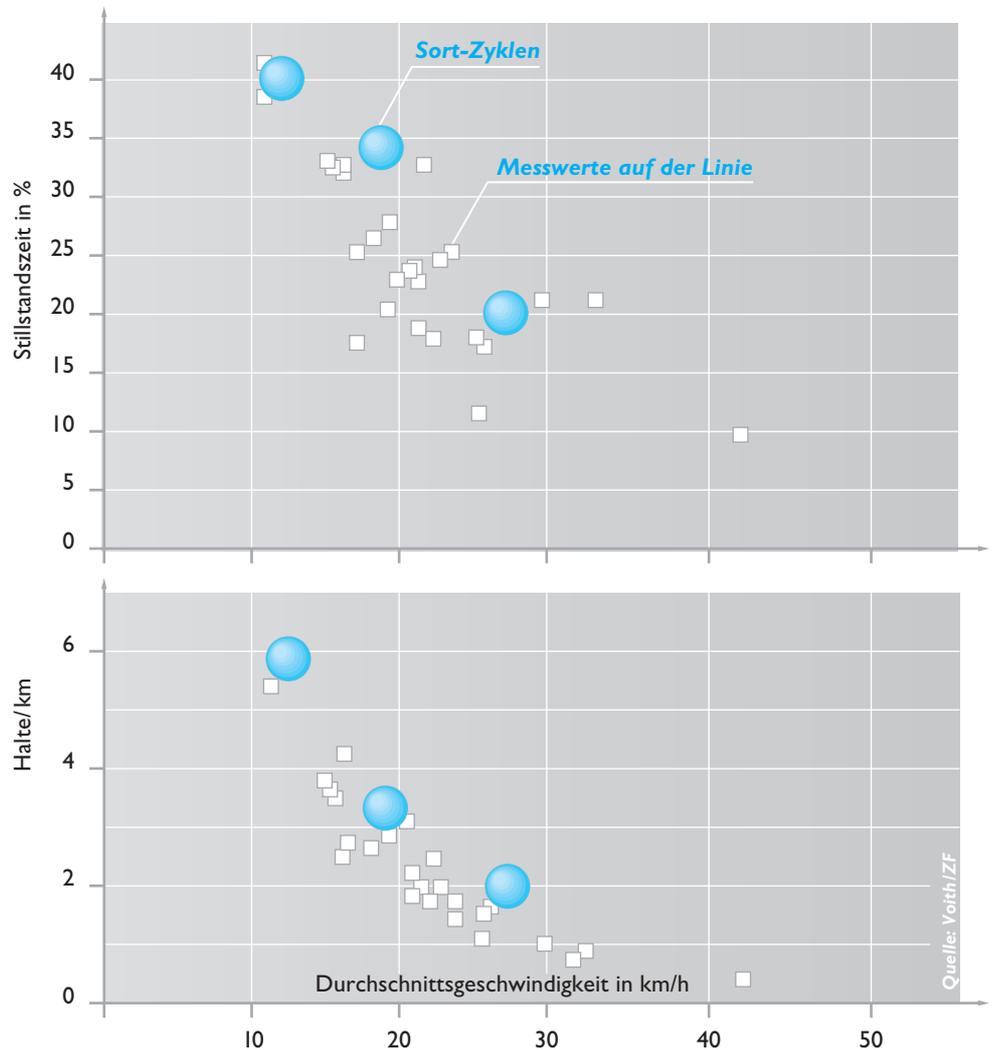
Eine exakte technische Beschreibung der zu prüfenden Fahrzeuge und der in Betrieb befindlichen Komponenten, die Definition der äußeren Rahmenbedingungen für die Messung und die Festlegung der Messtechnik runden das SORT-Projekt ab.

Als Ausblick für ein Folgeprojekt wird erwogen, zukünftig auch charakteristische Fahrzyklen für Überland-Linienbusse zu standardisieren.

### Vorteile für alle Beteiligten

Für die Verkehrsunternehmen bieten die SORT-Ergebnisse die Möglichkeit, bei der Fahrzeugbeschaffung im Vorfeld für den jeweiligen Einsatzfall das Fahrzeug mit dem günstigsten Kraftstoffverbrauch, und nicht den sparsamsten Motor, zu identifizieren. Aus den vordefinierten, modellhaften SORT-Fahrzyklen kann später, bei ausreichender Erfahrung mit SORT, auf belastbare Kraftstoffverbräu-

### Die SORT-Zyklen erwiesen sich als repräsentativ für den realen Fahrbetrieb



che im realen Liniendienst vor Ort geschlossen werden.

Schließlich können die von den Fahrzeugherstellern garantierten Kraftstoffverbrauchswerte für die SORT-Zyklen im Bedarfsfall durch Referenzmessungen reproduziert werden, was zur Vertrauensbildung beitragen und – bei nachweislicher Nichteinhaltung der garantierten Verbrauchswerte – die Hersteller zumindest zur Nachbesserung motivieren kann. Da die Kraftstoffkosten einen signifikanten Teil der Life-cycle Cost (LCC) ausmachen, bietet SORT als Instrument die Möglichkeit der Begrenzung der beim Betreiber anfallenden Lebenswegkosten bereits in der Fahrzeugbeschaffungsphase. Die neue VDV-Mitteilung 2315 »Life-cycle Cost (LCC) bei Linienbussen – Bewertungskriterien bei Ausschreibungen« wird daher vollumfänglich auf SORT verweisen.

Die Fahrzeughersteller haben durch SORT den Vorteil, dass

die Vielzahl unterschiedlicher, kostenintensiver individueller Fahrzyklen der einzelnen Betreiber nunmehr entbehrlich ist und durch die drei standardisierten SORT-Zyklen zumindest für den Stadtbereich ersetzt werden kann. Insofern sollte SORT von allen Verkehrsunternehmen akzeptiert werden, indem bei der Fahrzeugausschreibung vorab auf individuelle Tests verzichtet wird. Darüber hinaus können die Fahrzeughersteller durch SORT ihre Innovationskraft nicht nur bezüglich der Antriebstechnik, sondern auch hinsichtlich des Fahrzeugleichtbaus quantifizieren und entscheidende Wettbewerbsvorteile erringen.

SORT wird dazu führen, dass zukünftig noch verbrauchsgünstigere, emissionsärmere Linienbusse Einzug in die Fahrzeugflotten halten und den ökologischen Vorsprung des Öffentlichen Nahverkehrs weiter festigen.

Dipl.-Ing. Ralph Pütz

## Energiesteuerkonzept der EU wird den Umweltvorteil von Bussen und Bahnen mit Ermäßigungsmöglichkeiten honorieren

Im Jahre 2003 wird die Energiesteuerbelastung für die im Nahverkehr eingesetzte Fahrzeugflotte der VDV-Mitgliedsunternehmen auf rund 400 Millionen Euro ansteigen. Dies ist der Anlass, einen Blick auf die Fortentwicklung der europäischen Energiesteuerpolitik zu richten. Müssen die Unternehmen mit höheren Belastungen rechnen oder kann die europäische Politik sogar einen positiven Beitrag leisten, die wirtschaftliche Lage und Wettbewerbssituation der Bus- und Bahnunternehmen in Deutschland zu verbessern? Welche Forderungen sind an den deutschen Gesetzgeber zu richten?

Die Mineralölsteuerbelastung für die im Nahverkehr eingesetzte Fahrzeugflotte der VDV-Mitgliedsunternehmen steigt im Jahre 2003 mit der fünften Erhöhungsstufe bei der Ökosteuer auf Treibstoffe um 14 Millionen auf etwa 370 Millionen Euro an. Hinzu kommt die Stromsteuer für den Fahrbetrieb der Stadt-, Straßen- und U-Bahnen mit 25 Millionen Euro, die zweite Komponente der deutschen Ökosteuer. In den Werten sind weder die übrigen Energiekosten für

Betrieb und Verwaltung noch die Belastung der Deutsche Bahn AG, des größten Ökosteuerzahlers in Deutschland, enthalten. Weitere spezifische Daten und Fakten rund um die Ökosteuer können im VDV-Jahresbericht 2001 nachgelesen werden. Eine Übersicht mit den für die VDV-Mitglieder besonders relevanten Bestimmungen des geltenden nationalen und europäischen Rechts sowie der Richtlinienvorhaben sind der unten stehenden Tabelle zu entnehmen.

### EU-Rechtsrahmen gilt seit zehn Jahren

Die europäische Grundstruktur für die Mineralölbesteuerung wurde 1992 mit der Strukturrichtlinie (92/81/EWG) festgelegt. Sie wird durch die Mindestsatzrichtlinie (92/81/EWG) ergänzt. Der geltende Rechtsrahmen basiert bis heute auf diesen beiden Regelwerken. Eine auf andere Energieerzeugnisse erweiterte Energiesteuer wird seit 1990 diskutiert. Nach Ablehnung eines ersten Vorschlages für eine Energie-/Kohlendioxidsteuer-Richtlinie KOM (92) 266 durch den Rat im Jahre 1992 legte die Kommission 1994 die geänderte Fassung KOM (94) 127 vor, welche ebenfalls nicht angenommen wurde. Drei Jahre später unternahm die Kommission einen neuen Anlauf mit dem sogenannten Restrukturierungsvorschlag KOM (97) 30. Sie versuchte auf dem geltenden System von Mindestbesteuerung und Mindestnormen aufzubauen, indem sie

### Für Busse und Bahnen relevante Vergünstigungsnormen im deutschen und europäischen Recht

Rechtsgrundlage		Ermäßigung/Förderoption	Begünstigter Bereich / Zweck
■ 1. Strukturrichtlinie (92/81/EWG)	Art. 8 Abs. 2c	Befreiung / Ermäßigung	Personen- / Gütertransport im Eisenbahnverkehr
	Art. 8. Abs. 4	Befreiung / Ermäßigung	besondere politische Erwägungen (u.a. Umweltschutz, Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs)
■ 2. Entwurf Energiesteuerrichtlinie (dänischer Kompromissvorschlag, Dok. 10979 / 02, auf KOM (1997) 30 basierend)	Art. 5 Nr. 1	ermäßigter Steuersatz (bis auf Mindestsatz)	Nahverkehr
	Art. 8 Abs. 2e	ermäßigter Steuersatz (bis auf besonderen Mindestsatz nach Annex IB, aber nur Erd-, Flüssiggas)	Personenbeförderung, ggf. Beschränkung auf Nahverkehr durch Mitgliedsstaat
	Art. 15 Abs. 1e	Befreiung / Ermäßigung	Personen- und Gütertransport im Eisenbahnverkehr
	Art. 19 Nr. 1	Befreiung / Ermäßigung	besondere politische Erwägungen (u.a. Umweltschutz, Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs)
■ 3. Entwurf Biokraftstoffrichtlinie (KOM (2001) 547)	Art. 8d Nr. 1	zusätzliche Ermäßigung (über die allgemeine Ermäßigung von bis zu 50 % (§ 8 b) hinausgehend)	Fahrzeuge des ÖPNV (inkl. Taxen)
■ 4. Entwurf Gewerbedieselrichtlinie (KOM (2002) 410)	Art. 8b, c	spezifischer, gegenüber nicht gewerblichen Zwecken reduzierter Steuersatz	Personenbeförderung mit Omnibussen im Linien- und Gelegenheitsverkehr, Lkw über 16 Tonnen
■ 5. Mineralölsteuergesetz (Ökosteuerkomponente)	§ 25 Abs. 1 Nr. 4a	Mineralölsteuervergütung (2003: ca. 13 %, entspricht den halben Ökosteuerzuschlägen ab 2000)	Schienenbahnen (ohne Bergbahnen) und Kraftfahrzeuge im genehmigten Linienverkehr (nur ÖPNV)
■ 6. Stromsteuergesetz (Ökosteuerkomponente)	§ 9 Abs. 2 Nr. 2	etwa halber Steuersatz	Schienenbahnverkehr (ohne Bergbahnen / Werkverkehre), Oberleitungsomnibusse

dieses auf alle Energieerzeugnisse und insbesondere auf Produkte ausweitete, die direkt oder indirekt Mineralöle ersetzen können: Kohle, Koks, Braunkohle, Bitumen und daraus hergestellte Produkte, Erdgas und Strom. Im März 2002 hatten die europäischen Regierungschefs auf ihrem Gipfeltreffen in Barcelona schließlich eine Frist für die Annahme der Richtlinie bis zum Jahresende gesetzt, was jedoch wiederum nicht gelang. Der Vorschlag wurde zuletzt auf der Basis eines dänischen Kompromisstextes beraten. Streitpunkte blieben bis zum Jahresende vor allem die Höhe der Mindestsätze für Treibstoffsteuern, zeitlich begrenzte Ermäßigungen für das Speditionsgewerbe einzelner Länder, Ausnahmen für die Landwirtschaft sowie Steuerbefreiungen für energieintensive Unternehmen, die sich auf Umweltschutzziele verpflichten.

#### Parallelvorschläge der Kommission für Diesel und Biokraftstoffe

Parallel zum Kommissionsvorschlag der dänischen Ratspräsidentschaft hatte die EU-Kommission im Juli 2002 den Vorschlag KOM (2002) 410 zur Änderung der Struktur- und Steuersatzrichtlinien vorgelegt. Ziel ist die Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von Dieselmotoren im gewerblichen Bereich und die Annäherung der noch immer sehr unterschiedlichen Steuersätze in Europa. Zu den gewerblichen Zwecken sollen nur Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 16 Tonnen sowie Omnibusse im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit mehr als neun Sitzplätzen gehören. Die Kommission strebt bis zum Jahre 2010 einen einheitlichen Dieselmotorsatz von 350 Euro je 1.000 Liter an. Der damit deutlich über dem geltenden Mindestsatz von 245 Euro liegende Leitsatz soll jährlich an die allgemeine Preisentwicklung angepasst werden und könnte im Jahre 2010 nach Einschätzung der Kommission bei etwa 410 Euro liegen. Diesem Zielsatz will man sich sukzessive über eine Korridorlösung nähern, indem die Bandbreite von anfänglich 250 bis 450 Euro jährlich eingengt wird.

Im nichtgewerblichen Bereich soll es grundsätzlich den Mitgliedsstaaten überlassen bleiben, aus verkehrs-, umweltpolitischen oder bloßen fiskalischen Gründen höhere Steuersätze einzuführen.

#### Für Busse und Bahnen relevante (Eck-)Steuersätze für ausgewählte Energiearten

	Diesel €/1.000 Liter	Flüssiggas €/1.000 kg	Strom €/MWh
■ Steuersatzrichtlinie (92 / 82 / EWG) – Mindestsatz	245,00	100,00	–
■ Entwurf Energiesteuerrichtlinie (Dok. 10979 / 02) – allgemeiner Mindestsatz – gewerbliche Zwecke – reduzierter Mindestsatz (Annex IB)	302,00 – (21,00) <sup>1)</sup>	125,00 – 41,00	1,00 0,50 –
■ Entwurf Biokraftstoffrichtlinie (KOM(2001)547) Steuersatzermäßigung bei – allgemeiner Verwendung – ÖPNV-Fahrzeugen	max. 50 % max. 100 %	– –	– –
■ Entwurf Gewerbedieselsrichtlinie (KOM(2002)410) – Bandbreite 2003 – Zielsatz 2010 (real / nominal)	250,00 bis 450,00 350,00 / 410,00 <sup>2)</sup>	– –	– –
■ Mineralölsteuergesetz – allgemeiner Satz 2003 – Verwendung im ÖPNV – Biodiesel	470,40 409,00 <sup>3)</sup> 0,00 <sup>6)7)</sup>	161,00 <sup>4)</sup> 145,80 <sup>4)5)</sup> –	– – –
■ Stromsteuergesetz – allgemeiner Satz – Fahrstrom	– –	– –	20,50 10,20

1) Dieselmotorsatz soll gemäß Kommissionsvorschlag nicht für die Personenbeförderung gelten  
2) Prognose der Kommission · 3) Regelsteuersatz (470,40 €) abzüglich der Vergütung bei Verwendung im ÖPNV (61,40 €, ca. 13 %) · 4) befristet bis zum 31. Dezember 2009 · 5) Regelsteuersatz (161,00 €) abzüglich Vergütung bei Verwendung im ÖPNV (15,20 €, ca. 9 %) · 6) frühestens ab 1. Januar 2003 vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung der Kommission; befristet bis zum 31. Dezember 2009 · 7) für Mischungen aus Biokraftstoff und konventionellem Kraftstoff gilt die Befreiung anteilig

Steuersatzanhebungen sind seitens der Kommission nur vorgesehen, um die Sätze von Diesel und Benzin aneinander anzugleichen. Wichtige Eckdaten des Vorschlages im Vergleich zu den geltenden deutschen Dieselmotorsätzen enthält die obige Tabelle. Die in der Strukturrichtlinie verankerten Befreiungs- und Ermäßigungsoptionen für den Personen- und Gütertransport werden durch diesen Vorschlag nicht berührt.

Bereits im November 2001 hatte die Kommission einen weiteren Vorschlag zur Änderung der Strukturrichtlinie vorgelegt, die Biokraftstoffrichtlinie KOM (2001) 547. Sie soll die Möglichkeit eröffnen, auf bestimmte Biokraftstoffe und Biokraftstoff enthaltende Mineralöle für einen Übergangszeitraum von zehn Jahren einen

ermäßigten Verbrauchsteuersatz anzuwenden. Die effektive Steuer auf das Endprodukt darf – von Übergangsregelungen abgesehen – allerdings nicht weniger als 50 Prozent des normalen Verbrauchsteuersatzes für den entsprechenden Kraftstoff betragen. Kraftstoffe, die von als besonders geeignet und exemplarisch eingestuft Fahrzeugen des ÖPNV verbraucht werden, sollen mit einem geringeren Steuersatz belegt werden dürfen. Der deutsche Gesetzgeber hat der geplanten EU-Regelung bereits vorgegriffen und ab 2003 eine Befreiung für Biokraftstoffe durch das Gesetz zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes vom Juli 2002 eingeführt. Über die Ermäßigungsoption für bestimmte ÖPNV-Fahrzeuge in Verbindung mit den geplanten Übergangsregelungen in dem Richtlinienentwurf sollte

eine vollständige national bereits beschlossene Befreiung auch nach Umsetzung der Richtlinie möglich bleiben.

### EU-Recht honoriert Umweltvorteil von Bussen und Bahnen

Allen europäischen Richtlinien- und Richtlinienvorschlägen ist gemeinsam, dass die Bedeutung, die den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln für den Klimaschutz zukommt, durch Ermäßigungsoptionen honoriert wird. Gleichwohl hat der VDV Verbesserungsvorschläge angemeldet, zuletzt zum dänischen Kompromissvorschlag, denn die Fördernormen wurden teilweise zu restriktiv gefasst.

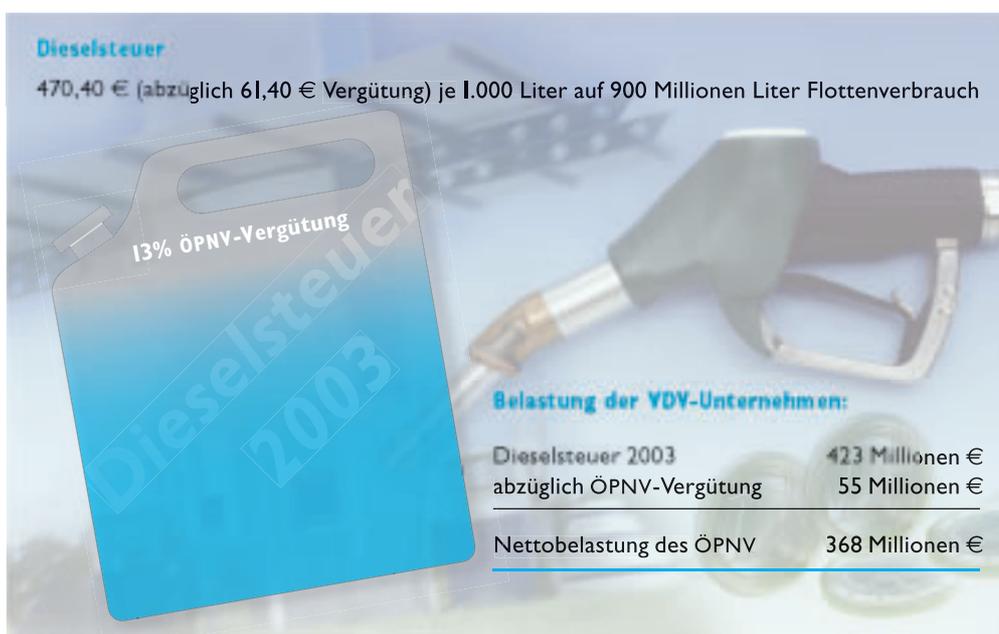
### Gesetzgeber sollte EU-Förderpolitik konsequenter folgen

Im ersten Halbjahr 2003 wird es Aufgabe der griechischen Ratspräsidentschaft sein, die Einzelkonzepte zusammenzuführen. Die geplante Energiesteuerrichtlinie eröffnet den Verkehrsunternehmen neue Chancen. Der deutsche Gesetzgeber könnte auf dieser gemeinschaftsrechtlich abgesicherten Grundlage seine Politik für die sich noch zu zaghaft entwickelnde verkehrspolitische Wende forcieren. Nur ein attraktiver öffentlicher Verkehr wird die angestrebte Verkehrswende signifikant herbeiführen und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) etwas

Der Eisenbahnverkehr könnte nach Artikel 15 sogar vollständig befreit und der übrige Personenverkehr mit Ermäßigungen nach Artikel 8 und 19 gefördert werden. Deutschland würde damit Anschluss an seine Nachbarn finden, die den öffentlichen Verkehr bereits viel weitreichender entlastet haben (siehe Dokument 2001/224/EG, L 84/23: Entscheidung des Rates über Verbrauchsteuerermäßigungen und -befreiungen für Mineralöle sowie VDV-Jahresbericht 1998, Seite 19 ff.). Eine derartige Vorrangpolitik würde sich schnell in noch besseren ÖPNV-Angeboten niederschlagen können.

### Lenkungssteuern bremsen umweltfreundliche Verkehre aus

Der Individualverkehr kann über Lenkungsabgaben dazu veranlasst werden, Fahrleistungen einzuschränken oder relativ kurzfristig auf verbrauchsärmere Fahrzeuge umzusteigen. Der öffentliche Verkehr hat diese Optionen so nicht, sondern muss sein Angebot noch ausweiten. Der technologisch moderne Fahrzeugpark, der zum Teil mit öffentlichen Geldern finanziert wurde, kann nur sukzessive nach Ablauf der hier viel längeren Investitionszyklen erfolgen. Der Lenkungsansatz über Verbrauchssteuern ist also wenig effizient. Maßnahmen wie Fahrerschulungen, die Vorgabe von Grenzwerten, freiwillige Selbstverpflichtungen oder die staatliche Fahrzeugförderpolitik sind weitaus bessere Ansätze, um die Energiespar- und Emissionsminderungsziele im öffentlichen Verkehrsbereich zu erreichen. Die Alternative zum Individualverkehr darf nicht selbst Besteuerungsziel sein, denn sie ist nicht Teil der Klimaproblematik, sondern der Schlüssel zur Lösung des Emissionsproblems im Verkehrsbereich.



So bleibt der reduzierte Mindestsatz (Artikel 8 Absatz 2 e) bei der Personenbeförderung auf Erdgas und Flüssiggas beschränkt, obwohl die moderne Dieseltechnik durch die Verwendung von Kraftstoffen höherer Qualität, durch die Weiterentwicklung an Motoren sowie aufgrund einer wirkungsvollen Abgasnachbehandlung in Bezug auf Ökonomie und Ökologie die Gastechnologie mittlerweile sogar überflügelt hat. Auch die vorgesehene Befreiung für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahnverkehr (Artikel 15 Absatz 1 e) sollte auf Bahnsysteme, die nicht als Eisenbahnen gelten, sowie auf den Kfz-Linienverkehr ausgedehnt werden. Andernfalls bliebe ein bedeutender Teil des öffentlichen Personenverkehrs trotz eines gleichwertigen Umweltvorteils ausgeschlossen.

entgegen stellen können. Zwar hat Deutschland mit der frühen Einführung einer Ökosteuer eine Vorreiterrolle in Europa inne, allerdings fällt der Steuerbonus für Busse und Bahnen mit nur 13 Prozent beim Dieselmotorkraftstoff (Schaubild) bei gleichzeitig steigender Gesamtbelastung mit Energiesteuern viel zu gering aus. Die Steuersätze müssen deutlicher gesenkt werden, will man die Finanzkraft und damit auch die intermodale Wettbewerbsposition der Unternehmen stärken. Das europäische Steuerrecht gibt die Benchmark vor (Tabelle »relevante Vergünstigungsnormen«).

Die Mineralölsteuervergütung für den Nahverkehr könnte allein auf Basis von Artikel 5 der geplanten Energiesteuerrichtlinie von 13 auf 26 Prozent verdoppelt werden.

## Kostendeckungsgrad steigt weiter an

Im Geschäftsjahr 2001 konnten die VDV-Mitgliedsunternehmen wieder eine positive Gesamtbilanz ziehen. Die vielfältigen Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit finden ihren Niederschlag in einer sich weiter wandelnden Ertrags- und Aufwandsstruktur. Vor dem Hintergrund einer allgemein angespannten Wirtschaftslage gelang es den Unternehmen erneut, die Fahrgastzahlen um 1,4 Prozent zu erhöhen und so eine deutliche Steigerung der Beförderungserträge zu erzielen. Auch die Abnahme der Personalaufwendungen bei gleichzeitigem Anstieg der bezogenen Leistungen sind Zeichen eines strukturellen Wandels. Die Ertragszuwächse lagen – bei gestiegener Betriebsleistung – deutlich über den Aufwandssteigerungen. Entsprechend verbesserte sich der Kostendeckungsgrad von 68,8 auf den Spitzenwert von 70,5 Prozent. Dies ergab die im Jahre 2002 durchgeführte VDV-Verbandserhebung Erträge und Aufwendung im Personenverkehr.

Zur Ermittlung der wirtschaftlichen Lage seiner Mitgliedsunternehmen im Personennahverkehr erhebt der Verband jährlich die Erträge und Aufwendungen für das jeweils zurückliegende Geschäftsjahr in Anlehnung an die Kriterien der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung. Bei Unternehmen mit mehreren Betriebszweigen werden dabei nur die der Verkehrssparte zugerechneten Erträge und Aufwendungen erfasst.

Nach den Regeln des Handelsrechts werden unter den Erträgen auch solche ausgewiesen, die wirtschaftlich Verlustausgleichscharakter haben. Die so ermittelten Jahresfehlbeträge liegen meist deutlich unter den tatsächlichen Defiziten. Das handelsrechtliche Ergebnis wird in der VDV-Rechnung um die Erträge mit Verlustausgleichscharakter modifiziert.

Hierzu gehören gemäß Definition des VDV vor allem:

- Ausgleichszahlungen für unterlassene Tarifierhöhung und Durchtarifierung,
- Zuschüsse für besondere Linien und sonstige unter Umsatzerlöse ausgewiesene Zuschüsse,
- Betriebskostenzuschüsse (auf Grund besonderer Regelungen beschränkt auf die östlichen Bundesländer)
- Erträge mit Verlustausgleichscharakter aus Beteiligungen,
- Erträge aus der Verlustübernahme auf Grund handelsrechtlicher Verträge oder freiwilliger Vereinbarungen (§ 302 Aktiengesetz [AktG]) sowie
- Investitions- und Aufwandszuschüsse (außer auf Grund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes [GVFG]).

Zieht man von den gesamten Erträgen solche mit Verlustausgleichscharakter ab, erhält man einen bereinigten Nettoertrag. Dieser dient einer zutreffenderen Darstellung der Ergebnislage bei den Mitgliedsunternehmen. Der Kostendeckungsgrad nach VDV-Definition als Verhältnis von Nettoertrag zu Gesamtaufwand spiegelt also den Grad der Aufwandsdeckung wider,

den die Unternehmen ohne die Erträge mit Verlustausgleichscharakter erreicht haben.

### Deutliche Steigerung der Beförderungserträge

Im Jahr 2001 erzielten die VDV-Mitgliedsunternehmen drei Viertel ihrer Erträge als Nettoertrag und ein Viertel als Erträge mit Verlustausgleichscharakter. Die gesamten Erträge stiegen um 304 Millionen Euro (2,9 Prozent) auf 10.610 Millionen Euro. Die Zuwächse lassen sich vollständig auf den Anstieg des Nettoertrages zurückführen. Dies ist nicht zuletzt Ergebnis einer konsequenten Angebots- und Qualitätsverbesserung mit einer damit einhergehenden Steigerung des Fahrgastaufkommens um 1,4 Prozent.

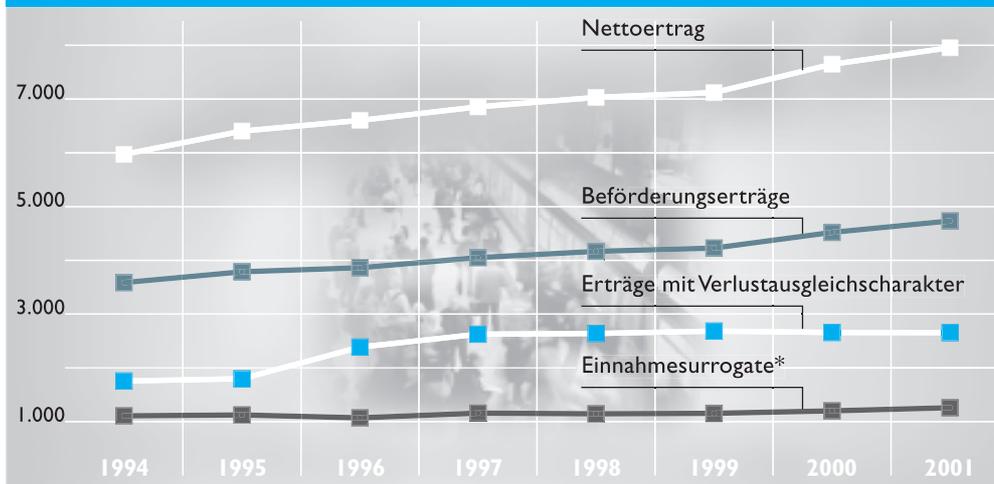
Den höchsten Zuwachs hatten demgemäß die Beförderungserträge mit 213 Millionen Euro (4,7 Prozent). Die positive Entwicklung

### Änderung der Kenngrößen 2001 gegenüber 2000 \*

	absolut		je Fahrgast	
	2001 Mio. DM	Änderung zu 2000	2001 Pfennig	Änderung zu 2000
<b>alte Bundesländer inkl. Berlin</b>				
Aufwand	9.788	+ 1,7 %	147,6	+ 0,3 %
Ertrag	9.108	+ 3,3 %	137,3	+ 1,8 %
Nettoertrag	6.992	+ 4,6 %	105,4	+ 3,0 %
Fehlbetrag	2.796	- 4,9 %	42,2	- 6,0 %
<b>neue Bundesländer</b>				
Aufwand	1.498	+ 0,5 %	149,4	+ 0,1 %
Ertrag	1.502	+ 0,9 %	149,8	+ 0,7 %
Nettoertrag	964	0,0 %	96,2	- 0,3 %
Fehlbetrag	534	+ 1,3 %	53,2	+ 1,0 %
<b>Gesamtdeutschland</b>				
Aufwand	11.286	+ 1,5 %	147,8	+ 0,2 %
Ertrag	10.610	+ 2,9 %	138,9	+ 1,5 %
Nettoertrag	7.956	+ 4,0 %	104,2	+ 2,7 %
Fehlbetrag	3.330	- 4,0 %	43,6	- 5,2 %
<b>Kosten- deckungsgrad</b>				
	2001	Änderung zu 2000		
alte Bundesländer inkl. Berlin	71,4 %	+ 2,7 %		
neue Bundesländer	64,4 %	- 0,5 %		
Gesamtdeutschland	70,5 %	+ 2,5 %		

\* Nachträgliche Korrekturen der Fahrgastzahlen hatten eine Anpassung der Hochrechnung für das Berichtsjahr 2000 zur Folge. Der Kostendeckungsgrad und die Kenngrößen je Fahrgast blieben dabei unverändert.

## Entwicklung der Kenngrößen der VDV-Unternehmen 1994 bis 2001 (in Mio. €)



\* Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG / § 6a AEG, Erstattungen nach § 148 SGB IX (vormals § 62 SchwbG)

war sowohl in Westdeutschland mit einer Steigerung von 194 Millionen Euro (4,9 Prozent) als auch in Ostdeutschland mit einer Steigerung von 19 Millionen Euro (3,6 Prozent) zu verzeichnen. Die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG / § 6a AEG stiegen bundesweit um 40 Millionen Euro (4,5 Prozent), die Erstattungszahlungen nach § 148 SGB IX (vormals § 62 SchwbG) um 19 Millionen Euro (6,0 Prozent).

Während der Nettoertrag zunahm, blieben die Erträge mit Verlustausgleichscharakter mit einer Abnahme von 0,2 Prozent beinahe konstant. Sie fielen in Westdeutschland um 0,8 Prozent und erhöhten sich in Ostdeutschland um 2,7 Prozent. Diese unterschiedlichen Entwicklungen in Ost- und Westdeutschland lassen sich auf Einflüsse einiger weniger Unternehmen zurückführen und zeigen keinen generellen Trend.

**Personalaufwendungen rückläufig**

Die Gesamtaufwendungen stiegen im Berichtsjahr 2001 um 171 Millionen Euro (1,5 Prozent) auf 11.286 Millionen Euro. In der Strukturänderung der Aufwendungen spiegeln sich die Maßnahmen der Unternehmen zur Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit besonders deutlich wider. Der Trend zur Ausgliederung von Unternehmensbereichen und zur Fremdvergabe von Leistungen (Outsourcing) zeigt sich in der Verlagerung von den Aufwendungen für Personal zu den Aufwendungen für bezogene Leistungen.

Die Materialaufwendungen hatten in 2001 einen Zuwachs von 202 Millionen Euro (6,0 Prozent) zu verzeichnen. Davon gingen 150 Millionen Euro auf die Zunahme der Aufwendungen für bezogene Leistungen zurück und 52 Millionen Euro auf die Erhöhung für Auf-

wendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (5,3 Prozent).

Im Jahr 2001 verminderte sich die Anzahl der Beschäftigten bei den VDV-Unternehmen um mehr als zwei Prozent. Der Rückgang der Personalaufwendungen fiel mit 3,8 Prozent (199 Millionen Euro) deutlich höher aus. Rund die Hälfte der Veränderung ist auf die Reduzierung der Altersversorgungsaufwendungen in Westdeutschland zurückzuführen. Diese Position hatte im Vorjahr noch deutliche Steigerungen aufzuweisen, die aus Rückstellungen einzelner Unternehmen resultierte. Derartige Sondereinflüsse lagen im Berichtsjahr 2001 nicht mehr vor, so dass eine deutliche Abnahme von 103 Millionen Euro (20,0 Prozent) zu verzeichnen war.

Auch die direkten Lohn- und Gehaltsaufwendungen sowie die sozialen Abgaben nahmen um 83 Millionen Euro (1,9 bzw. 1,5 Prozent) ab, obwohl die Tarifparteien eine deutliche Steigerung der Einkommen vereinbart hatten. So wurde z. B. mit dem Tarifpartner ver.di vereinbart, ab August 2000 die Einkommen für 13 Monate um 2,0 Prozent und vom September 2001 an um weitere 2,4 Prozent für 12 Monate anzuheben.

Die Reduktion der Personalkosten um 199 Millionen Euro wurde nur teilweise von der Erhöhung der Aufwendungen für bezogenen Leistungen in Höhe von 150 Millionen Euro kompensiert.

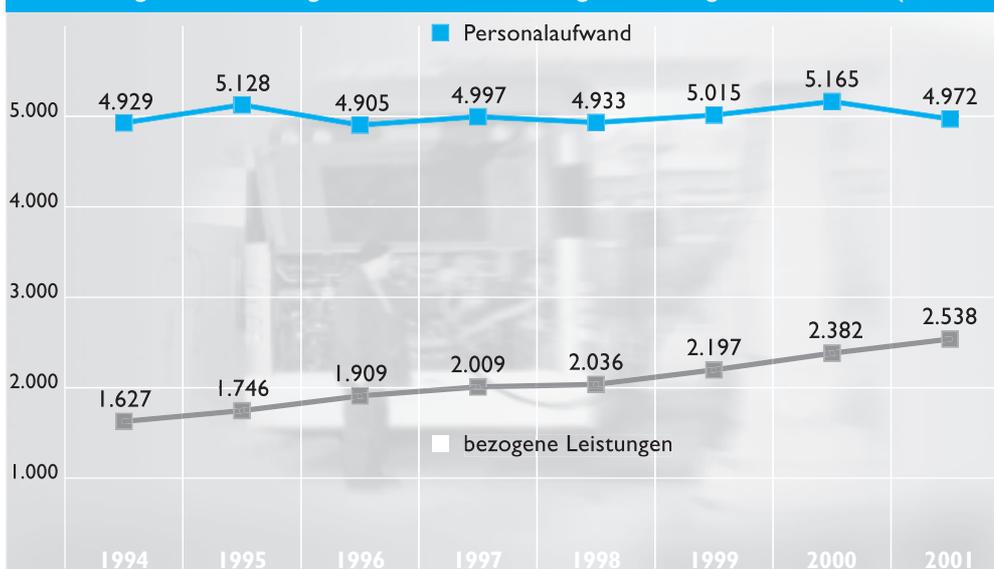
Der Anteil der Abschreibungen an den Aufwendungen lag mit 10,0 Prozent auf Vorjahresniveau. Dabei stieg er in Ostdeutschland von 13,8 auf 14,4 Prozent, während er in Westdeutschland leicht von 9,4 auf 9,3 Prozent zurückging. Die Aufwendungen für Abschreibungen erhöhten sich bundesweit um 1,8 Prozent.

Die Zunahme der Aufwendungen lag in Ostdeutschland mit einer Steigerung von 0,5 Prozent deutlich unter dem Zuwachs in Westdeutschland in Höhe von 1,7 Prozent.

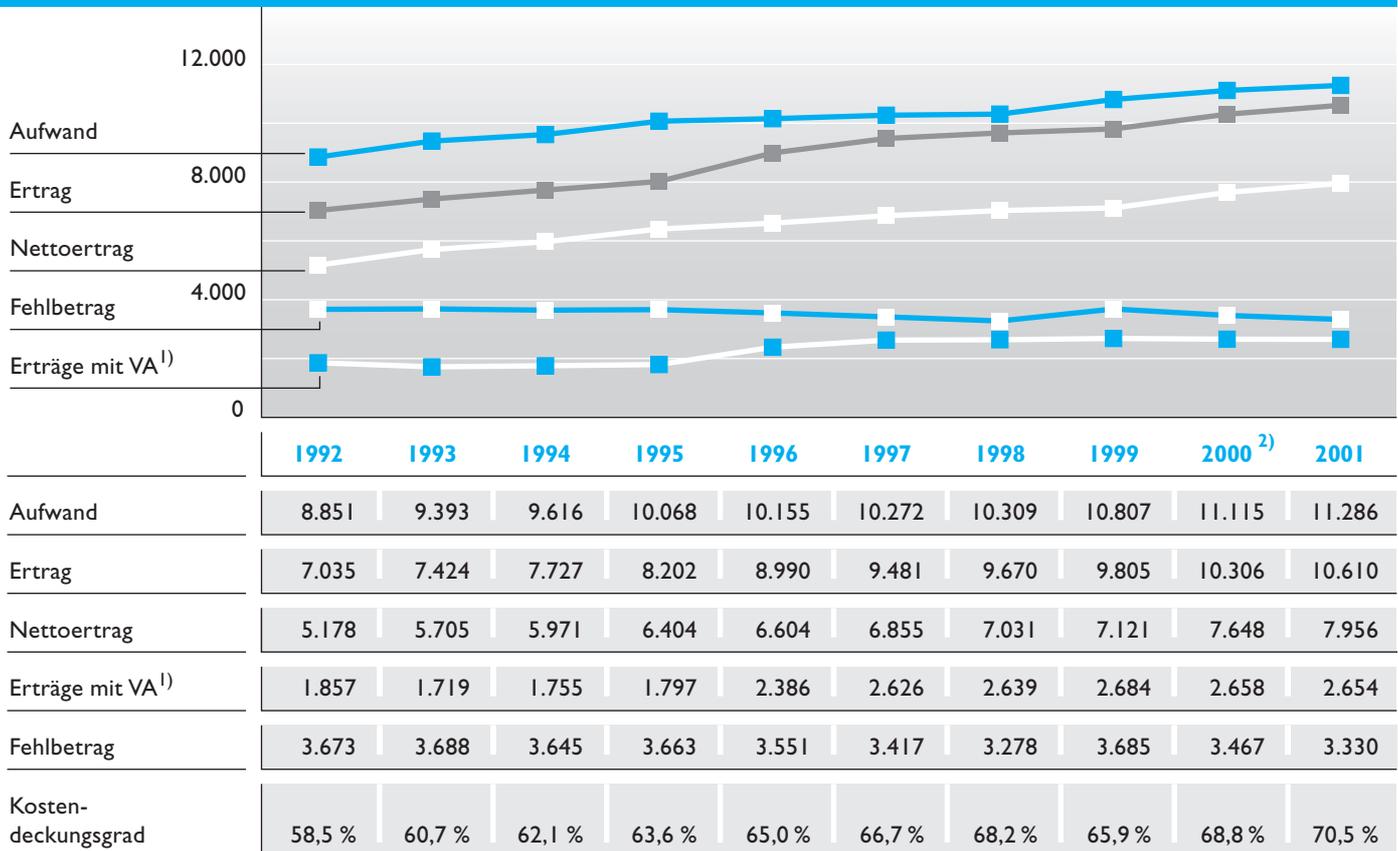
**Sinkender Fehlbetrag sowie steigender Kostendeckungsgrad**

Der Fehlbetrag lag im Jahr 2001 mit 3.330 Millionen Euro um 137

## Entwicklung der Aufwendungen für Personal und bezogene Leistungen 1994 bis 2001 (in Mio. €)



Entwicklung der Kenngrößen der VDV-Unternehmen 1992 bis 2001 (in Mio. €)



1) Verlustausgleichscharakter · 2) Eine leichte Abweichung der Daten für das Jahr 2000 zu früheren Veröffentlichungen ist auf nachträgliche Korrekturen der Fahrgastzahlen in der VDV-Statistik zurückzuführen. Dies hatte eine Anpassung der Hochrechnung für das Berichtsjahr 2000 zur Folge. Der Kostendeckungsgrad und die Kenngrößen je Fahrgast blieben dabei unverändert.

Millionen Euro (4,0 Prozent) unter dem Fehlbetrag des Vorjahres. Der Nettoertrag stieg um 308 Millionen Euro (4,0 Prozent) auf 7.956 Millionen Euro. Der Kostendeckungsgrad als Verhältnis von Nettoertrag zu Aufwand erhöhte sich im Bundesdurchschnitt um 2,5 Prozent auf einen Rekordwert von 70,5 Prozent. In Westdeutschland sank der Fehlbetrag um 144 Millionen Euro (4,9 Prozent) auf 2.796 Millionen Euro. Der Kostendeckungsgrad erhöhte sich um 2,7 Prozent auf einen Spitzenwert von 71,4 Prozent.

Die ostdeutschen Unternehmen konnten im Jahr 2001 ihre wirtschaftliche Lage nach einer bemerkenswert positiven Entwicklung im Vorjahr nicht weiter verbessern. Der Nettoertrag blieb stabil und die im Vergleich mit Westdeutschland geringere Aufwandssteigerung von 0,5 Prozent führte zu einem nur leichten Rückgang des Kostendeckungsgrades von 64,7 auf 64,4 Prozent (0,5 Prozent) – nach einer außergewöhnlich hohen Steigerung von 8,6 Prozent im Jahr zuvor.

Der VDV veröffentlicht im Frühjahr 2003 eine ausführliche Darstellung

der Erhebungsergebnisse im Rahmen einer verbandsinternen Mitteilung, die die hier vorgestellten Ergebnisse ausführlich erläutert. Zusätzlich werden diese – voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte – auszusweise im Rahmen

der VDV-Statistik 2002 einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Dipl.-Kff. Marga Weiß

Entwicklung des Kostendeckungsgrades der VDV-Unternehmen 1994 bis 2001 (in Prozent)\*



\* ohne SPNV der DB-Gruppe, ab 1997 mit S-Bahn Hamburg GmbH · Quellen: verbandsinterne Erhebungen der Erträge und Aufwendungen; Meldungen anhand der Fahrgastzahlen hochgerechnet auf die Gesamtheit der Mitglieder

## Bund ermöglicht Ländern Einschnitte in finanzielle Grundlagen des Ausbildungsverkehrs

Das Thema »Nahverkehrsfinanzierung« ist weiterhin stark von einer Zukunftsdiskussion auf der europäischen Ebene geprägt – bisher allerdings ohne konkrete Ergebnisse. Trotz intensiver Beratung des im Juli 2000 von der EU-Kommission vorgelegten und nach den Beschlüssen des Europäischen Parlamentes vom November 2001 im Februar 2002 nachgebesserten Vorschlags einer Marktöffnungsverordnung für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen konnte noch kein EU-weiter Konsens gefunden werden. Auch das vom Bundesverwaltungsgericht initiierte Vorabentscheidungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zum so genannten »Magdeburger Urteil« wurde wegen der Wiederaufnahme der mündlichen Verhandlung im Oktober 2002 noch nicht abgeschlossen; ein Urteil des EuGH ist erst in der ersten Jahreshälfte 2003 zu erwarten. So positiv des Weiteren der im Frühsommer 2002 zwischen Bund und Ländern erzielte Kompromiss zur Zukunft des Regionalisierungsgesetzes des Bundes auch war, so signalisiert die dramatische Haushaltslage bei Bund, Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften eine deutlich restriktivere Tendenz, Mittel für den ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Die Folgen zeichnen sich aktuell vor allem bei den gesetzlichen Ausgleichsleistungen der Länder im Ausbildungsverkehr ab.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat nach jahrelangem Zögern, das nicht zuletzt auf mehrere Eingaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) und der kommunalen Spitzenverbände zurückzuführen ist, im Herbst des Jahres 2002 dem Wunsch einer Mehrheit der Länder nachgegeben, die Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusgIV) und die Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Eisenbahnverkehr (AEAusgIV) – wenn auch längst nicht in allen ursprünglich einmal geforderten Punkten – in anspruchverkürzender Weise zum Nachteil der Verkehrsunternehmen zu ändern.

### »Ausbildungsnotwendige Tage« als Kürzungskriterium

Die wesentliche inhaltliche Änderung, die am 1. Januar 2003 in Kraft getreten ist, ist die Neufassung der §§ 3 Abs. 2 Satz 3 PBefAusgIV und AEAusgIV: »Dabei ist die Woche mit höchstens 6 Tagen, der Monat mit höchstens 26 Tagen und das Jahr mit höchstens 240 Tagen anzusetzen; diese Werte können unterschritten werden, soweit Fahrplanangebote nicht vorhanden sind oder tarifliche Einschränkungen bestehen oder nur ausbildungsnotwendige Tage berücksichtigt werden sollen.«

Mit dieser Änderung steht es jetzt im Ermessen der Ausgleichsbehörden, von der in der PBefAusgIV und in der AEAusgIV genannten Anzahl der anrechenbaren Gültigkeitstage nach unten abzuweichen. Die

Gerade im ländlichen Raum wird ein Grundangebot des ÖPNV über geöffnete Schülerverkehre gewährleistet



Gültigkeitstage sind ein zentraler Faktor für die Berechnung der Ausgleichsleistungen, die die Verkehrsunternehmen dafür erhalten, dass Zeitfahrausweise für Auszubildende rabattiert verkauft werden. Reduzierte Gültigkeitstage führen damit im Ergebnis zu reduzierten Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen.

### Bund zeigt Kürzungsgrenzen auf

Bemerkenswert bei der Änderung waren zwei in der amtlichen Begründung enthaltene Klarstellungen (vgl. Seite 5 der Anlage). Dort heißt es: »Soweit die Landesbehörden von dieser Regelung Gebrauch machen (es handelt sich um eine Ermessensregelung), sind die reduzierten Gültigkeitstage auch bei der Festlegung der Kostensätze durch die Länder gemäß § 45a Abs. 2 Satz 2 und 3 zu berücksichtigen, wenn bei der Berechnung der Verkehrsleistungen bisher auf die Höchstwerte der Verordnung zurückgegriffen wurde. Ferner ist aus Gründen des Vertrauensschutzes eine vorherige Unterrichtung der Verkehrsunternehmen angebracht, damit sich diese auf die veränderten Bedingungen einstellen können.«

Aus dem ersten Satz der zitierten Begründung folgt, dass die Landeskostensatzverordnungen, deren Personenkilometerkosten auf der Basis der pauschalen Höchstwerte der Bundesverordnungen (6 Tage je Woche, 26 Tage je Monat, 240 Tage je Jahr) berechnet wurden, in denjenigen Bundesländern, deren Ausgleichsbehörden von der Ermächtigung Gebrauch machen würden, an die geänderten Werte anzupassen wären. Mit anderen Worten: Die Zugrundelegung geänderter Gültigkeitstage durch die Ausgleichsbehörden setzt gegebenenfalls eine Änderung der Kostensatzverordnung des Landes voraus. Hieraus könnte eine Milderung des Kürzungseffektes in den betroffenen Ländern resultieren.

Auch der im zweiten Satz der zitierten Begründung angesprochene Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes ist von besonderer Bedeutung. Aus ihm folgt, dass die Reduzierung der Gültigkeitstage durch die Ausgleichsbehörde einen zeitlichen Vorlauf erfordert, in welchem sich die betroffenen Verkehrsunternehmen – etwa durch Anpassung der Fahrpreise,

des fahrplanmäßigen Angebotes und der Tarifbestimmungen – auf die veränderte Situation einstellen können.

Der VDV hatte bereits in einer Initiative gegenüber den Verkehrsministern und -senatoren des Bundes und der Länder vom 19. September 2001 u. a. gefordert, diese beiden Punkte in die Verordnungstexte aufzunehmen. Das BMVBW ist diesem Petitum zwar nicht gefolgt, hat aber mit den Klarstellungen in der amtlichen Begründung zumindest deutlich gemacht, mit seinen geänderten Verordnungen weder eine Kostensatzbildung auf fiktiver Grundlage noch eine Überumpelung der Verkehrsunternehmen durch rückwirkende Anwendung ermöglichen zu wollen.

Wenn für die Ermittlung des Kürzungsvolumens zunächst nur von denjenigen Ländern ausgegangen wird, die schon einmal in der Vergangenheit – vom Bundesverwaltungsgericht mit einer Entscheidung vom 7. September 2000 gestoppt – mit verkürzten landestypischen Durchschnittswerten gerechnet hatten, so ergibt sich ein fast dreistelliger Millionenbetrag in Euro jährlich, der für den ÖPNV in Deutschland auf dem Spiel steht.

#### **VDV und bdo appellieren an Länder**

In einem gemeinsamen Appell an die Bundesländer forderten VDV und bdo, den Ermessensspielraum nicht auszuschöpfen, weil sonst dem gesamten ÖPNV, insbesondere demjenigen in der Fläche, erheblicher Schaden zugefügt würde. Die Verbände erinnerten daran, dass der Ausbildungsverkehr in der Fläche und in den Mittelstädten einen Marktanteil von bis zu 90 Prozent am Gesamtfahrgastaufkommen im ÖPNV hat und damit das Rückgrat des allgemeinen ÖPNV bildet. »Wer hier den Rotstift ansetzt, trifft den Nerv der öffentlichen Verkehrsbedienung«, brachten VDV und bdo den Sachverhalt auf den Punkt. Den Verkehrsunternehmen bleibe, soweit keine Kompensation über eine zeitgleiche Anhebung der Sollkostensatzverordnungen auf Landesebene erfolgte, neben Reduzierungen im fahrplanmäßigen Angebot nur die Möglichkeit, die Fahrpreiserabattierungen für die Auszubildenden einzuschränken und / oder die Fahrpreise für alle ÖPNV-Fahr-



**Gelernt ist gelernt: Kinder und Jugendliche, die schon während ihrer Ausbildung Busse und Bahnen nutzen, werden auch morgen Fahrgäste sein**

gäste entsprechend anzuheben. Beide Verbände warnten aber vor einer Einschränkung des Leistungsangebotes und vor einer allgemeinen Anhebung der Fahrpreise. Dies würde unweigerlich zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen, also zu einer Abkehr der Bevölkerung vom ÖPNV, führen und flächendeckende Verkehrsangebote, insbesondere in dünner besiedelten ländlichen Räumen, zerstören. Eine Anhebung der Fahrpreise lediglich für Zeitfahrweise des Ausbildungsverkehrs hätte die gleiche negative Folge. Zudem würde die Unfallzahl bei Kindern und Jugendlichen deutlich ansteigen, wenn diese auf weniger sichere Verkehrsmittel umstiegen, denn die Beförderung mit Bussen und Bahnen im Linienverkehr ist – wie die Statistik des Gemeindeunfallversicherungsverbandes beweist – die mit Abstand sicherste.

Der VDV ist im Zusammenwirken mit den Verbänden des privaten Omnibusgewerbes und den kommunalen Spitzenverbänden weiter bemüht, dass die Ausgleichsbehörden von der Kürzungsermächtigung keinen Gebrauch machen werden. In den Ländern, die bereits angekündigt haben, von der Ermächtigung Gebrauch machen zu wollen, soll – der amtlichen Begründung der Änderungsverordnung gemäß – zumindest erreicht werden, dass reduzierte Gültigkeitstage erst nach einem gewissen zeitlichen Vorlauf – frühestens zur Jahresmitte 2003 – zur Anwendung gebracht werden, damit sich die betroffenen Verkehrsunternehmen durch Anpassung ihres fahrplanmäßigen Angebotes und ihrer Fahrpreise auf die geänderte Situation einstellen können.

## Erfolge bei der Harmonisierung im Tarif- und Vertriebswesen

**Die Verständlichkeit der Tarife und der Vertriebsinformationen für ungeübte und ortsfremde ÖPNV-Kunden lässt oft zu wünschen übrig. Doch durch die Zusammenarbeit der Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) werden in zunehmenden Maße Tarifangebote harmonisiert, Vertriebsinformationen vereinheitlicht und damit verbundene Zugangshemmnisse zur Nutzung von Bussen und Bahnen abgebaut bis hin zur Schaffung einheitlicher Kundenschnittstellen im klassischen wie im elektronischen Vertrieb.**

Den Anfang machte eine »Zielevereinbarung« der Verbundgeschäftsführer mit dem Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG), die so dann der Tarifausschuss des VDV und der Präsident des Verbandes zusammen mit den Vertretern der Länder als Basis künftiger Tarifentwicklungen definierte. Darin werden für typische Tarifangebote, wie z. B. eine Tageskarte oder ein Kurzstreckenticket, einheitliche Gültigkeiten vorgeschlagen und für Regelungen, wie z. B. die Kinderaltersgrenze oder die Fahrradmitnahme, Empfehlungen ausgesprochen. Ein wesentlicher Punkt der Harmonisierung ist die Kinderaltersgrenze von sechs bis 14 Jahren. Die Freifahrt für Kinder unter sechs Jahren (in Begleitung) ist bald in allen Verbundräumen möglich. Die angestrebte Berechtigung für den Erwerb des ermäßigten Tarifs bis 14 Jahre hat größere finanzielle Auswirkungen; dennoch wurde auch hier immerhin bereits eine Anpassung im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), im Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) sowie im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)

erreicht. Auch bei der DB AG gilt diese Altersgrenze für alleinreisende Kinder.

Die beliebten Tageskarten sollen bundeseinheitlich zur Benutzung an einem Betriebstag gelten; hier haben sich der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), der Verbund Großraum Verkehr Hannover (GVH), der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Aachener Verkehrsverbund (AVV) der Mehrheit der Unternehmen bzw. Verbände anpassen können. Kleingruppenkarten sind das Wettbewerbsangebot zum privaten Pkw. Da dieser in der Regel über fünf Sitzplätze verfügt, sollte dieses Tarifangebot ebenfalls für fünf Personen gelten, unabhängig davon, ob es sich um Erwachsene oder um Kinder handelt. Hier haben sich GVH, Hamburger Verkehrsverbund (HVV), VVS, RMV und Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) sowie die DB AG der Empfehlung angeschlossen. Kundenfreundlich ist auch die empfohlene Regelung bei Einzel- und Mehrfahrentickets, im Rahmen einer zeitlichen Geltungsbegrenzung Fahrtunterbrechungen zuzulassen. In diesem Punkt haben der Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN), VVS und AVV ihre Tarifbestimmungen entsprechend geändert.

Neben dieser Angebotsharmonisierung soll auch die »Kundenschnittstelle« möglichst einheitlich gestaltet sein, um durch den Gewöhnungseffekt auch ortsfremden Fahrgästen die Sicherheit zu geben, alle für sie relevanten Informationen schnell zu finden und das richtige Ticket zu erhalten.

### Vereinheitlichung der Tarifinformation

In der neuen VDV-Mitteilung »Gestaltungsschema für die Tarifinformation an Haltestellen« werden Vorschläge unterbreitet,

wie die wesentlichen Informationen nach einem einheitlichen Muster gestaltet werden sollten. Hierbei wird von einigen zentralen Marketingüberlegungen ausgegangen. Die bisher bei den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden in Deutschland gebräuchlichen Tarifinformationen sind in ihrem Aufbau meist nach den notwendigen Auswahl-, Kauf- und Handhabungsschritten gegliedert, ergänzt um weitere Informationsblöcke mit Hinweisen auf Benutzungsbestimmungen, Mitnahmeregelungen, Beförderungsbedingungen, etc. Diese Form des Informationsaufbaus hat den Nachteil, dass sich die für einen bestimmten Fahrtwunsch relevanten Informationen auf mehrere, unterschiedliche Informationsblöcke verteilen. Will ein Kunde sicher gehen, keine für ihn wichtigen Informationen zu übersehen, muss er deshalb im Grunde das gesamte Informationstableau studieren, auch wenn für ihn tatsächlich nur die Inhalte einiger weniger Informationsblöcke von Belang sind.

Aus der Marktforschung ist jedoch bekannt, dass die Kunden von einem zeitgemäßen ÖPNV-Angebot erwarten, die für Auswahl, Kauf und Handhabung der jeweils zweckmäßigsten Fahrkarte benötigten Informationen auf möglichst einfache Weise und mit einem Minimum an Zeitaufwand zu erhalten. Das bedeutet insbesondere auch, dass sie es als Servicemangel empfinden, wenn sie ihre Informationen aus verschiedenen Informationseinheiten und -quellen zusammensuchen, umfangreiche Texte lesen oder sich mit Fachbegriffen auseinandersetzen müssen.

Um diesen Kundenerwartungen so weit wie möglich Rechnung zu tragen, wird für den schematischen Aufbau der Tarifinformation folgender Ansatz als Standard empfohlen:

- Das Informationstableau ist durchgängig modular aufgebaut;
- Gliederungseinheit ist die Fahrkartensorte bzw. der Fahrtwunsch des Kunden;
- jedes Modul enthält jeweils komplett alle Informationen, welche die Kunden im Zusammenhang mit der entsprechenden Fahrkarte wissen müssen.

Auf einen Blick weiß der Fahrgast, wie er zu seinem Fahrschein kommt – hier ein Beispiel aus Köln



Abgeschlossen wird die Reihe der fahrkartenspezifischen Informationsmodule durch ein allgemeines Informationsmodul mit Hinweisen auf personalbediente Verkaufsstellen, Adressen, Öffnungszeiten, Telefon- und Telefaxnummern, Internetadressen etc. Mit diesem schematischen Aufbau der Tarifinformation wird erreicht, dass sich der Kunde nur mit einem Bruchteil des Gesamtaushanges beschäftigen muss: Sobald er das für seinen aktuellen Fahrtwunsch zutreffende Modul gefunden hat, kann er das übrige Informationstableau außer Acht lassen. Dadurch wird verhindert, dass sich der Kunde durch eine unüberschaubare Fülle von Informationen unter Umständen überfordert sieht und vom ÖPNV abwendet.

Da die als Gliederungskriterium fungierende Zahl der in einer bestimmten Zeiteinheit vorgesehenen Fahrten ein Wert ist, der dem Kunden bekannt sein wird und keine Tarifkenntnisse oder sonstige Vertrautheit mit dem ÖPNV voraussetzt, stellt das Auffinden des zutreffenden Moduls zudem auch für seltene Nutzer des ÖPNV keine Hürde dar.

**Gestaltungsgrundsätze**

Alle Module sind grafisch einheitlich zu gestalten und die Informationen sollten in kurzen, klaren Formulierungen mit persönlicher Ansprache des Kunden dargeboten werden. Zur Systematisierung der Tarifinformation trägt auch ein einheitlicher Sprachgebrauch bei. Für die Gesamtüberschrift wird die Formulierung »Unser Fahrkartenangebot für Sie« empfohlen. Wichtig für die Kundenorientierung innerhalb der Module ist die einheitliche Kennzeichnung und Abgrenzung der Informationstexte durch die davor gesetzten Piktogramme:

Aus den aufgeführten Beispielen ist ersichtlich, wie verschiedene tarifliche Angebote mit einer einheitlichen Formulierung beschrieben werden. Je mehr Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde diese Form der Tarifinformation in die Praxis umsetzen, desto stärker kommen die Vorteile des Konzeptes zur Geltung und desto leichter gelingt den Kunden die Aufnahme der Tarifinformation durch den Wiedererkennungseffekt. Sobald die Kunden erkannt haben, dass die Informationen bis ins Detail immer nach dem selben System strukturiert sind und es immer genügt, das der gewünschten Fahrtenzahl entsprechende Modul heraus zu suchen, werden sie auch in fremden Städten mit unbekanntem Tarifen und auch bei umfangreichen Informationstableaus »ihre« Tarifinformationen problemlos auffinden. Die Gestaltung des Rahmens in den Hausfarben sowie die Verwendung der spezifischen Produktbezeichnungen seitens der örtlichen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde stehen diesem Effekt nicht im Wege.

Im Entwurfsstadium wurden die Originalpläne in einem qualitativen Verfahren umfangreichen Kundentests unterzogen. Dort konnten bereits positive Effekte der Vereinheitlichung in den Textpassagen ermittelt werden. Der VDV und die im Tarifausschuss beteiligten Unternehmen sehen sich deshalb auf dem richtigen Wege und hoffen, dass diese Gestaltungsvorschläge und auch die Angebotsharmonisierungen von möglichst vielen Verkehrsunternehmen umgesetzt werden.

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

**Für eine einzelne Fahrt Die Einzelfahrkarten**

Für eine Person und eine Fahrt in Richtung auf den Fahrbahn  
 Umladungen und Fahrtenbeschränkungen erlaubt, Rück- und Rückfahrten nicht erlaubt.  
 Höchstfahrzeiten: Kurzstrecke 1 Stunde, 1 Zone (1 Fahrt) 3 Stunden, ab 2 Zonen (2 Fahrten) 4 Stunden; Einzelfahrkarte für Kinder ebenfalls 4 Stunden  
 Mitnahme von Handgepäck, Kinderwagen und 1 Hund kostenlos  
 Für Ihre Fahrkarte erforderliche Preisstufe: siehe Tarifplan oder Fahrkartenverzeichnis an den Automaten, sonstige Felder  
 Preis: Normalpreis: Kurzstrecke 1,00 €  
 1 Zone (1 Fahrt) 2,00 €  
 2 Zonen (2 Fahrten) 4,00 €  
 3 Zonen (3 Fahrten) 6,00 €  
 4 Zonen (4 Fahrten) und mehr 8,00 €  
 Kinder (6 - 14 Jahre) ebenfalls 1,00 €

Kaufmöglichkeiten: MfV-Verkaufsstellen und Automaten  
 Zahlungsmittel: siehe Anzeige am Automaten  
 Fahrkarte vor Fahrtantritt erwerben, Erwärter am Bahnsteig oder -zugang

**Für mehrere Fahrten Die Streifenkarten**

Für mehrere Fahrten einer oder mehrerer Personen in Richtung auf ein Fahrbahn  
 Umladungen und Fahrtenbeschränkungen erlaubt, Rück- und Rückfahrten nicht erlaubt.  
 Höchstfahrzeiten: Kurzstrecke 1 Stunde, 1 Zone (1 Fahrt) 3 Stunden, ab 2 Zonen (2 Fahrten) 4 Stunden; Streifenkarte für Kinder ebenfalls 4 Stunden  
 Mitnahme von Handgepäck, Kinderwagen und 1 Hund kostenlos  
 Für Ihre jeweiligen Fahrkarte pro Person zu erwerbende Streifenzahl:  
 Normalpreis: siehe Tarifplan oder Fahrkartenverzeichnis an den Automaten, blaue Felder  
 Jugendliche (15-20 Jahre): Kurzstrecke 1 Streifen, sonst 1/2 Streifenzahl Erwachsene  
 Kinder (6-14 Jahre): ebenfalls 1 Streifen  
 Preis: Streifenkarte Normalpreis zu 10 Streifen 9,00 €  
 1 Zone (1 Fahrt) = 2 Streifen  
 2 Zonen (2 Fahrten) = 4 Streifen  
 3 Zonen (3 Fahrten) = 6 Streifen  
 4 Zonen (4 Fahrten) und mehr = 8 Streifen  
 Streifenkarte Kinder (6 - 14 Jahre) zu 5 Streifen 2,00 €

Kaufmöglichkeiten: MfV-Verkaufsstellen und Automaten  
 Zahlungsmittel: siehe Anzeige am Automaten  
 Fahrkarte vor Fahrtantritt erwerben, Erwärter am Bahnsteig oder -zugang

**Für beliebig viele Fahrten Die Tageskarten**

Single-Tageskarte für 1 Person ab 15 Jahre oder 1 Kind (6-14 Jahre) oder Partner-Tageskarte für bis zu 3 Personen ab 15 Jahre oder 10 Kinder für beliebig viele Fahrten im gesamten Geltungsbereich, gültig vom Zeitpunkt der Erwerbungs bis zum Ende des Tages, 4.00 Uhr früh  
 4 Geltungsbereiche: Innenstadt, Mitten XXI, Außenraum, Gesamtnetz  
 Für Innenstadt auch 2-Tage-Karte erhältlich (gültig bis 4. Tag, 4.00 Uhr früh)  
 Mitnahme von Handgepäck, Kinderwagen und 1 Hund kostenlos  
 Für Ihre Fahrkarte erforderlicher Geltungsbereich: siehe Tarifplan oder Fahrkartenverzeichnis an den Automaten, gelbe Felder  
 Preis: Single-Tageskarte: Innenstadt (Ringe 1-4) 4,99 €  
 Außenraum (Ringe 5-14) 4,99 €  
 München XXL (Ringe 1-14) 5,99 €  
 Gesamtnetz (Ringe 1-14) 9,99 €  
 2 Tage Innenstadt (Ringe 1-4) 11,99 €  
 Partner-Tageskarte: Innenstadt (Ringe 1-4) 8,00 €  
 Außenraum (Ringe 5-14) 8,00 €  
 München XXL (Ringe 1-4) 9,99 €  
 Gesamtnetz (Ringe 1-14) 14,99 €  
 Kinder-Tageskarte: Gesamtnetz (Ringe 1-14) 1,80 €

Kaufmöglichkeiten: MfV-Verkaufsstellen und Automaten  
 Zahlungsmittel: siehe Anzeige am Automaten  
 Fahrkarte vor Fahrtantritt erwerben, Erwärter am Bahnsteig oder -zugang

**Für beliebig viele Fahrten Die IsarCard**

Für beliebig viele Fahrten während einer Kalenderwoche oder einem Kalendermonat in den gemäßigten Ringen  
 Mitnahme von Handgepäck, Kinderwagen und 1 Hund kostenlos, So., Sa. und an Feiertagen gestatte, verträge ab 9.00 Uhr auch Mitnahme von max. drei Kindern kostenlos (zur Familie gehörende Kinder in unbegrenzter Anzahl)  
 Für Ihre Fahrkarte erforderliche Ringe: siehe Tarifplan  
 Preis (€):  

Anzahl Ringe	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Wochen	9,00	11,40	13,80	15,70	17,90	20,10	22,30	24,50	26,70	28,90	30,20	32,40	34,70	36,90	39,00
Monat	15,50	41,00	51,00	57,00	67,00	75,00	82,50	91,00	99,50	108,00	116,50	125,00	133,50	142,00	150,50

Kaufmöglichkeiten: MfV-Verkaufsstellen und Automaten  
 Zahlungsmittel: siehe Anzeige am Automaten  
 Keine Erwerbungsgebühr erforderlich

**Einheitliche Kennzeichnung durch Piktogramme**

- Definition des Produktes inklusive Benutzungsbestimmungen
- ggf. besondere(r) Hinweis(e)
- Mitnahmeregelung(en)
- Preis(e)
- Kaufmöglichkeiten und Zahlungsmittel
- Handhabung und Entwertungshinweis(e)

In übersichtlicher Form erhält der Fahrgast alle produktspezifischen Informationen, wie hier am Beispiel der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

## VDV erreicht Anpassung des Erhöhten Beförderungsentgelts

Zum 1. Januar 2003 wurde das so genannte »Erhöhte Beförderungsentgelt« durch die Initiative des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) von 30 Euro auf 40 Euro erhöht. Zeitgleich wurde ebenfalls auf Betreiben des VDV in die »Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen« (VO-ABB) ein mit 15 Euro sanktionsbewehrtes Rauchverbot auf unterirdischen Bahnsteiganlagen eingeführt.

Bei Fahrgästen, die ohne gültigen Fahrausweis unterwegs sind – umgangssprachlich auch Schwarzfahrer genannt –, kann das Verkehrsunternehmen ein so genanntes »Erhöhtes Beförderungsentgelt« verlangen.

Dieses erhöhte Beförderungsentgelt ist sowohl von den Gründen seiner Erhebung als auch von seiner Einforderung her unabhängig zu sehen von einer zusätzlichen Ahndung des »Schwarzfahrers« im Rahmen des strafrechtlichen Sanktionensystems – insbesondere nach § 265a Strafgesetzbuch (StGB).

verankert. Die VO-ABB ist eine Rechtsverordnung des Bundes und basiert auf dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Sie wurde am 27. Februar 1970 (BGBl. I S. 230) beschlossen und gilt seitdem mit geringen Änderungen fort. Dazu zählten insbesondere Anpassungen der in der Verordnung genannten Geldbeträge – so auch die Höhe des erhöhten Beförderungsentgelts. Seine Anpassung erfolgte meist in »Zwanziger-Schritten«. Als 1970 die VO-ABB eingeführt wurde, betrug das erhöhte Beförderungsentgelt zunächst 20 DM; 1981 folgte eine Erhöhung auf 40 DM; im Jahr

ordnung (EVO) festgeschrieben. In seiner Höhe entspricht es dem der VO-ABB; lediglich ein Unterschied findet sich: In der VO-ABB steht seit der Änderung von 1989 vor dem Betrag die Einschränkung »bis zu«, d. h. es ist ein Ermessen auszuüben. Demgegenüber kann das Einbahnverkehrsunternehmen nach der EVO immer den vollen, in der Verordnung genannten Betrag verlangen.

### Gründe für die Anpassung des Erhöhten Beförderungsentgelts

Da seit der letzten Änderung des erhöhten Beförderungsentgeltes in der VO-ABB und der EVO am 30. Juni 1989 nunmehr über zehn Jahre vergangen waren und sich in der Zwischenzeit die Preise, Löhne und Gehälter, aber auch die Tarife für die Personenbeförderung deutlich erhöht hatten, war es geboten, eine angemessene Anhebung des erhöhten Beförderungsentgelts zu fordern, um die Relation zu den Beförderungstarifen wieder herzustellen.

Das Verhältnis zwischen dem erhöhten Beförderungsentgelt und den vorgenannten Parametern war jedoch nicht allein durch die allgemeine Preisentwicklung in Schiefelage geraten. Auch die generelle Verlängerung der Reiseweiten im Nahverkehr, die weitere Gründung von Verkehrsverbänden, die zunehmende Durchbindung von Linien sowie Linienverlängerungen in entferntere Stadtteile, die zu längeren Reiserouten und damit teureren Fahrscheinen führen, haben das Verschieben der Relation zwischen Fahrpreis und erhöhtem Beförderungsentgelt zusätzlich verschoben.

Daher war es nur konsequent, dass der VDV im Jahr 1999 an das Bundesverkehrsministerium herantrat und eine Anpassung des erhöhten Beförderungsentgelts forderte. Dieses Ansinnen wurde schließlich vom Bund mit den Bundesländern – insbesondere im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr – beraten. Die dortigen Konsultationen verliefen zwar nicht ganz im Sinne des VDV, schließlich bestand das ursprüngliche Petition des Verbandes in einem erhöhten Beförderungsentgelt von 100 DM, aber zumindest konnte das Gremium überzeugt werden, wieder eine Anpassung in einem nach DM-Maßstäben »Zwanziger-Schritt«

Sehr sinnbildlich wird für jeden sichtbar dargestellt, wie hoch die Kosten des Schwarzfahrens sind



### Grundlagen und Entwicklung des Erhöhten Beförderungsentgelts

Das erhöhte Beförderungsentgelt ist für die Beförderung in Straßenbahnen, U-Bahnen und Bussen in § 9 Absatz 2 der VO-ABB gesetzlich

1989 wurde es schließlich auf 60 DM gesetzt und zum 1. Januar 2002 auf 30 Euro umgestellt.

Für den Eisenbahnverkehr ist das erhöhte Beförderungsentgelt in § 12 Absatz 1 der Eisenbahnverkehrs-

### Neufestlegungen des Erhöhten Beförderungsentgelts (EBE)

Zeitpunkt der EBE-Erhöhung	06.09.1970*	01.06.1981	01.07.1989	01.01.2002	01.01.2003
EBE-Höhe	20 DM	40 DM	60 DM	30 €	40 €

\* In-Kraft-Treten der »Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen«

vorzunehmen. Dennoch erfolgte die Änderung nicht sofort. Insbesondere die Euro-Einführung und der Wille der Bundesregierung, den Euro nicht zum »Teuro« werden zu lassen, führten dazu, die Anpassung erneut um ein Jahr zu verschieben. Doch am 27. September 2002 hatten die beharrlichen Bemühungen des VDV schließlich Erfolg. Der Bundesrat beschloss auf Vorschlag der Bundesregierung, die VO-ABB sowie die EVO zu ändern und damit das erhöhte Beförderungsentgelt sowohl für die Eisenbahnverkehre als auch für die Straßenbahn-, U-Bahn- und Busdienste auf (bis zu) 40 Euro anzuheben.

### Rauchverbot auf unterirdischen Bahnsteiganlagen

Ein weiterer Schritt, der ebenfalls auf eine VDV-Initiative zurückgeht und der am 27. September 2002 in der VO-ABB novelliert wurde, war die Aufnahme eines mit 15 Euro sanktionsbewehrten Rauchverbotes auf unterirdischen Bahnsteiganlagen. Für diese Neuregelung sprachen folgende Argumente:

- Es mehrten sich bei den U-Bahnunternehmen des VDV die Kundenbeschwerden über die Belästigung durch die Raucher;
- zunehmende Verunreinigungen durch achtlos weggeworfene Tabakstummel führten zu erheblich erhöhten Reinigungskosten für die Bahnsteige und Gleisanlagen und
- im Einzelfall sprachen auch Brandschutzgesichtspunkte für ein Rauchverbot.

Gerade der letzte Punkt hatte nach den Bränden in der Londoner U-Bahn 1987 und der Standseilbahn in Kaprun im Jahre 2000 neue Beachtung gefunden.

Entsprechend hatten die meisten VDV-Mitgliedsunternehmen bereits seit längerem das Rauchen nicht nur in den Fahrzeugen, sondern auch in den U-Bahn-Haltestellen untersagt. Während jedoch das Rauchverbot in den Bahnen von den Fahrgästen relativ strikt eingehalten wurde und wird, war dies bei dem Rauchverbot in den U-Bahn-Haltestellen nicht der Fall. Der Grund hierfür lag unter anderem in Folgendem: Das Rauchverbot in den Fahrzeugen stellte bereits



seit langem gemäß § 63 Absatz 2 Nummer 2, zweiter Halbsatz der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) eine Ordnungswidrigkeit dar. Ein Rauchverbot in den U-Bahn-Haltestellen war demgegenüber nur aufgrund des Hausrechts möglich und konnte nicht mit einem Bußgeld belegt werden.

### Kommende Aufgaben des VDV

Nachdem diese Aufgaben erledigt sind, wird es in den kommenden Jahren für den VDV darauf ankommen, das Erreichte zu sichern; denn in jüngster Zeit mehrten sich Stimmen, die die Festschreibung der grundlegenden Vertragsbedingungen zwischen Kunde und Verkehrsunternehmen in der VO-ABB bzw. EVO in Frage stellen. Hier muss der VDV Stellung beziehen und deutlich machen, dass die zur Verbesserung der Kundenrechte geführte Diskussion zwar in ihrem Grundanliegen berechtigt sein mag,

gleichwohl aber in ihren Ergebnissen nicht über das Ziel hinausschießen darf. Unangemessene Kostenerhöhungen im öffentlichen Personennahverkehr, der in erheblichem Maße aus öffentlichen Mitteln finanziert wird, sind unter allen Umständen zu vermeiden. Angesichts der äußerst angespannten Situation öffentlicher Haushalte führten sie nämlich entweder zur Erhöhung der Fahrpreise und/oder zur Einschränkung des Angebotes. Beides wäre kontraproduktiv.

Rechtsanwalt Thomas Hilpert

Spielerisch und zugleich eindeutig: Schwarzfahren ist kein Spaß für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen

## Ausgleich von Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten auf dem Prüfstand

Leere öffentliche Kassen lassen die Länder auch im Bereich der Eisenbahnen über Einsparpotenziale nachdenken. Auf dem Prüfstand steht zurzeit der von den Ländern zu gewährende Ausgleich von Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten. Die Begründung für das Abschmelzen dieser Ausgleichsleistungen indes ist vornehmer gewählt: In einem freien Wettbewerbsmarkt mit teilweise europaweit agierenden Unternehmen sei für besondere nationale und verkehrsträgerspezifische Auflagen des Staates für höhere Ruhegehälter und Renten grundsätzlich kein Raum mehr, da sie geeignet seien, den Wettbewerb zu verfälschen.

Gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 [BGBl. I S. 2378, 2396], zuletzt geändert durch das Zweite Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002 [BGBl. I S. 2191], sind den nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten ergeben, die von den Eisenbahnen unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind. Den Ausgleich gewährt nach § 16 Abs. 2 Satz 1 AEG grundsätzlich das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird.

Bereits Anfang 1996 hatten sich einige Bundesländer dahingehend ausgesprochen, die Zahlung von Ausgleichsleistungen einstellen zu wollen. Betroffenen Unternehmen wurde mitgeteilt, dass für neu einzustellende Arbeitnehmer Ausgleichsleistungen nicht mehr gewährt würden, die bisherigen Auferlegungen mithin ausliefen. Begründet wurde dieser Schritt schon damals unter Hinweis darauf, dass Ausgleichszahlungen in einem Wett-

bewerbsmarkt der Verkehrsunternehmen keine Berechtigung mehr fänden. Die bei den Eisenbahnen des Bundes jetzt geübte Praxis gebe Anlass, die »Auferlegung« im Sinne des § 16 Abs. 1 Nr. 2 AEG für nichtbundeseigene Eisenbahnen einzuschränken bzw. auslaufen zu lassen. Eine Schlechterstellung der Bediensteten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen gegenüber den Bediensteten der Eisenbahnen des Bundes sei nach dem Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes nicht mehr gegeben.

Im Gegensatz dazu vertraten andere Bundesländer in Übereinstimmung mit dem VDV die Auffassung, eine »Auferlegung« im Sinne des § 16 Abs. 1 Nr. 2 AEG sei nicht als rein hoheitliche Maßnahme zu verstehen, die heute nach den Verwaltungsverfahrensgesetzen der Länder per Verwaltungsakt widerrufen werden könne. Vielmehr unterlägen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen aufgrund einer historisch gewachsenen Ordnung Bindungen, denen sie sich nicht ohne weiteres entziehen könnten und nach denen sie gehalten seien, Pensionsverpflichtungen für ihre Mitarbeiter einzugehen. Derartige

Bindungen könnten namentlich tarifvertraglicher Natur sein und sich daneben aus den Satzungsbestimmungen der Versorgungseinrichtungen ergeben.

### Vorstoß der Länder

Nunmehr haben die Länder der Angelegenheit Dynamik verliehen und einen erneuten Vorstoß für das Abschmelzen bzw. Auslaufen dieser Ausgleichsleistungen unternommen. Danach sollen – über den Weg einer Neufassung des § 16 AEG – neue Auflagen der in Rede stehenden Art nicht mehr zulässig sein und noch bestehende Auflagen zum 31. Dezember 2004 enden. Ein entsprechender Vorschlag soll der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz (VALK) mit der Empfehlung vorgelegt werden, den Bund um eine Berücksichtigung bei der nächsten Novelle des AEG zu bitten.

Der VDV hat hierzu im engen Schulterschluss mit dem Arbeitgeberverband Deutscher Eisenbahnen (AGVDE) und der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen (PK) stets die Auffassung vertreten, dass Ausgleichsleistungen gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 2 AEG nicht ohne weiteres in Wegfall gebracht werden können. Zum Verständnis ist darauf hinzuweisen, dass § 16 Abs. 1 Nr. 2 AEG einen gesetzlichen Anspruch auf Ausgleich von Belastungen und Nachteilen für »auferlegte« Ruhegehälter und Renten gewährt. Demgemäß setzt die Einstellung von Ausgleichsleistungen logisch voraus, dass die Eisenbahnen von der »Auferlegung« auch tatsäch-

Unruhe herrscht bei der Finanzierung der Ruhegehälter



lich befreit werden, will man sie nicht zusätzlich mit dem heutigen Länderanteil belasten.

### **Inhalt und Wesen der »Auferlegung«**

Zum Charakter der »Auferlegung« hatte der Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB) bereits in den siebziger Jahren Feststellungen getroffen. Seinerzeit konnte anhand eines historischen Rückblickes nachgewiesen werden, dass ursprünglich in die Konzessionsurkunden der nichtbundeseigenen Eisenbahnen eine Verpflichtung zur beamtenmäßigen Versorgung ihrer Bediensteten ausdrücklich aufgenommen wurde, um eine Gleichstellung ihrer Bediensteten mit den Bediensteten der Staatsbahnen herbeizuführen. Um diesen Verpflichtungen nachkommen zu können, sei im Jahre 1888 die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen (PK) gegründet worden.

Die Gleichstellung von Bediensteten der Privatbahnen mit den Bediensteten der Staatsbahnen habe schließlich im damaligen Rechtsverständnis eine solche Festigung erfahren, dass in künftigen Konzessionsurkunden die Verpflichtung, die Bediensteten der Privatbahnen in diesem Sinne gleichzustellen, in späterer Zeit nicht mehr aufgenommen worden sei. Auch ohne eine konzessionsrechtliche Verpflichtung seien daher die nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Gründung der PK dieser beigetreten bzw. hätten sich alternativ einer öffentlichen Zusatzversorgungskasse (ZVK) oder der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) angeschlossen.

Heute lässt sich somit feststellen, dass nach Überzeugung aller Beteiligten ein ausgleichspflichtiger Tatbestand aus der den nichtbundeseigenen Eisenbahnen seit weit mehr als einem Jahrhundert auferlegten, gewohnheitsrechtlich gefestigten Verpflichtung erwächst, eine beamtenmäßige Versorgung ihrer Bediensteten gewährleisten zu müssen (= »Auferlegung« im Sinne des § 16 Abs. 1 Nr. 2 AEG). Vice versa bedeutet dies, dass der ausgleichspflichtige Tatbestand – mithin die »Auferlegung« – de facto nur dadurch beseitigt werden kann, dass die nichtbundeseigenen Eisenbahnen von dieser Obliegenheit auch tatsächlich befreit werden.

Ob eine derartige Entpflichtung durch die angedachte Änderung des § 16 AEG erfolgen kann, erscheint höchst zweifelhaft, denn die Verpflichtung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zur beamtenmäßigen Versorgung ihrer Mitarbeiter ist historisch gewachsen und in den Satzungen der Versorgungseinrichtungen wie in tarifvertraglichen Regelungen manifestiert.

### **Satzungen der Versorgungseinrichtungen**

Nach den Satzungen der Versorgungseinrichtungen haben die beteiligten Verwaltungen bei der Neueinstellung von Belegschaftsangehörigen diese regelmäßig zum Beitritt zu der Versorgungseinrichtung zu verpflichten. Weigert sich ein zuführungspflichtiger Bediensteter, den Antrag auf Aufnahme zu stellen, so ist die beteiligte Verwaltung gleichwohl verpflichtet, als Abgeltung die Beiträge zu zahlen, die als Verwaltungsbeiträge zu zahlen wären, wenn der Bedienstete Mitglied der Versorgungseinrichtung geworden wäre.

Austritts- bzw. Befreiungsmöglichkeiten bestehen nur in stark eingeschränktem Maße und werden naturgemäß restriktiv gehandhabt. Das System der Altersvorsorge kann nur dann funktionieren, wenn stets neue Beitragspflichtige nachwachsen, mit deren Beitragsleistungen bestehende Pensionsverpflichtungen erfüllt werden können. Es ist somit festzuhalten, dass den nichtbundeseigenen Eisenbahnen heute nach den Satzungen der Versorgungseinrichtungen die rechtliche Möglichkeit fehlt, sich der Verpflichtung zur beamtenmäßigen Versorgung ihrer Bediensteten zu entziehen.

### **Tarifvertragliche Regelungen**

Ein ähnliches Bild gibt der Blick auf tarifvertragliche Regelungen. So sind nach den Bestimmungen des Tarifvertrages für die Bediensteten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und von Kraftverkehrsbetrieben (ETV) die Arbeitgeber verpflichtet, der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen beizutreten, wenn und soweit sie nicht bei der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder oder einer anderen Zusatzversorgungsanstalt des öffentlichen Dienstes beteiligt sind, die der Arbeitsgemeinschaft

der kommunalen Zusatzversorgungskassen angehört. Es besteht damit auch aufgrund tarifvertraglicher Bindungen eine Rechtspflicht für die im AGVDE zusammengeschlossenen Eisenbahnen, ihren Mitarbeitern eine beamtenmäßige Zusatzversorgung gewähren zu müssen. Ähnliche Regelungen enthalten die mit den kommunalen Arbeitgeberverbänden abgeschlossenen Tarifverträge des öffentlichen Dienstes.

Soweit die Länder in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, die Tarifpartner müssten akzeptieren, dass sie nicht auf unbegrenzte Dauer soziale Leistungen zu Lasten des Staates vereinbaren könnten, dürfte die Befürchtung realistisch sein, dass die zu beteiligenden Gewerkschaften Friktionen der zusätzlichen Altersversorgung bei den Eisenbahnen nicht ohne weiteres hinnehmen werden, weil dies als Einfallstor für einen Abbau der zusätzlichen Altersversorgung im gesamten öffentlichen Dienst gewertet werden könnte. Provoziert würden vielmehr sozialpolitische Widerstände, die nur schwerlich zu überwinden sein dürften.

Nach allem wird sich der VDV unverändert für eine Beibehaltung der bisherigen Ausgleichsregelungen einsetzen, jedenfalls aber dem Aspekt der Besitzstandswahrung besonderes Augenmerk widmen.

Ass. jur. Michael Fabian

## »Fachkraft im Fahrbetrieb«: Der Ausbildungsberuf für den ÖPNV-Betrieb

Nach relativ kurzer Vorbereitungszeit mit hohem Einsatz des VDV und seiner Mitglieder trat am 1. August 2002 die Ausbildungsverordnung für den Beruf der »Fachkraft im Fahrbetrieb« in Kraft. Mit dieser dreijährigen Ausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz steht erstmalig in der Bundesrepublik Deutschland ein speziell für den ÖPNV geschaffenes Berufsbild zur Verfügung.

Das Berufsprofil der Fachkraft im Fahrbetrieb (FIF) ist auf die aktuellen und zukünftigen Erfordernisse des ÖPNV zugeschnitten. Fachkräfte im Fahrbetrieb sind Mitarbeiter, die umfassend auf die Qualitäts-

und Dienstleistungsanforderungen eines modernen öffentlichen Personennahverkehrs vorbereitet sind. Neben dem Fahrdienst in Bussen und/oder Straßenbahnen können sie unterschiedlichste Aufgaben aus den verkehrstechnischen, verkehrstechnologischen oder kundendienstlichen Bereichen wahrnehmen. Sie sind damit flexibel in weiten Unternehmensbereichen einsetzbar und können je nach Alter, Neigung und Eignung auch unterschiedliche Arbeitsschwerpunkte abdecken.

Der Ausbildungsrahmenplan wurde unter Mitwirkung von Sachverständigen aus VDV-Mitgliedsunternehmen erarbeitet. Die darin vorgesehenen Kenntnisse und Fertigkeiten beinhalten die für den Fahrbetrieb im ÖPNV optimale Schnittmenge aus den Berufsbildern des gewerblich-technisch orientierten Berufskraftfahrers (Bkf) und des kaufmännisch-dienstleistungsorientierten Kaufmanns für Verkehrsservice (KfV). Die Fachkraft im Fahrdienst ist ein eigenständiger Beruf im ÖPNV, da weder das Berufsbild des Bkf den entsprechenden kunden- und dienstleistungsorientierten Umgang mit Menschen noch dasjenige des KfV den entsprechenden technischen, dispositiven und fahrpraktischen Teil umfasst. Sie ist auch eindeutig vom Eisenbahner im Betriebsdienst abgegrenzt, der die Servicetätigkeiten und den direkten Kundenkontakt kaum beinhaltet und sich nur auf den Geltungsbereich der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) bezieht.

Die Qualifikation umfasst dementsprechend alle Bereiche in handlungsorientierter Weise wie z. B. Marketing und Vertrieb, die Kommunikation mit Kunden, Anwendung von Fremdsprachen bei Fachaufgaben, Umgang mit konfliktträchtigen Situationen. Auch Kenntnisse über den Verkehrsmarkt und die Einsatzfelder von Verkehrsmitteln als Voraussetzung für wirtschaftlich sinnvolles dispositives Handeln werden verlangt.

Die berufliche Haupttätigkeit der FIF stellt die Fahrertätigkeit dar, dies dokumentiert sich in den Berufsbildpositionen II bis I4, die etwa 40 Prozent des Ausbildungsumfanges ausmachen. Mit der Ausbildung wird mindestens eine Fahrlizenz für Busse oder Straßenbahnen erworben. Aus der praktischen Fahrertätigkeit ergeben sich Schwerpunkte, wie z. B. der Umgang mit störungsbedingten Unregelmäßigkeiten im Fahrbetrieb, Stressbewältigung, Planung und Disposition des Fahrbetriebes, Gewährleistung von Betriebs- und Verkehrssicherheit. Hinzu kommen die Grundlagen kaufmännischer Betriebsführung. Die Ausbildung erfolgt an den Lernorten Betrieb und Berufsschule.

### Nachwuchsbedarf im ÖPNV

Um den zukünftigen Herausforderungen im Nahverkehrsmarkt gerecht werden zu können, benötigt der ÖPNV qualifiziertes Personal mit vorbildlicher Kundeneinstellung und hoher Flexibilität. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Betrieb, d. h. vor allem die Fahrerinnen und Fahrer, stellen die Mehrzahl der etwa 160.000 Beschäftigten im öffentlichen Straßenpersonenverkehr mit entsprechendem Nachwuchsbedarf. Durch in den nächsten Jahren sinkende Schulabgangszahlen und den voraussichtlichen Facharbeitermangel in verschiedenen Branchen würde es dem gesamten ÖPNV sehr schwer fallen, geeignete Nachwuchskräfte zu binden, wenn weiterhin nur ein Umschulungsberuf angeboten würde.

Die Qualität der ÖPNV-Dienstleistung zeichnet sich auch durch Fahrgastinformation aus



Fachkräfte im Fahrbetrieb finden sich nicht nur im Fahrzeug, auch der EDV-Einsatz gehört dazu



Durch den FIF wird aber nicht nur auf der Ebene des Fahrdienstes ein Fenster zur Deckung des Nachwuchsbedarfes geöffnet. Durch die breite Ausbildung sind diese Facharbeiter auch prädestiniert, später Führungsaufgaben im mittleren Management – z. B. in der Leitung und Disposition des Betriebs als Gruppenleiter, Linienmanager oder Verkehrsmeister – zu übernehmen. Insofern ist die Ausbildung zur FIF auch ein Nachwuchsprogramm für den Fahrdienst.

### Kundenorientierung

Im modernen Nahverkehr repräsentieren diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wesentlich die Schnittstelle zum Kunden. Die notwendige Kundenorientierung und situative Handlungskompetenz kann nicht ausschließlich in der Weiterbildung vermittelt werden. Sie muss bereits in der Ausbildung einen Schwerpunkt darstellen. Fachkräfte im Fahrbetrieb richten ihr Verhalten darauf aus, die Kundenzufriedenheit und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Die FIF werden insbesondere dazu ausgebildet, in schwierigen Situationen auf die Vermeidung bzw. Entschärfung von Konflikten hinzuwirken.

### Mischtätigkeit

Der Fahrdienst braucht für Spitzenabdeckungen und Störungsmanagement flexibel einsetzbares Personal. Aus Sicht der Beschäftigten ist ebenfalls eine höhere Qualifikation der Tätigkeit als Fahrer im ÖPNV wünschenswert, die Flexibilität und Aufstiegschancen erhöht und Einflussmöglichkeiten auf die heute schon übertragene Verantwortung anpasst. Die Motivation und Kompetenz des Personals kann durch Misch Tätigkeiten, die auch Anteile des Marketings und der Mobilitätsberatung beinhalten, gesteigert werden. Dadurch werden auch die Produktivität erhöht und einseitige Belastungen verringert.

Nur mit der Möglichkeit durchgängiger Erwerbsbiographien kann das Ziel, die Identifikation mit der Tätigkeit zu erhöhen, erreicht werden. Dies schließt zwingend die Ausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz (BBiG) als Ausgangspunkt mit ein. Die Auszubildenden können von Anfang an kundendienstliche Tätigkeiten vornehmen und am Ende der Ausbildung selbstständig

Fahrdienste übernehmen. Dies sorgt schon während der Ausbildung für positiven Nutzen.

### Handlungsfeld Mindestalter

Für das Führen von Omnibussen im öffentlichen Straßenraum gilt nach jüngsten Regelungen ein Mindestalter von 20 Jahren. Im Geltungsbereich der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) hat sich der zuständige Bund-Länder-Fachausschuss für ein Absenken des Mindestalters auf 18 Jahre für FIF ausgesprochen. Gleiches fordert der VDV – gemeinsam mit den Spitzenverbänden der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen – auch für den Busbereich, da das Mindestalter von 20 Jahren regelmäßig eine Ausbildung der jungen Menschen bei den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen nach ihrem Schulabschluss verhindert.

Berufsinteressierte sind regelmäßig Haupt- oder Realschüler, die nach Abschluss der neunten bzw. zehnten Klasse in das Berufsleben eintreten. Würde ihnen ermöglicht, bereits mit 18 Jahren – ggf. mit Einschränkungen – Omnibusse im ÖPNV zu fahren, könnten sie unmittelbar nach ihrem Schulabschluss eine Lehre in den Verkehrsunternehmen beginnen. Hier muss der Grundsatz »Qualifikation statt Alter« gelten, verantwortungsvoll ausgewählte, ausgebildete und überwachte junge Mitarbeiter dürfen nicht in einen Topf mit typischen Verursachern von »Discounfällen« geworfen werden.

### Verkehrssicherheit zeigt positive Beispiele

Die besondere Verantwortung der im Personenverkehr eingesetzten Mitarbeiter ist völlig unstrittig, allerdings ist diese gerade durch eine qualifizierte und verantwortungsvolle Berufsausbildung zu gewährleisten. Die Zuverlässigkeit und Verantwortung der Fahrer kann einerseits durch medizinisch-psychologische Untersuchungen, andererseits bereits während der zweijährigen kaufmännisch-technischen Grundausbildung überprüft werden.

Als sehr positive Beispiele können die Erfahrungen aus der früheren DDR angeführt werden, wo die Personenbeförderung bereits mit 18 Jahren im Liniendienst erlaubt war. In vielen Städten, wie z. B. in Dresden, Halle, Leipzig, Magdeburg oder Rostock wurden seit Mitte der sechziger Jahre bis 1992 mit großem Erfolg »Facharbeiter im Städtischen Nahverkehr« und »Berufskraftfahrer im ÖPNV« ausgebildet. Bei den ca. 6.500 jungen Fahrerinnen und Fahrern ist kein schwerer Unfall bekannt. Sie zeigten keine erhöhten Auffälligkeiten, sondern es wurde ihnen im Gegenteil eine gute Leistung und insbesondere eine hohe Kundenakzeptanz attestiert. Auch bei den Berliner Verkehrsbetrieben AÖR (BVG) war in der Zeit nach der Wiedervereinigung das Fahren von Linienbussen (bis 20.00 Uhr ohne Aufsicht) für Personen ab 18 Jahren möglich. Hierüber gibt es ebenfalls nur positive Erfahrungen zu berichten.

In die Planung kann die Erfahrungen derjenigen einfließen, die die Leistungen täglich erbringen müssen



Einsatz von Simulatoren: Anspruchsvolle Verkehrssituationen werden bereits bewältigt, bevor sie in Wirklichkeit brenzlich werden



### Änderung der Fahrerlaubnisverordnung

Der VDV fordert deshalb, § 10 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) entsprechend zu ändern, um mit dem neu geschaffenen Berufsbild der Fachkraft im Fahrbetrieb für die Führerscheinklassen D, D I, DE und D I E Personen ab 18 Jahren ausbilden und einsetzen zu können. Dazu müsste nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums die europäische Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (91/439/EWG) geändert werden. Derzeit wird auf europäischer Ebene über eine Änderung dieser Richtlinie beraten (Einführung der dritten Führerscheinkategorie).

Die Forderung des VDV lautet daher, die Bundesregierung möge

sich bei den Beratungen dafür einsetzen, dass die Führerscheinklasse D (für Busfahrer) bereits im Alter von 18 Jahren erworben werden kann,

- wenn es sich nur um Fahrten im Rahmen des ÖPNV handelt (enger örtlicher Wirkungskreis, bekannte Streckenführung) und ggf.
- die Mitgliedsstaaten die Führerscheinerteilung davon abhängig machen, dass die jungen Erwachsenen eine mindestens zweijährige Berufsausbildung und einen psychologischen Test absolviert haben.

Da die Länder in dieser Frage wesentlich über die Positionen mitbestimmen, ist auch weiterhin vorgesehen, hier mit gezielten

Informationen eine positive Meinungsbildung zu erreichen. Hoffnungsfroh stimmt dabei z. B. ein Feldversuch, der in Baden-Württemberg die Ausbildung von Bkf mit dem Mindestalter 18 Jahre ermöglicht.

### Gründe für die Fachkraft im Fahrbetrieb

Die Ausbildung von Jugendlichen zur Fachkraft im Fahrbetrieb muss die Antwort des ÖPNV auf die Gefahr des absehbaren Fachkräftemangels sein. Die Wirtschaftlichkeit dieser »Investition« ist durch die Wertschöpfung im Aufgabenbereich Marketing und durch den Fahrdienst im dritten Lehrjahr gegeben. Der Weg zu mehr unternehmerischer Verantwortung »vor Ort« durch trainierte Dienstleister anstelle »bloßer« Fahrer sichert den langfristigen Erfolg.

Die Entscheidung für den FIF ist eine Entscheidung für den

- flexiblen und aufstiegsfähigen,
- kundenfreundlichen und marktorientierten,
- motivierten und handlungsorientierten,
- technologisch und technisch ausgebildeten

Mitarbeiter im ÖPNV-Unternehmen.

Die Umsetzung des Ausbildungsberufes Fachkraft im Fahrbetrieb könnte auch eine Vielzahl von zusätzlichen Auszubildenden ermöglichen und somit für die Branche wie für den Einzelnen eine zukunftsfähige Perspektive bilden. Die VDV-Unternehmen sind qualitätsorientiert und werden diesen Beruf umsetzen, wenn der Einsatz mit 18 Jahren in allen Fahrzeugen gewährleistet wird und den Aufgabenträgern die Qualität ihren Preis wert ist.

### Berufsbildpositionen der Fachkraft im Fahrbetrieb gemäß Ausbildungsplan

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht
- 2. Organisation des Ausbildungsbetriebes
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit
- 4. Umweltschutz
- 5. Arbeitsorganisation, Informations- und Kommunikationssysteme
- 6. Qualitätsmanagement
- 7. Verkehrsträger und Verkehrsmittel im Personenverkehr
- 8. Marketing und Vertrieb
- 9. Kundenorientierte Kommunikation
- 10. Kaufmännische Betriebsführung
- 11. Planung und Disposition
- 12. Betriebssicherheit und Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge und Anlagen
- 13. Verkehrssicherheit und Führen von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum
- 14. Rechtsvorschriften im Verkehr
- 15. Einweisung in den Fahrbetrieb
- 16. Umgang mit Störungen im Fahrbetrieb
- 17. Fitness im Fahrdienst, Stressbewältigung

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

## Erweitertes Angebot – neben Tagungen jetzt auch Fortbildungsseminare

Als Antwort auf die zunehmende strategische Bedeutung der Weiter- und Fortbildung in einem vom Wettbewerb geprägten Markt wurde die VDV-Akademie gegründet. Sie zählt heute 29 Mitglieder und damit mehr als doppelt so viele wie zum Zeitpunkt ihrer Gründung. Durch standardisierte Bildungsangebote wird ein geordnetes System beruflicher Aufstiegsqualifizierungen im ÖPNV, im SPNV und im Eisenbahngüterverkehr geschaffen.

Die modular aufgebauten Bildungsangebote der VDV-Akademie und ihrer Kompetenzzentren werden mit zertifizierten Prüfungen abgeschlossen. Die Anerkennung der Abschlüsse durch die Industrie- und Handelskammern wird angestrebt. Folgende Bildungsprodukte (\* = in Planung) werden in Kooperation mit den Kompetenzzentren ab Sommer 2003 angeboten:

### Betrieb im ÖPNV

- Betriebsleiter nach BOStrab
- Führungskraft im Fahrdienst (Verkehrsmeister)
- Kraftverkehrsmeister
- Betriebsleiter BOKraft
- Kundenberater ÖPNV

### Betriebswirtschaft/Verwaltung

- Verkehrsfachwirt der Fachrichtung Personenverkehr
- Verkehrsfachwirt der Fachrichtung Güterverkehr

### Eisenbahnverkehr

- Eisenbahnfahrzeugführer\*
- Bremsprobenberechtigter\*
- Wagenmeister\*
- Rangierbegleiter\*
- Meister für Bahnverkehr

Des Weiteren nimmt die VDV-Akademie aktuelle Themen zum Anlass, kompetent Tagungen zu platzieren. Sie ist eine Plattform für Information und Diskussion im Kreis der Mitglieder und der Öffentlichkeit.

### Folgende Tagungen bietet die VDV-Akademie aktuell an:

- Kundenrechte im Öffentlichen Personenverkehr  
16. und 17. Juni 2003 in Berlin
- Eisenbahngüterverkehr im Umbruch – mit strategischen Allianzen in die Zukunft  
26. und 27. Juni 2003 in Leipzig
- EG-Verordnung 1191/69 und aktuelle EuGH-Rechtsprechung  
Termin: zeitnah nach Entscheidung EuGH



- Instandhaltung bei Bus & Bahn – Best Practice
- Kongress »tramtrain 2002«
- Wettbewerbsrahmen und Wettbewerbsstrategien im SPNV
- Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPNV

Hochkarätige Referenten gewährleisten die fachliche Qualität von Tagungen und Kongressen – wie etwa Angelika Mertens, Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen



Eine attraktive Website lässt auch die Mitglieder der VDV-Akademie gut aussehen – zu finden unter [www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

Seit 2002 hat die VDV-Akademie bereits zahlreiche Tagungen und Kongresse erfolgreich durchgeführt:

- Barrierefreiheit im Öffentlichen Personenverkehr
- 3. Internationale Fachtagung: Der europäische Nahverkehrsmarkt im Umbruch
- Fahrzeugausschreibung und -instandhaltung im ÖPNV
- Eisenbahngüterverkehr im Umbruch – zukunftsfähige Produktionsstrategien

- VDV-Kernapplikation: Standard für das elektronische Fahrgeldmanagement
- Der internationale Güterverkehr – eine Chance für die Schiene

**Interesse? Nehmen Sie einfach Kontakt mit uns auf!**

**VDV-Akademie e.V.**  
Kamekestraße 37–39  
50672 Köln  
Telefon (02 21) 5 79 79 - 173  
Fax (02 21) 5 79 79 - 81 73  
E-Mail [akademie@vdv.de](mailto:akademie@vdv.de)

## Das Leistungsspektrum der betriebsärztlichen Tätigkeit trägt zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bei

Der zunehmende Wettbewerb zwingt die Verkehrsunternehmen zur Effizienzsteigerung und zur Senkung ihrer Ausgaben. Auch der arbeitsmedizinische Dienst im Unternehmen wird auf den Prüfstand gestellt. Nicht selten werden hierbei nur die anfallenden Kosten, nicht aber der Nutzen gesehen. Reduziert auf ein Minimum, ist die betriebsärztliche Leistung oft nur teuer, erst – das breite Leistungsspektrum der arbeitsmedizinischen Betreuung führt zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit.

**VDV-Mitteilung 7008:**  
Betriebsärztliche Tätigkeit kann zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen

Angesichts des zunehmenden Wettbewerbs werden in den Unternehmen alle anfallenden Arbeiten hinsichtlich Kosten und Nutzen überprüft. Um- bzw. Restrukturierungen sind die Folge, die nicht selten auf Vorschlägen von Unternehmensberatern beruhen. Auch die arbeitsmedizinische Tätigkeit steht bei der Kosten-Betrachtung verstärkt auf dem Prüfstand. Hierbei werden vielfach nur die gesetzlich notwendigen Einsatzzeiten und die gesetzlich notwendigen Tauglichkeitsuntersuchungen betrachtet.

aus der Instandhaltung und 0,3 Stunden im Jahr je Mitarbeiter aus der Verwaltung.

In dieser gesetzlich festgelegten Mindesteinsatzzeit werden im Wesentlichen die nach VBG 100 »Arbeitsmedizinische Vorsorge« vorgeschriebenen arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen vorgenommen, die z. T. zeitgleich mit den gesetzlich vorgeschriebenen Tauglichkeitsuntersuchungen nach der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und der BOStrab (Verordnung über den Bau- und Betrieb

Erkenntnisse der betriebsärztlichen Tätigkeit fließen in die Gestaltung des neuen Führerarbeitsplatz ein



Die Unfallverhütungsvorschrift (UVV) BGV A7 »Betriebsärzte« (bisherige VBG 123) regelt die Maßnahmen, die der Unternehmer zur Erfüllung der sich aus dem Arbeitssicherheitsgesetz ergebenden Pflichten zu treffen hat. Nach § 2 BGV A7 »Betriebsärzte« hat der Unternehmer Betriebsärzte zur Wahrnehmung der in § 3 des Arbeitssicherheitsgesetzes bezeichneten Aufgaben zu bestellen oder zu verpflichten. Die erforderliche Einsatzzeit der Betriebsärzte beträgt 0,5 Stunden im Jahr je Mitarbeiter aus dem Betriebsdienst, 0,4 Stunden im Jahr je Mitarbeiter

der Straßenbahnen) durchgeführt werden. Übersehen wird dabei leicht, dass spezielle arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen nur in Ausnahmefällen bei der betriebsärztlichen Mindesteinsatzzeit zu berücksichtigen sind. Einstellungsuntersuchungen dürfen zum Beispiel nicht angerechnet werden.

Die Aufgaben der Betriebsärzte beschränken sich nicht nur auf die Durchführung von Einstellungs-, Vorsorge- und Tauglichkeitsuntersuchungen; nach § 3 Arbeitssicherheitsgesetz hat der Betriebsarzt – neben der Durchführung von Vor-

### Mitteilungen

Leistungsspektrum der betriebsärztlichen Tätigkeit – ein Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Verkehrsunternehmen

Gesamtbearbeitung:  
Ausschuss für Arbeits- und Verkehrsmedizin

Sachbearbeitung:  
Dr. med. Manuela Berghoff, Düsseldorf  
Dr. med. Werner Eil, Nürnberg  
Dr. med. Kurt Holzer, München  
Dr. med. Harald Weigel, Leipzig

Ausgabe: April 1999

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)  
Kamekestraße 37–39, 50672 Köln, Tel. 0221 / 5 79 79–0, Fax: 51 42 72

sorgeuntersuchungen – das Unternehmen zum Thema Arbeitsschutz und zum Thema Unfallverhütung in allen Fragen des Gesundheitsschutzes zu unterstützen und zu beraten.

### Leistungsspektrum der betriebsärztlichen Tätigkeit

Unter dem Titel »Leistungsspektrum der betriebsärztlichen Tätigkeit – ein Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Verkehrsunternehmen« hat der Ausschuss für Arbeits- und Verkehrsmedizin (AVM) im April 1999 die VDV-Mitteilung 7008 veröffentlicht, in der das umfangreiche Tätigkeitsprofil der Betriebsärzte, angelehnt an die Aufgaben des Arbeitssicherheitsgesetzes, beschrieben worden ist.

Maßnahmen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, die zusätzlich zur arbeitsmedizinischen Beurteilung und Beratung der Arbeitnehmer im Unternehmen durchgeführt werden, werden nicht selten von Betriebsärzten initiiert bzw. begleitet. Folgende Maßnahmen sind beispielsweise zu nennen:

- Krisenintervention am Unfallort,
- Fahrdienst bei eingeschränkter Fahrdiensttauglichkeit,
- stufenweise Wiedereingliederung.

Die Betreuung von schockbetroffenen Fahrern nach Unfällen, die so genannte Krisenintervention am Unfallort, hat nachweislich zu einer Verminderung von Ausfallzeiten geführt. Bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (BOGESTRA) ist die durchschnittliche Ausfallzeit von 28 Tagen auf fünf Tage zurückgegangen.

### Idealtypischer Ablauf betrieblicher Gesundheitsförderung



Als »eingeschränkt fahrdiensttauglich« werden gesundheitlich beeinträchtigte Mitarbeiter bei der Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) für bis zu drei Monaten zu halben Diensten eingesetzt, wenn sich so Arbeitsunfähigkeit oder Fahrdienstuntauglichkeit vermeiden lässt. Eine stufenweise Wiedereingliederung nach längerer Krankheit führt nachweislich zu einer Reduzierung von Fehlzeiten. Dabei wird bei der VAG der Dienst wieder aufgenommen, ohne dass die volle Erwerbsfähigkeit erreicht ist. In der Regel werden halbschichtige Dienste gefahren oder es wird eine zeitlich befristete Stelle außerhalb des Fahrdienstes wahrgenommen.

Weitere »Maßnahmen zur Gesundheitsförderung in Verkehrsunternehmen« sind in der gleich lautenden Veröffentlichung der Berufsgenossenschaft Bahnen (BG BAHNEN) vom November 2001 enthalten, an der der VDV-Ausschuss für Arbeits- und Verkehrsmedizin aktiv mitarbeitete.

Aber auch in arbeitsmedizinischen Untersuchungen wird darauf geachtet, möglichst viele Faktoren auszuschließen, die zu Unfällen, Fehlzeiten oder zur Fahrdienstuntauglichkeit führen können.

#### Nutzen der Gesundheitsförderung

Der tatsächliche Nutzen der Gesundheitsförderung lässt sich

mit den betriebswirtschaftlichen Berechnungen nur unvollständig darstellen, da nicht alle Effekte kurzfristig in exaktem Geldwert ausgedrückt werden können.

Somit besteht bei nicht eindeutigen Zusammenhängen von Ursache und Wirkung die Möglichkeit, auf plausible Erklärungsansätze zurückzugreifen. Ein gesunkener Krankenstand kann beispielsweise an einer höheren Arbeitszufriedenheit (z. B. nach Einführung von Wunschdienstplänen) und / oder an einer verbesserten Konzentrationsfähigkeit (z. B. nach Veränderung der Ernährungsgewohnheiten) liegen. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Entwicklung des Krankenstandes von vielfältigen Faktoren beeinflusst wird.

Die wirtschaftliche Wirksamkeit von betrieblichen Maßnahmen zur Gesundheitsförderung ist aber in der Wissenschaft und bei den Wirtschaftsverbänden, z. B. Gesamtmetall, unbestritten. Neben der Aufzählung sämtlicher Kostenpunkte können zur Wirksamkeitsabschätzung – über den direkten monetären Nutzen hinaus – alle Aspekte gezählt werden, die zu einer Verbesserung des Arbeitsergebnisses beitragen. Hierzu gehören Bedingungen bzw. Merkmale, die die Produktivität und Arbeitsqualität steigern und die Außenwirkung des Unternehmens verbessern.

Dies sind beispielsweise:

- Reduzierung von Arbeitsunfähigkeitstagen und -fällen,
- Verringerung der Mitarbeiterfluktuation,
- Erhöhung des Alters der Mitarbeiter bei vorzeitiger Fahrdienstuntauglichkeit,
- Verringerung von Anzahl und Schwere der Unfälle,
- Verkürzung der Arbeitsunfähigkeitsdauer schockbetroffener Mitarbeiter,
- Zurückführung von Kundenbeschwerden (Anzahl und Art),
- Pünktlichkeit.

Dipl.-Geogr.  
Hartmut Reinberg-Schüller

## Sicherheit in Bussen und Bahnen

Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste wird zunehmend handlungsbestimmend für die Verkehrsunternehmen. Zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens und zur Minimierung von Vandalismusschäden – die bekanntlich zur Verunsicherung der Fahrgäste beitragen – wird von den Unternehmen eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt. Darüber hinaus werden gemeinsam mit Dritten Projekte mit Präventivcharakter durchgeführt. Der VDV-Betriebsausschuss hat bei der Aktualisierung von Dienstanweisungen und Erstellung verschiedener VDV-Mitteilungen die Aspekte Kundenorientierung, Fahrgastsicherheit und Vorbeugung von Vandalismus stärker berücksichtigt.

Sicherheit ist ein zentrales und individuelles Bedürfnis. Die Sicherheit eines Fahrgastes ist objektiv vorhanden, wenn eine Fahrt ohne Verlust an »Leib und Leben« sowie ohne Gefährdung und Bedrohung durchgeführt wird. Objektive Sicherheit kann aufgrund der gemeldeten Vorfälle in Zahlen ausgedrückt werden. Vorfälle wie beispielsweise Belästigungen oder Beschimpfungen, die nicht gemeldet werden, relativieren die objektive Sicherheit.

Subjektive Unsicherheit beginnt an dem Punkt, an dem sich ein Fahrgast unsicher, bedroht oder gefährdet fühlt. Sicherheit beginnt also bereits beim subjektiven Sicherheitsempfinden. Fühlt sich eine Person bedroht oder gefährdet, wird sie entsprechende Formen von Angst und Vermeidungsstrategien entwickeln, die letztlich dazu führen, dass sie dem ÖPNV als Kunde verloren geht. Das Bedürfnis der Fahrgäste nach Mobilität wird auf lange Sicht nicht mit einem unsicheren Verkehrsmittel befriedigt.

Das subjektive Unsicherheitsempfinden hängt stark von persönlichen Eigenschaften, Fähigkeiten und Unfähigkeiten des Fahrgastes sowie vom Kenntnisstand über gemeldete Vorfälle ab. Die Unsicherheit älterer Menschen, den

richtigen Fahrschein zu kaufen, oder die Angst von Frauen, nachts den ÖPNV zu nutzen, sind Beispiele hierfür. Die Angst, den falschen Fahrschein gekauft zu haben, führt dazu, dass sich ein Fahrgast im System ÖPNV »unsicher« fühlt. Solange der Fahrgast die Situation überschauen kann (»Herr der Lage ist«), fühlt er sich sicher. Das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflusst das Handeln. Für die Unternehmen des ÖPNV ist daher das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste handlungsbestimmend.

Die Gewährleistung eines höchstmöglichen Maßes an technischer und betrieblicher Sicherheit ist Grundprinzip aller Verkehrsunternehmen, wodurch die im Folgenden genannten Gefährdungspotenziale minimiert werden:

- technisches Versagen,
- organisatorische Mängel,
- menschliche Fehlhandlungen,
- höhere Gewalt und
- vorsätzliche Handlungen.

Das Hauptaugenmerk der Verkehrsunternehmen bei der Minimierung

der Gefährdungspotenziale hat sich vermehrt auf die Eindämmung von vorsätzlichen Handlungen gerichtet, da die durch Vandalismus entstandenen Schäden an betrieblichen Anlagen in den letzten Jahren gestiegen sind.

Viele bauliche, technische und betriebliche Präventionsmaßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren umgesetzt, um das subjektive Sicherheitsempfinden zu steigern, wie beispielsweise:

- helle Haltestellen,
- Glasaufzüge,
- Einklemmschutz an Fahrzeugtüren,
- personelle Präsenz in Fahrzeugen und an Haltestellen,
- Videoüberwachung,
- Halten auf Wunsch sowie
- Taxiruf.

In Nordrhein-Westfalen besteht eigens zur Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung des Service ein Förderprogramm. Neben baulichen, technischen und betrieblichen helfen auch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, das subjektive Sicherheitsempfinden zu steigern: »Tue Gutes und rede darüber« ist auch für die Sicherheit im ÖPNV wichtig. Viele Verkehrsunternehmen haben bereits Broschüren zum Thema aufgelegt, die den Wissensstand und somit das Sicherheitsempfinden erhöhen.

Bei stark verunsicherten Fahrgästen reicht Information allein jedoch nicht aus. Ein Mobilitätstraining, wie es z. B. die Rheinische Bahngesellschaft AG (Rheinbahn, Düsseldorf) regelmäßig speziell für Senioren durchführt und viele andere Verkehrsunternehmen auch für Rollstuhlfahrer anbieten, hilft, das Sicherheitsempfinden zu erhöhen.

Die genannten Maßnahmen zeigen, dass die Verkehrsunternehmen das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ernst nehmen. Die Kundenorientierung der Unternehmen hat dazu geführt, dass sich Fahrgäste sicherer fühlen, was am ÖPNV-Kundenbarometer abzulesen ist. Die Kundenbewer-

Sicherheitshinweise in Broschürenform tragen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens bei



tungen zeigen jedoch auch, dass kein Anlass zum »Zurücklehnen« besteht.

### Projektbezogene Maßnahmen

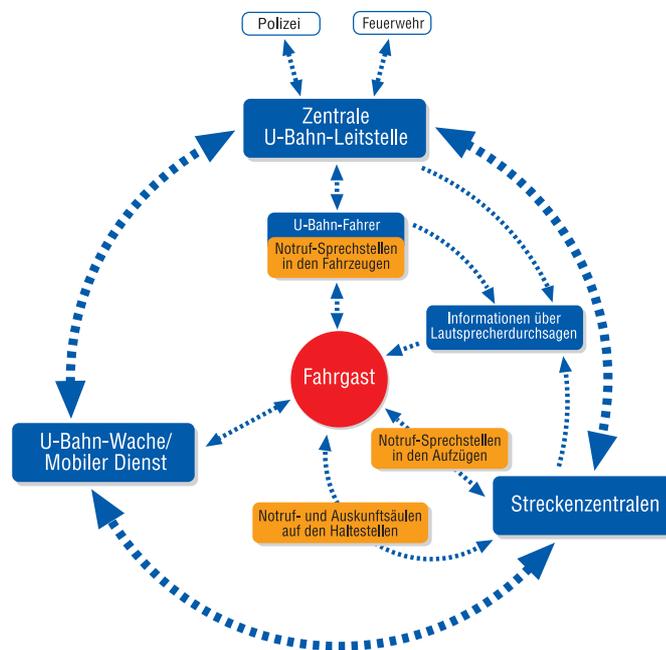
Die durch Vandalismus verursachten Schäden beeinträchtigen das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. Daher besteht seitens der Unternehmen die Notwendigkeit, gezielte Gegenmaßnahmen umzusetzen. Passive Maßnahmen, wie Schutzfolien, schützen zwar die Substanz, tragen aber nicht zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens bei. Verstärkte personelle Präsenz bzw. Videoüberwachung vermindert jedoch Vandalismusschäden nachweislich.

Das seit 1998 laufende Projekt »Fahrzeugbegleiter« der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (BOGESTRA) ist aufgrund seines Erfolgs mittlerweile von einigen Unternehmen übernommen worden. Neuestes Projekt der BOGESTRA ist ein Videofilm zum Thema »Gewaltprävention und Förderung der Zivilcourage«, der im Rahmen der Ordnungspartnerschaft mit der Polizei in Bochum produziert wird. Der Videofilm soll unter anderem bei Gewaltpräventionsveranstaltungen für Jugendliche und Erwachsene sowie bei Schulungen von Polizeibeamten, Fahrdienstmitarbeitern und Fahr- ausweisprüfern eingesetzt werden.

### Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter

Aufgrund der Tatsache, dass Verkehrsunternehmen einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb gewährleisten müssen und dies durch Betriebsbedienstete sicherzustellen ist, kommt der Aus- und Weiterbildung dieses Personals eine wesentliche Bedeutung zu. Zunehmend wird das Fahr- und Sicherheitspersonal auch in Deeskalation geschult. Das Sicherheitsempfinden des Fahrpersonals im Umgang mit jugendlichen Gruppen, Fußball-Fans, alkoholisierten und drogenabhängigen Menschen kann erheblich durch die Kenntnis und das Training von Deeskalationsmaßnahmen gesteigert werden. Vorfälle können somit entschärft werden. Die Schulung des Fahrpersonals in Sachen Kundendienst, Deeskalation und Prävention nimmt daher einen immer breiteren Raum in der Aus- und Weiterbildung ein. Dass das

### Sicherheitskonzept der Hamburger Hochbahn AG



Das Sicherheitskonzept der Hamburger Hochbahn AG: Der Fahrgast steht im Mittelpunkt

subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste für die Verkehrsunternehmen handlungsbestimmend ist, drückt nicht zuletzt die neue Dienstleistungs-Norm DIN EN 13816 aus, in der neben sechs anderen Qualitätsfaktoren auch die Sicherheit benannt ist.

Die Sicherheit des Betriebs und somit auch der Fahrgäste ist aus Sicht des VDV oberstes Gebot. Die Betriebsbediensteten sowie technische Entwicklungen im Anlagen- und Fahrzeugbau müssen hohe Sicherheitsstandards gewährleisten. Der Betriebsausschuss des VDV hat mit der Überarbeitung der »Dienst-anweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen« (DF Strab) die Aktualisierung der Dienst-anweisungen (DF Bus, DA Aufsicht, DF Strab) abgeschlossen. Wesentliches Kriterium bei der Überarbeitung war neben der Gewährleistung von

Sicherheit und Ordnung im Betrieb der Aspekt Kundendienst. Darüber hinaus hat der Betriebsausschuss die VDV-Mitteilungen Nr. 7012 »Kundenorientierte Qualitätskriterien« (November 2001) und Nr. 7015 »Einsatz der Videotechnik im ÖPNV« (Mai 2002) veröffentlicht.

In der VDV-Mitteilung »Kundenorientierte Qualitätskriterien«, die sich an der Norm DIN EN 13816 orientiert, ist das Thema »Sicherheit« als Qualitätskriterium näher dargestellt worden. Die VDV-Mitteilung »Einsatz der Videotechnik im ÖPNV« stellt die betrieblichen, technischen und rechtlichen Aspekte des Videoeinsatzes zusammenfassend dar.

Dipl.-Geogr.  
Hartmut Reinberg-Schüller



Zu beträchtlichen finanziellen Schäden durch Vandalismus kommen nicht unerhebliche Imageschäden, die sich letztlich auch finanziell auswirken

## Standardisierung der europäischen Systemarchitektur für interoperable elektronische Fahrgeldmanagement-Systeme (EFM)

Europäische öffentliche Personenverkehrs-Unternehmen (ÖPV) ersetzen zunehmend ihre vorhandenen Vertriebssysteme durch elektronische Fahrgeldmanagement-Systeme (EFM). Die neuen Systeme ermöglichen es, neue Kunden zu gewinnen, indem sie die Zugangsbarrieren »Tarifkenntnisse« und »Bargeldverfügbarkeit« aufheben. EFM-Systeme mit interoperabler Systemarchitektur vernetzen diese Einzelsysteme miteinander und ermöglichen dadurch den Kunden eine nahtlose Nutzung des ÖPV-Netzes. Ein Konsortium, bestehend aus Industrieunternehmen, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden entwickelt zusammen mit dem VDV und mit Unterstützung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) das deutsche interoperable EFM-System »VDV-Kernapplikation«. Parallel zur nationalen Standardisierung werden diesbezüglich auch europäische Normungsaktivitäten engagiert vom VDV vorangetrieben.

Der Abbau von Zugangsbarrieren und der damit erzielbare Gewinn neuer Kunden ist eines der Hauptinteressen der öffentlichen Personenverkehrsunternehmen. Dies ist zum Beispiel durch die Bereitstellung eines durchgehend nutzbaren öffentlichen Verkehrsnetzes erreichbar. Die modernen EFM Systeme bieten den ÖPV-Unternehmen die Möglichkeit, die Zugangsbarrieren »Bargeld« und »Tarifkenntnisse« abzubauen. Erst der Einsatz eines standardisierten interoperablen EFM-Systems ermöglicht den Kunden die durchgehende Nutzung des Netzes.

### Standardisierung von interoperablen EFM-Systemen

Die Entwicklung und Standardisierung eines deutschlandweit einsetzbaren interoperablen EFM-

Systems wird derzeit vom VDV in Zusammenarbeit mit Industrie- und Verkehrsunternehmen sowie Verkehrsverbänden betrieben. Das entsprechende Forschungsprojekt »VDV-Kernapplikation« erfährt eine Förderung durch das BMBF. Zur Sicherung dieser Entwicklungsinvestitionen und um einen Erfahrungsaustausch der in Europa tätigen Experten zu intensivieren, wurden vom VDV frühzeitig auch die europäischen Normungsaktivitäten für EFM-Systeme mit vorangetrieben.

Im Europäischen Standardisierungsinstitut CEN wurde im Arbeitsausschuss 3 »Öffentlicher Verkehr« des technischen Komitees TC 278 Straßenverkehrstelematik die neue Unterarbeitsgruppe SG5 »Interoperable EFM Systemarchitektur« gegründet. Aufgabe dieser als »CEN TC 278 WG3 SG5« bezeichneten

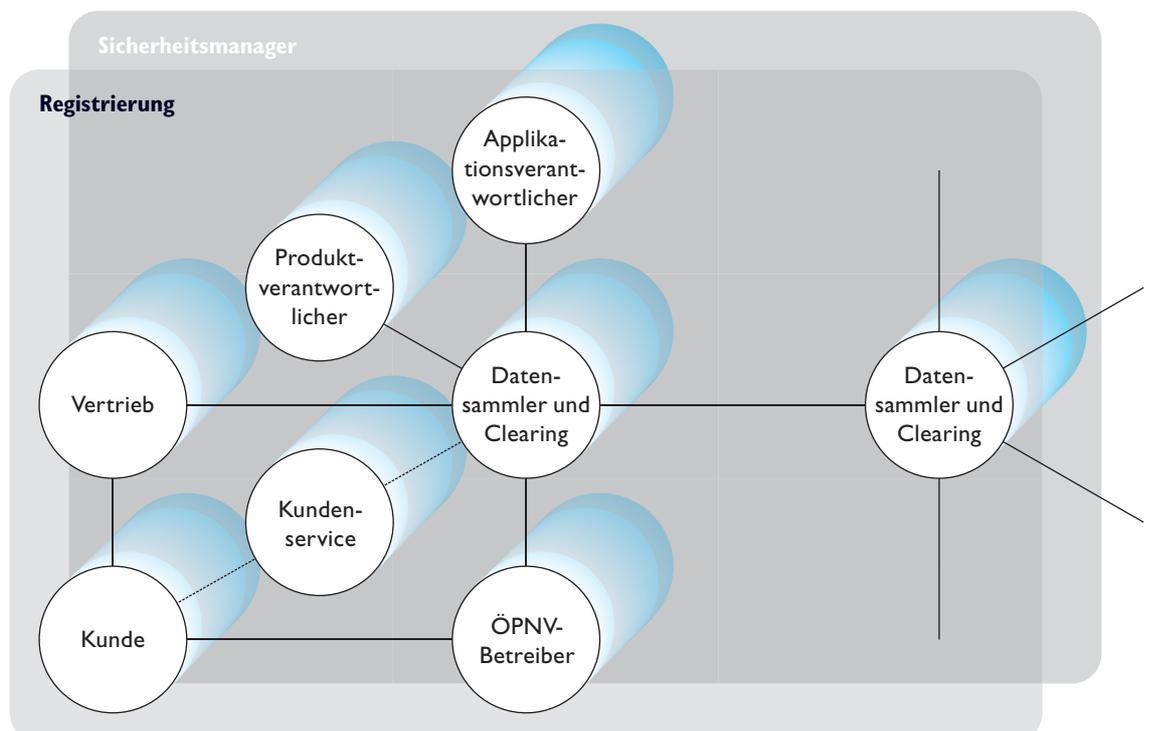
Gruppe ist die Standardisierung der europäischen interoperablen EFM-Systemarchitektur. Ihre Arbeit begann in 2001 und wird aktiv von Experten aus Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und Norwegen unterstützt.

In Deutschland wird diese Arbeitsgruppe durch das Gremium »DIN FAKRA AK717.0.3 SpUA 5« begleitet, in dem neben der im Forschungsprojekt beteiligten Industrie und der Forschungsprojektleitung auch VDV-Unternehmen und weitere Industriefirmen vertreten sind. Aufgabe des Spiegelgremiums ist es, die mit der VDV-Kernapplikation verbundenen Interessen in die europäische Normung zu integrieren. Weiterhin bietet dieses Gremium den nicht im Forschungsprojekt beteiligten Industrieunternehmen die Möglichkeit, sich über den aktuellen Entwicklungsstand der VDV-Kernapplikation zu informieren und technische Aspekte mit zu diskutieren. Sowohl die europäische als auch die deutsche Arbeitsgruppe werden vom VDV-Fachbereich Normung geleitet.

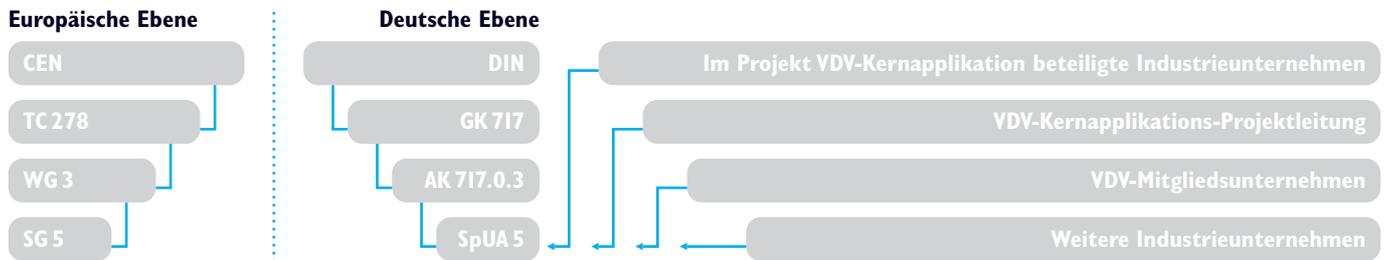
### Inhalte der europäischen Standardisierung

In den ersten Diskussionen der Arbeitsgruppe wurden die unterschiedlichen nationalen Erfahrungen zur Interoperabilität erörtert. Interoperabilität für EFM-Systeme

### Europäische IFM-Systemarchitektur



## Normungsstruktur zur interoperablen EFM-Systemarchitektur



bedeutet, dass der Fahrgast unter Benutzung eines einzigen Mediums, zum Beispiel einer SmartCard, in den Verkehrsnetzen der vertraglich eingebundenen Betreiber uneingeschränkt reisen kann. Diese Interoperabilitätsdefinition integriert auch europäische Gesichtspunkte. Wird in Deutschland darunter hauptsächlich die Vernetzung von Verbänden und von Regionen verstanden, wird in vielen anderen europäischen Ländern nur die Vernetzung einzelner ÖPV-Unternehmen auf Verbundebene angestrebt.

Um diesen Anforderungen gerecht werden zu können, wird von der Arbeitsgruppe CEN TC 278 WG 3 SG 5 der erste Teil eines Standards entwickelt, der die generelle Systemarchitektur eines interoperablen EFM-Systems sowie die zur Realisierung der Interoperabilität erforderlichen Aufgaben beschreibt und diese Aufgaben funktionalen Einheiten zuordnet. Zur Beschreibung des Systems wurden die zentralen Begriffe »Produkt« und »Applikation« definiert. Ein Produkt definiert die Nutzung des ÖPV und dessen Preis. Die Applikation befindet sich auf einem Kundenmedium, zum Beispiel einer SmartCard, und ermöglicht die sichere Speicherung der Produktdaten. Zur Entkopplung der langlebigen Applikationsdefinition von der schnelllebigen Entwicklung elektronischer Kundenmedien betrachtet der Standard das Kundenmedium nur als Träger der Applikation. Die Definition der Applikation für das interoperable EFM-System geschieht in dem Standardisierungsgremium CEN TC 224 WG 1 I.

### Funktionale Einheiten

In der europäischen EFM-Systemarchitektur wurden die folgenden funktionalen Einheiten mit zugehörigen Aufgaben identifiziert:

- Die Aufgabe der Applikationsdefinition wird vom Applikationsverantwortlichen übernommen.

- Die Distribution der Applikation zum Kunden geschieht durch den autorisierten Vertrieb.
- Der Produktverantwortliche definiert die Produkte durch die Festlegung des Tarifes und der zugehörigen Beförderungsleistung.
- Die Produkte werden über den Vertrieb an den Kunden im Auftrag des Produktverantwortlichen verkauft und auf dem Kundenmedium gespeichert.
- Der Kunde ist der Nutzer des ÖPV-Verkehrsnetzes. Er benötigt hierzu ein Medium, welches die Applikation beinhaltet, in der wiederum das beim Vertrieb erworbene Produkt gespeichert ist.
- Bei der Nutzung der ÖPV-Leistung durch den Kunden erfasst der ÖPV-Betreiber die Produktdaten des Kunden.
- Die im System anfallenden Produktverkaufs- und Produktnutzungsdaten werden von der Datensammel- und Clearing-Einheit gesammelt, aufbereitet und verteilt. Diese Einheit regelt auch den Datenaustausch mit anderen vertraglich assoziierten EFM-Systemen.
- Mit dem Kundenservice wird dem Kunden im Umgang mit dem EFM-System eine Hilfestellung angeboten. Diese Aufgabe wird in der europäischen Norm optional betrachtet. In der VDV Kernapplikation wird der Kundenservice implementiert.

### Querschnittsfunktionen der europäischen interoperablen EFM-Systemarchitektur

Zur Gewährleistung des sicheren und vertrauensvollen Betriebes eines interoperablen EFM-Systems werden zusätzlich Funktionen zur ein-eindeutigen Identifikation von Systemdaten und -komponenten und zur Betrugsvermeidung benötigt. Diese Funktionen greifen in alle anderen Aufgaben ein und müssen für alle vernetzten inter-

operablen EFM-Systeme einheitlich geregelt sein. Die Identifikationsaufgaben werden von der Registrierung, die notwendigen Sicherheitsfunktionen zur Vermeidung von Betrug vom Sicherheitsmanager übernommen.

Innerhalb der VDV-Kernapplikation werden die Aufgaben einzelner Einheiten implementierungsabhängig weiter detailliert. Innerhalb des Vertriebs ist z. B. die Funktion des Kundenvertragspartners (KVP) integriert. Dieser schließt alle benötigten Verträge mit dem Kunden und übernimmt die Rechnungslegung. Die Funktion des ÖPV-Betreibers ist aufgeteilt in die Erfassungsaufgabe und einer zusätzlichen Kontrollaufgabe. Im Weiteren erläutert der Standard die Systemprozesse, beschreibt die grundsätzlichen Sicherheitsanforderungen und weist auf vertragliche Beziehungen zwischen Funktionseinheiten hin. Eine Veröffentlichung des ersten Teils des Standards ist für 2003 vorgesehen.

### Zukünftige Arbeiten in der europäischen Standardisierung

Basierend auf den Arbeiten des ersten Teils des Standards müssen die Schnittstellen zwischen den Funktionseinheiten detailliert beschrieben und in weiteren Teilen veröffentlicht werden. Diese Schnittstellendefinitionen werden im Projekt VDV-Kernapplikation entwickelt und in die zukünftige Standardisierungsarbeit eingebracht. Die gemeinsamen Anstrengungen, ein europäisches interoperables EFM-System zu entwickeln, beeinflussen die derzeit aufblühenden EFM-Systeme sehr. Eine europäische Vernetzung der nationalen Systeme wird dadurch in Zukunft vereinfacht und somit die Realisierung der Vision des europäischen durchgängigen ÖPV vorangetrieben.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

## Vom TRF-Modul zur DIN-Norm

Im VDV-Jahresbericht 1997 wurde unter dem Titel »Neuer einheitlicher Sicherheitsrahmen für Fahrzeuginstandhaltung erarbeitet« ausführlich auf die im Entstehen begriffenen Grundlagenstandards zur Fahrzeuginstandhaltung eingegangen. Unter dem Begriff »Technisches Regelwerk Fahrzeugzustand (TRF)« sind zwischenzeitlich 84 Module erarbeitet und veröffentlicht worden. Im Jahr 1999 hatte der Lenkungsausschuss (TRF-LA) den Beschluss gefasst, das in den TRF-Modulen niedergelegte Know-how in das nationale DIN-Regelwerk zu überführen und einen entsprechenden Normungsantrag beim Fachnormenausschuss Schienenfahrzeuge (FSF) gestellt.

Dieser Normungsantrag wurde gegenüber dem FSF mit folgenden Schwerpunkten untersetzt – das TRF

- ist die Sammlung von anerkannten Regeln der Technik für die aus Sicherheitsgründen notwendigen Anforderungen an die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen der Regelspurweite, welche nach deutschen Bestimmungen abgenommen wurden und auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes betrieben werden;
- enthält technische Festlegungen, die von der Mehrheit repräsentativer Fachleute als Wiedergabe des Standes der Technik angesehen werden. Von diesen Festlegungen darf nur abgewi-

chen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit nachgewiesen ist;

- beschreibt für die sicherheitsrelevanten und überwachungsbedürftigen Komponenten den erforderlichen technischen Zustand sowie die wesentlichen Arbeitsinhalte bzw. Instandhaltungskategorien (Einsatzbedingungen, Einheit, Größe), wenn sie zur Erreichung des Zustandes notwendigerweise festzulegen sind. Darüber hinaus werden komponentenübergreifende Regelungen für das Fahrzeug festgelegt;
- ist nach modularen Gesichtspunkten gegliedert. Die Elemente des TRF bestehen aus Modulen, Anhängen, Vordrucken und Zusätzen;

Das Technische Regelwerk Fahrzeugzustand stellt somit Mindestanforderungen an den Betriebszustand von Eisenbahnfahrzeugen (Triebfahrzeugen, Reisezugwagen, Güterwagen, Nebenfahrzeuge) und deren sicherheitsrelevanten und überwachungsbedürftigen Komponenten dar, die auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes verkehren. Fahrzeuge dürfen nur betrieben werden, wenn diese mindestens die Anforderungen des TRF erfüllen.

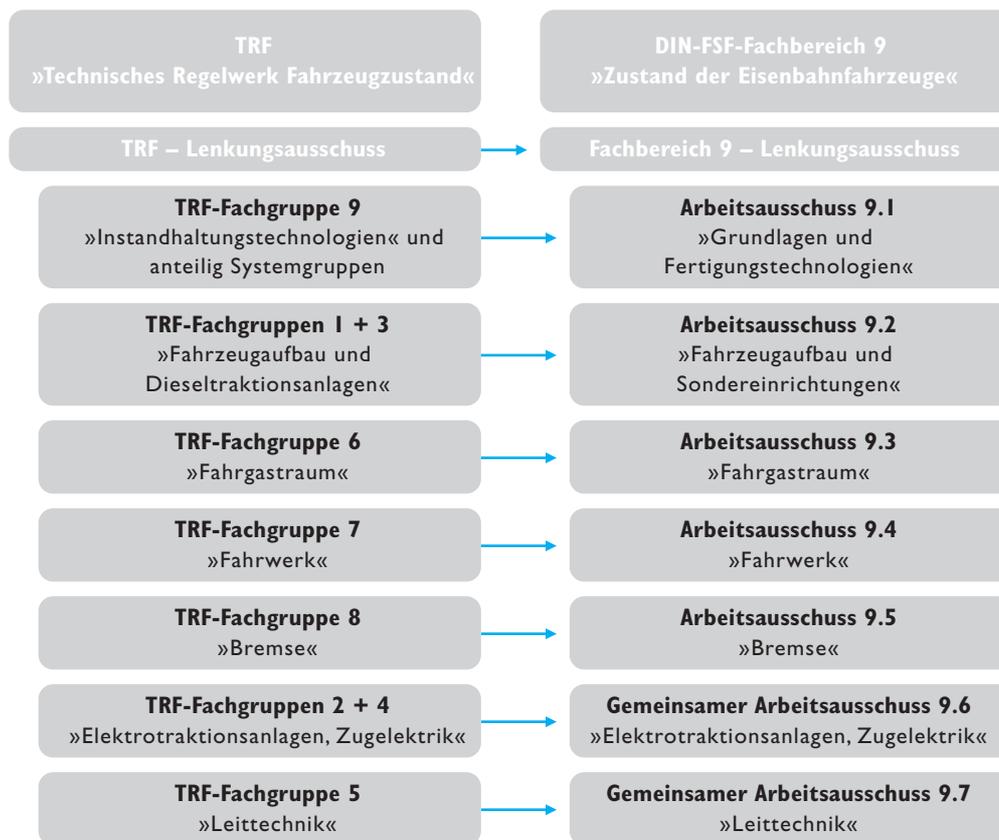
### TRF wurde durch alle Interessengruppen gemeinsam erarbeitet

Das TRF ist ein unternehmensübergreifendes übergeordnetes Regelwerk, das gemeinsam von Bahnindustrie, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufsichtsbehörden des Bundes und der Länder, Verbänden sowie Privatwageneinstellern erarbeitet wird. In den Arbeitsgremien werden die Interessentenkreise durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), den Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), den Verband der Privatwageninteressenten (VPI), den Verband der privaten Reisezugwageneinsteller (VPR) und die Deutsche Bahn AG (DB AG) vertreten.

Die Arbeitsgruppe »Technische Regelwerke« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat in ihrem Schlussbericht vom 18. Dezember 1998 das TRF im Zusammenhang mit Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) und Eisenbahn-Signalordnung (ESO) zu den gesetzlichen Standards gerechnet, die aus Gründen der Sicherheit unverzichtbar sind. Im Ergebnis wurde festgestellt: »Das umfassende TRF muss nicht zwingend im Verordnungsrang geregelt werden, bei einer späteren Novellierung der EBO wäre zu prüfen, ob hierzu ein Hinweis, etwa in Form einer Generalklausel, aufgenommen werden soll.«

Die hohe Einschätzung des TRF, auch durch die vorgenannte Arbeitsgruppe, erfordert für die Umsetzung des TRF eine Form, die dieser Einschätzung gerecht wird. Nach Auffassung des TRF-Lenkungsausschusses sind hierfür Normen des Deutschen Institutes für Normung (DIN), die auch juristisch als

### Struktur des Fachbereichs 9 im DIN-Normungsausschuss Schienenfahrzeuge (FSF)



anerkannte Regeln der Technik gelten, eine geeignete und angemessene Lösung. Als weiteres Ziel wird auch die Einbringung dieser DIN-Normen in die europäische Normung angestrebt.

Der FSF-Beirat hat den vorgenannten Antrag zustimmend zur Kenntnis genommen und auf seiner Sitzung im November 1999 beschlossen, den Fachbereich 9 (FB 9) »Fahrzeugzustand« im FSF des DIN neu zu installieren. Darüber hinaus wurde festgelegt, dass in diesem Fachbereich Normen mit elektrotechnischen Inhalten in Gemeinschaftsausschüssen (GAA) bearbeitet werden. Die Federführung und Betreuung dieser Normen liegt bei der Deutschen Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik (DKE) im DIN und Verband der Elektrotechnik (VDE). Die Normen des Gesamtwerkes werden unter der Normenreihe DIN 27201-X bis DIN 27205-X und DIN VDE 0119-206-X sowie DIN VDE 0119-207-X veröffentlicht.

#### Seit 2000 werden die TRF-Module in DIN-Normen aufgenommen

Nach erfolgter Konstituierung aller Gremien des neuen Fachbereiches 9 beim FSF konnten die Arbeiten zur Überführung von TRF-Modulen in DIN-Normen im Jahr 2000 aufgenommen werden. Die Struktur der neuen FSF-DIN-Gremien und die Zuordnung der TRF-Gremien ist in Grafik 1 dargestellt.

Der VDV hat sich in die Arbeitsgremien des Fachbereiches 9 durch Fachleute aus den im Ausschuss Eisenbahnfahrzeuge (AEF) engagierten Mitgliedsunternehmen eingebracht. Durch die angespannte Personalsituation in den VDV-Mitgliedsunternehmen ist es bislang jedoch lediglich gelungen, in den wichtigsten Arbeitsausschüssen präsent zu sein.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind im Rahmen des TRF 84 Module in Kraft gesetzt worden (Weißdruck). Mit der Aktualisierung 04/2002 wurde das Regelwerk »TRF« dem neuesten Stand angepasst. Die TRF-Module werden in drei Sammelmappen vertrieben.

Damit die interessierte Fachwelt den Arbeitsfortschritt bei der Überführung der TRF-Module in

DIN-Normen zeitnah verfolgen kann, wird in kurzen Intervallen im Beiblatt I zur DIN 27200 »Stand Überführung Technisches Regelwerk Fahrzeugzustand (TRF) in DIN« veröffentlicht. Hier wird in einer Matrix auf die jeweilige Nummer und den zugehörigen Status von TRF-Modul und DIN-Norm hingewiesen.

#### Abschluss der Arbeiten bis Februar 2005

Derzeit liegen der Fachwelt mehr als 20 DIN-Normentwürfe (Gelbdruck) zur Stellungnahme vor. Nach Angaben der FSF-Geschäftsstelle benötigt eine Norm für die Arbeitsschritte

- Start im Arbeitsausschuss,
- Verabschiedung zum Entwurf,
- interne Prüfung im DIN,
- Laufzeit des Entwurfs für Stellungnahme,
- Beratung der Stellungnahme und Verabschiedung zur Norm und
- Erscheinen der Norm

im Durchschnitt eine Bearbeitungszeit von 34 Monaten. Je nach Inhalt und Umfang kann diese Zeitspanne variieren. Die FSF-Geschäftsstelle geht davon aus, dass die Überfüh-

rung der TRF-Module in DIN-Normen zwischen 02/2004 und 02/2005 abgeschlossen werden kann.

Damit wäre dann die Forderung des § 2 Abs. 1 EBO nach anerkannten Regeln der Technik für den Bereich des Fahrzeugzustandes und der Fahrzeuginstandhaltung durch eine Sammlung von Grundlagenstandards erfüllt.

Die Untersetzung dieser Grundlagenstandards mit unternehmensspezifischen Regelwerken zur Erfüllung der Sicherheitspflichten aus AEG und EBO bleibt davon unberührt.

Mit der Schaffung der Normenreihe »Zustand der Eisenbahnfahrzeuge – Grundsätze und Begriffe für den betriebssicheren Zustand« ist ein weiterer Schritt in Richtung diskriminierungsfreier Zugang zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG »über die Interoperabilität des konventionellen trans-europäischen Eisenbahnsystems« (siehe auch Jahresbericht 2001) abgeschlossen.

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

#### Technisches Regelwerk Fahrzeugzustand (TRF) – Modulübersicht

Modulnummer	Bezeichnung der Modulgruppe	Modulanzahl (davon Entwürfe in Klammern)
TRF. 00	Fahrzeug	5 (1)
TRF. 02 – 04	Fahrwerk	10 (2)
TRF. 05	Zug- und Stoßeinrichtung	1
TRF. 07 – 09	Bremse	15
TRF. 10 – 13	Ausrüstungsteile	4
TRF. 19 – 20	Fahrzeugaufbau	3 (1)
TRF. 22 – 24	Türen, Übergänge	11
TRF. 26 – 27	Elektrische Einrichtungen	4
TRF. 28	Heizung	1
TRF. 30	Sanitäre Einrichtungen	2
TRF. 32	Behälter	2
TRF. 33	Getränkeschank- und Flüssiggasanlagen	2
TRF. 60 – 62	Elektrotraktionsanlagen	3
TRF. 70 – 75	Sicherheitseinrichtungen für den Fahrbetrieb	15 (1)
TRF. 91	Aufzugsanlagen	1
TRF. 95	Verfahren	11 (1)

## BOStrab wird in Europa immer häufiger angewandt

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) entwickelt sich insbesondere durch ihren technischen Fortschritt begünstigenden Aufbau mehr und mehr zu einer europäischen Grundlage für den Bau und Betrieb von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Der VDV-Schienefahrzeugeausschuss ist daran maßgeblich beteiligt.

Trotz ihres Alters von 15 Jahren bleibt die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung), kurz BOStrab genannt, aktuell wie zum Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung, auch wenn speziell bei der Fahrzeugtechnik seitdem gravierende technische Weiterentwicklungen zum Tragen gekommen sind, zu denen u. a. die Einführung der Niederflurtechnik, die Umstellung der Fahrzeuggesteuerung von Direktverdrahtung auf Datenbussysteme und der zunehmende halb- und vollautomatische Betrieb von Fahrzeugen zählen. In allen Fällen waren diese Entwicklungen im von der BOStrab definierten Rahmen möglich.

Warum hat dieses Regelwerk eine derartige Bedeutung und wird auch in immer mehr europäischen Ländern zur Grundlage für den Bau und Betrieb von spurgebundenen Nahverkehrssystemen? Die Antwort auf diese Frage ist durch den Vergleich der derzeit gültigen BOStrab-Ausgabe mit deren Vorgängerin aus dem Jahre 1965 zu finden. Die 65er Ausgabe war nach dem Zweiten Weltkrieg die erste komplette Überarbeitung der ursprünglichen BOStrab aus dem Jahre 1937 und brachte viele neue, heute als Selbstverständlichkeit

geltende Forderungen an Straßenbahnfahrzeuge und -anlagen. Im Nachhinein zeigte sich aber, dass diese Ausgabe einerseits viel zu detailliert war und andererseits neuartige, der BOStrab unterliegende Verkehrssysteme nicht berücksichtigte, wie beispielsweise vollautomatische Kabinenbahnen (z. B. H-Bahn in Dortmund). Daher wurde eine BOStrab erstellt, die nur Grundanforderungen an spurgebundene Nahverkehrssysteme enthielt, welche bei Bedarf durch Richtlinien konkretisiert werden konnten; als Beispiel sind die Bremsrichtlinien und Fahrzeug-Brand-schutz-Richtlinien zu nennen. Diese Richtlinien gelten als »Allgemein anerkannte Regeln der Technik«, zu denen u. a. auch Normen und ähnliche Regelwerke sowie die VDV-Schriften zählen.

### VDV-Schriften und -Mitteilungen ergänzen BOStrab

Dieser Aufbau des gesetzlichen Regelwerks für deutsche spurgebundene Nahverkehrssysteme hat den Vorteil, dass bei der Abnahme von Neufahrzeugen den Technischen Aufsichtsbehörden nicht für alle Komponenten Studien und Untersuchungen vorgelegt werden müssen. Vielmehr sind Nachweise zu erbringen, die belegen, dass

das Fahrzeug sowohl den Forderungen der BOStrab als auch den allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht. Dazu leistet der VDV und hier speziell der VDV-Schienefahrzeugeausschuss einen wesentlichen Beitrag, indem er VDV-Schriften und -Mitteilungen zum Thema »Nahverkehrs-Schienefahrzeuge« erarbeitet. Diese Publikationen haben in Deutschland fast den gleichen Stellenwert wie Normen, da sie auf den Erfahrungen der VDV-Mitgliedsunternehmen mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen aufbauen.

### »MARIE«-Forschungsvorhaben bezeichnet BOStrab als vorbildlich

Diese positiven Eigenschaften haben in europäischen Nachbarländern das deutsche Regelwerk für spurgebundene Nahverkehrssysteme im Allgemeinen und die BOStrab im Besonderen in den letzten Jahren bekannt gemacht.

Vonseiten der Generaldirektion »Wirtschaft« der Europäischen Kommission, des Europäischen Eisenbahn-Industrieverbandes (UNIFE) und des internationalen Dachverbandes des öffentlichen Personenverkehrs UITP wurde vor etwas mehr als fünf Jahren die Initiative »MARIE« (Mass Transit Rail Initiative Europe) gestartet, mit der einheitliche europäische Vorgaben für einen kostengünstigeren Bau von neuen Straßen- und Stadtbahnssystemen in Europa erarbeitet werden sollen. U. a. war geplant, genaue Vorgaben für eine »Tram of Europe« zu erstellen. Nicht nur der VDV war der Meinung, dass die Entwicklung von kostengünstigeren Straßen- und Stadtbahnfahrzeugen die originäre Aufgabe der Fahrzeugindustrie und nicht die der Europäischen Kommission sei.

Um zu untersuchen, wo die eigentlichen Hindernisse für eine partielle Standardisierung der Fahrzeuge liegen, wurde das europäische Forschungsvorhaben »Beeinträchtigung des Binnenmarktes für Schienenpersonennahverkehrssysteme« durchgeführt. Es wurde auch vom VDV-Schienefahrzeugeausschuss vermutet, dass insbesondere die geltenden nationalen gesetzlichen Regelungen und die durch die vorhandenen Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Netze vorgegebenen Bedingungen einer wünschenswerten Standardisierung im Wege

Die Metro in Kopenhagen, eingeweiht im Jahr 2002, ist nach den Regelungen der BOStrab gebaut



stunden. Im Abschlussbericht des Forschungsvorhabens, der im Herbst 2000 vorlag, wurde die oben geschilderte Vermutung größtenteils bestätigt. U. a. wurde festgestellt, dass die Anzahl der beschafften Fahrzeuge für neue Straßen- und Stadtbahnssysteme gegenüber der Anzahl der Fahrzeuge zur Ersatzbeschaffung fast zu vernachlässigen ist. Weiterhin ergab dieses Vorhaben, dass die BOStrab in vielen Ländern Europas die Grundlage für den Bau und Betrieb der Straßenbahnanlagen und -fahrzeuge darstellt. Für den VDV-Schienefahrzeugausschuss war besonders erfreulich, dass die VDV-Schriften auch europäisch als wertvolle Empfehlungen angesehen werden und der Aufbau des deutschen Regelwerks als vorbildlich für zukünftige europäische Regelungen bezeichnet wurde.

### **BOStrab wird schon jetzt in Nachbarstaaten angewandt**

Diese »offizielle« Bestätigung des in Deutschland eingeschlagenen Weges beim Aufbau des Regelwerks für Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge hat eine Grundlage, die in den meisten anderen Ländern Europas häufig fehlt: die seit Jahrzehnten erfolgreiche Zusammenarbeit von Mitarbeitern der Verkehrsministerien des Bundes und der Länder, der Technischen Aufsichtsbehörden, der Industrie und der VDV-Mitgliedsunternehmen bei der Erstellung von Regelwerken, angefangen bei der BOStrab und deren Richtlinien bis hinunter zu den VDV-Schriften und -Mitteilungen. Diese Tatsache wurde ebenfalls in dem Abschlussbericht des oben angegebenen Forschungsvorhabens als äußerst positiv bewertet.

Regierungen bzw. Aufsichtsbehörden in einigen anderen europäischen Staaten war dies schon seit langem bekannt. Sie haben entweder die BOStrab fast wortgleich für eigene Regelungen übernommen, z. B. in Österreich für die dortige Straßenbahn-Verordnung, oder diese als Grundlage für neue Nahverkehrssysteme genutzt, wie z. B. für die im Herbst 2002 in Betrieb genommene Metro in Kopenhagen.

Als Nachfolgeprojekt von »MARIE« wurde im Herbst 2002 ein so genanntes »Europäisches Netzwerk« zum Thema »Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge« mit dem Ziel



Schon heute bietet die Saarbahn grenzüberschreitende Verkehre an: hier im Bild die Grenzbrücke zwischen Deutschland und Frankreich bei Saargemünd

gestartet, konkrete Vorschläge für europäische Regelungen zu erarbeiten. Dieses Netzwerk wird federführend von einem Consulting-Unternehmen geleitet, das eine Tochtergesellschaft eines bedeutenden deutschen Verkehrsunternehmens ist. Der VDV-Schienefahrzeugausschuss wird sich auch an diesem Vorhaben, das unter dem Namen »Libertin« bekannt wurde, beteiligen und Mitarbeiter in entsprechende Expertengruppen entsenden.

### **Projekt »Stadtbahn Saar-Lor-Lux« – VDV-Erfahrungen hilfreich**

Als weiteres Beispiel für die europäische Arbeit des VDV-Schienefahrzeugausschusses kann das Vorhaben »Stadtbahn Saar-Lor-Lux« dienen. Dieses Vorhaben basiert auf dem erfolgreichen Regional-Stadtbahnssystem Saarbrücken, bei dem schon heute Saarbrücker Stadtbahnfahrzeuge auf Eisenbahnstrecken bis in den lothringischen Grenzbahnhof Saargemünd fahren. Das Befahren des französischen Streckenabschnittes war technisch relativ unkompliziert zu lösen, da auf diesem Streckenabschnitt die Oberleitungsspannung wie in Deutschland 15 kV/16,7 Hz beträgt und das dort eingesetzte Zugbeeinflussungssystem dem von deutschen Eisenbahnstrecken entspricht. Das Regional-Stadtbahnssystem könnte zur Förderung der Region Metz – Luxemburg – Saarbrücken konsequent weiterentwickelt werden. Dazu müssten die Saarbrücker Stadtbahnfahr-

zeuge gemeinsam mit konventionellen Eisenbahnzügen u. a. auf der Hauptstrecke Saarbrücken – Metz fahren. Außerdem wurde vonseiten der französischen Staatsbahn SNCF die Idee der Regional-Stadtbahnen – TramTrain genannt, in Deutschland auch unter dem Namen »Karlsruher Modell« bekannt – aufgegriffen und mit dem französischen Verkehrsministerium diskutiert.

Nicht zufällig bildete sich infolgedessen unter der Leitung des derzeitigen UITP-Präsidenten, Dr.-Ing. Wolfgang Meyer (Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe), eine Gesprächsrunde, um Regelungen an solche Regional-Stadtbahnfahrzeuge aus der Sicht aller Beteiligten formuliert werden könnten. Es wurde ein Lenkungskreis gebildet, der vier Arbeitskreise mit der Bearbeitung von Teilthemen wie z. B. Brandschutz und Festigkeit beauftragte. Vertreter des VDV-Schienefahrzeugausschusses hatten die Gelegenheit, die umfangreichen Erfahrungen von VDV-Mitgliedsunternehmen in diese Arbeitskreise einzubringen.

Diese beiden Beispiele verdeutlichen die erfolgreichen Bemühungen des VDV-Schienefahrzeugausschusses, Erfahrungen der deutschen Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Unternehmen in die vielfältigen europäischen Aktivitäten um einen zukunftsfähigen schienengebundenen ÖPNV einfließen zu lassen.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

## VDV-Schrift 550 ermöglicht Standardisierung von Oberleitungen für Straßen- und Stadtbahnen

Der VDV-Ausschuss für elektrische Energieanlagen hat maßgeblich dazu beigetragen, dass sowohl der Bau als auch die Instandhaltung der Oberleitungen für Straßen- und Stadtbahnen kostengünstig ausgeführt werden können. Einen wesentlichen Anteil hierbei wird die neue VDV-Schrift 550 haben, die auf den zu diesem Thema erschienenen europäischen Normen beruht und wertvolle Hinweise zum Aufbau der Anlagen und zur Wahl der Bauteile gibt.

Die Stromversorgung von Straßen- und Stadtbahnfahrzeugen mittels Oberleitungen hat sich seit über einem Jahrhundert bewährt. Andere Methoden, wie z. B. Stromzuführung nur über die beiden Fahr-schienen oder über unterirdische Schlitzrohrfahrleitungen, stellten sich als zu gefährlich oder zu stör-anfällig heraus, so dass seit dem Ende des 19. Jahrhunderts neu er-richtete Straßenbahnsysteme fast nur noch mit Oberleitungen aus-gerüstet wurden (siehe auch VDV-Jahresbericht 1999). Dies gilt bis heute, auch wenn in den letzten Jahren Versuche mit neuen Strom-zuführungssystemen durchgeführt wurden, die hauptsächlich aus in der Straßenoberfläche eingebet-eten elektrischen Kontaktplatten bestehen. Um Passanten beim Betreten dieser Platten vor einem elektrischen Schlag zu schützen, werden diese erst beim Überfahren durch Straßenbahnfahrzeuge in

geeigneter Weise unter Spannung gesetzt. Auch wenn ein solches unkonventionelles Stromzufüh-rungssystem in Kürze in Bordeaux auf einem kurzen innerstädtischen Stück in Betrieb geht, wird die Oberleitung weiterhin die Standard-Stromzuführung für Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge sein.

### Oberleitungen sind keine Kostentreiber

Die oft vorgebrachte Behauptung, Oberleitungen und Unterwerke würden die Kosten sowohl für den Bau als auch für die Instandhaltung von Straßen- und Stadtbahnstrecken in die Höhe treiben, kann mit Zahlen aus der Praxis leicht widerlegt werden. So betragen die Kosten für diese beiden technischen Einrich-tungen in der Regel weniger als zehn Prozent der Bausumme einer neuen Strecke. Die Instandhaltung von Oberleitungen ist zum aller-größten Teil von deren mechani-schen Belastung abhängig, d. h. von der Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge. Meist sind nur einfach durchzuführende Nachstararbeiten notwendig; ein Fahrdrabtwechsel ist in der Regel erst nach mehr als zehn Jahren erforderlich.

### Technischer Fortschritt vom VDV maßgeblich geprägt

Dass sich Oberleitungen mit der Zeit zu einem relativ pflegeleichten Teil der Stadt- und Straßenbahnsys-teme entwickelt haben, ist auch auf die technische Weiterentwicklung vieler Komponenten zurückzu-führen. So werden heute nur noch witterungsbeständige Materialien für die Aufhängung der Trageile und Fahrdrähte verwendet. Insbe-sondere die Verwendung von Alu-miniumrohren sowie Stäben und Rohren aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) für Ausleger hat dazu beigetragen. Als gewünschter Nebeneffekt wurde auch eine deut-liche Gewichtsreduzierung erreicht. Die Armaturen, unter anderem Klemmen, werden überwiegend

aus Bronzeguss hergestellt. Die Hersteller von Oberleitungsanlagen haben darüber hinaus versucht, durch so genannte »Baukasten-systeme« die Anzahl der für die Aufhängung notwendigen Teile soweit wie möglich zu reduzieren, um Kosten der Lagerhaltung zu verringern.

Der überwiegende Teil dieser dem technischen Fortschritt dienenden Maßnahmen wurde von VDV-Mit-gliedsunternehmen angeregt, neue Bauteile bzw. Materialien wurden zusammen mit den Herstellern vor ihrem Serieneinsatz ausgiebig getestet. Dieser fruchtbare Dialog zwischen Herstellern und Betrei-bern wird hauptsächlich im Unter-ausschuss »Oberleitungsanlagen« des VDV-Ausschusses für elektri-sche Energieanlagen geführt; ein sichtbarer Erfolg dieses Dialogs ist die zum Jahreswechsel 2002/2003 fertig gestellte VDV-Schrift 550 »Oberleitungsanlagen für Straßen- und Stadtbahnen«. Am Beispiel dieser VDV-Schrift kann überzeu-gend dargestellt werden, wie sich die Arbeit in VDV-Fachausschüssen und deren Untergremien positiv sowohl für die VDV-Mitgliedsunter-nehmen als auch für die Hersteller auswirkt.

### VDV-Schrift 550 basiert auf europäischer Normung

Ursprung der VDV-Schrift 550 war die VÖV-Schrift 4.60.2 »Oberlei-tungsanlagen« aus dem Jahre 1979, die – wie damals noch üblich – in vielen Punkten sehr detailliert war und viele Tabellen mit Maßen von Oberleitungsanlagen enthielt. Wei-terhin beruhte sie auf den damals gültigen nationalen DIN-Normen und VDE-Bestimmungen. Seit Mitte der 90er Jahre wurden jedoch viele nationale Normen und Bestimmun-gen durch neu erschienene euro-päische Normen abgelöst. Folglich beauftragte der VDV-Ausschuss für elektrische Energieanlagen seinen Unterausschuss »Oberleitungs-anlagen«, die oben genannte VÖV-Schrift unter Berücksichtigung entsprechender europäischer Normen zu überarbeiten.

Dieser Auftrag war nicht leicht durchführbar, da die für dieses Thema entscheidende europäische Norm EN 50119 »Bahnanwendun-gen – Ortsfeste Anlagen – Elektrischer Zugbetrieb – Fahr Oberleitun-gen« erst im Januar 2002 nach

Instandhaltungsarbeiten an einer Oberleitung der Jenaer Straßenbahn



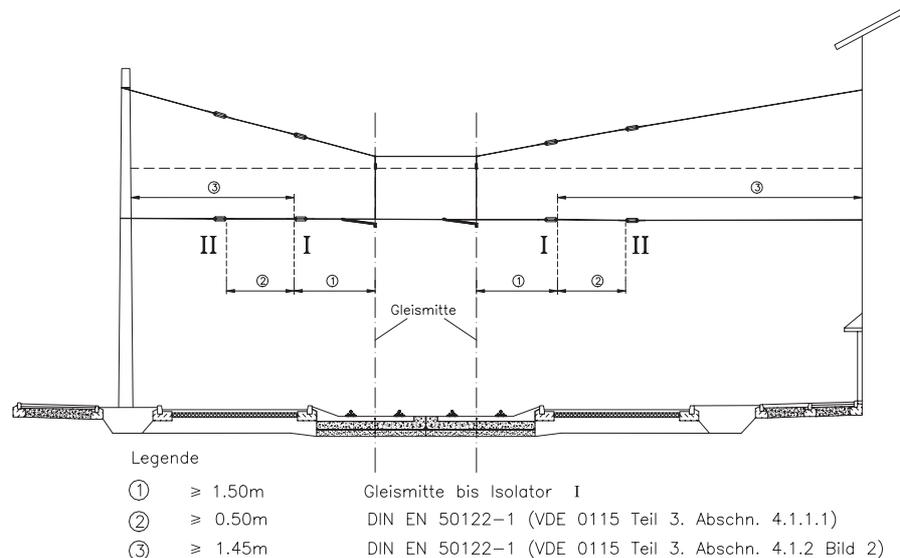
mehr als zehn Jahren Bearbeitung veröffentlicht werden konnte.

Diese Norm gibt aber weit weniger praktische Hinweise für den Bau von Oberleitungsanlagen, als es jemals vorher durch die nationalen Normen und Bestimmungen geschah. Dagegen wird zu vielen Punkten eine Durchführung von Untersuchungen gefordert bzw. empfohlen. Diese Vorgehensweise mag beim Bau von neuen Straßen- und Stadtbahnsystemen richtig sein, bei der Rekonstruktion, Modernisierung oder Erweiterung von vorhandenen Systemen ist sie aber fehl am Platz. Umfragen bei den Mitarbeitern des VDV-Ausschusses für elektrische Energieanlagen und speziell seines Unterausschusses »Oberleitungsanlagen« haben ergeben, dass die Straßen- und Stadtbahnunternehmen bewusst ihre Oberleitungssysteme standardisiert haben, um speziell die Kosten der Instandhaltung dieser Anlagen so gering wie möglich zu halten. Wie schon oben angegeben, ist bei den Herstellern von Oberleitungsanlagen die gleiche Entwicklung zu beobachten, indem sie die von ihnen angebotenen Oberleitungssysteme so weiterentwickelt haben, dass die Anzahl der hierfür benötigten Komponenten nicht größer als notwendig ist.

#### Empfehlungen für Bauarten und -teile für Oberleitungen

Nach intensiver Diskussion sowohl der Mitarbeiter der oben angegebenen VDV-Gremien untereinander als auch mit Vertretern der Hersteller wurde entschieden, sowohl den Aufbau als auch den Inhalt der geplanten VDV-Schrift 550 gegenüber deren Vorgängerschrift zu verändern. Einer der Schwerpunkte der VDV-Schrift 550 ist nunmehr die Beschreibung der unterschiedlichen Oberleitungsbauarten, bei denen zwischen Oberleitungen an der Oberfläche und in Tunneln unterschieden wird. Die einzelnen Bauarten mit ihren Vor- und Nachteilen und wichtigsten Kenngrößen, wie z. B. Feldlänge, Systemhöhe und Hängerabstand, werden vorgestellt. Diese Bauartbeschreibungen haben weiterhin den Zweck, als Argumentationshilfe für die Straßen- und Stadtbahnunternehmen bei der Diskussion mit Behörden und anderen öffentlichen Stellen zu dienen. Außerdem wurde auf Anregung von mehreren

#### Aufbau eines Oberleitungsquerfeldes – Isolationsebenen



Mitarbeitern die Gestaltung von Oberleitungsanlagen unterhalb von Brücken genauer beschrieben.

Ein weiterer Schwerpunkt der VDV-Schrift 550 sind Empfehlungen für einzelne Bauweisen, Gruppen und Teile; hierzu zählen unter anderem Vorschläge für

- Nachspannlängen,
- Festpunktanker,
- Fahrdrachthöhe und -abwinklung,
- Fahrdrachtverschiebung (»Zickzack«) und
- Isolationsebenen.

#### Festlegung der Isolationsebenen entscheidend für elektrische Sicherheit

Die Festlegung der Isolationssebenen und die davon abhängige Anordnung der Isolatoren tragen erheblich dazu bei, sowohl die Anwohner als auch das mit der Instandhaltung dieser Anlagen betraute Personal der Verkehrsunternehmen vor einem elektrischen Schlag zu schützen. Speziell für Querverspannungen wurde versucht, alle in der europäischen Norm EN 50122-1 »Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Schutzmaßnahmen in Bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung« geforderten Abstände zu spannungsführenden Teilen in einem Bild darzustellen.

Für wichtige Bauteile der Oberleitungsanlagen, wie z. B.

- Fahrdrähte,
- Längstragseile,
- Hänger,
- Beiseile und Seile für Verspannungen,
- Seilgleiter,
- Isolatoren,
- Streckentrenner,
- Seitenhalter und Kurvenauszüge sowie
- Nachspanneinrichtungen

werden Empfehlungen zu ihrer Ausführung gegeben.

Weiterhin wird auf die Befestigung der Oberleitungsanlagen an Masten, Hauswänden und Tunneldecken eingegangen. Die VDV-Schrift 550 wird durch einen Vergleich der Auslegermaterialien GFK und Aluminium sowie eine Liste der gebräuchlichsten Symbole in Zeichnungen von Oberleitungsanlagen abgerundet.

In die VDV-Schrift 550 sind die Anregungen sowohl der betroffenen Verkehrsunternehmen als auch der Hersteller von Oberleitungsanlagen eingeflossen. Der VDV-Ausschuss für elektrische Energieanlagen hofft, mit dieser Schrift einen Beitrag zur europäischen Harmonisierung und Standardisierung geleistet zu haben.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

## VDV erarbeitet Digitalfunk-Standard im ÖPNV

Der Einsatz digitaler Übertragungsverfahren ist für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufgrund der anstehenden Randbedingungen im »Digitalen Betriebs- und Bündelfunk (DBB)« zu einer logischen Konsequenz geworden. Bei der Nutzung der im Einsatz befindlichen analogen Mobilfunktechnik ist festzustellen, dass diese nicht mehr erweiterbar ist, eine Weiterentwicklung von Seiten der Hersteller nicht mehr erfolgt, sie auf dem Markt nicht mehr voll verfügbar angeboten wird und das digitale Frequenzspektrum begrenzt ist. Öffentliche Mobilfunknetze (GSM/UMTS) können die Anforderungen des ÖPNV nicht umsetzen, wobei auch die eingeschränkte Verfügbarkeit dieser Netze zu beachten ist. Der VDV hat frühzeitig die zukunftsorientierte digitale Mobilfunktechnik mit der herstellenden Industrie diskutiert – und dann mit den Verkehrsunternehmen die Anforderungen an eine offene und standardisierte Netzwerkstruktur für diese komplexe Systemtechnik festgeschrieben, um sie in einer zukünftigen VDV-Schrift zu präzisieren.

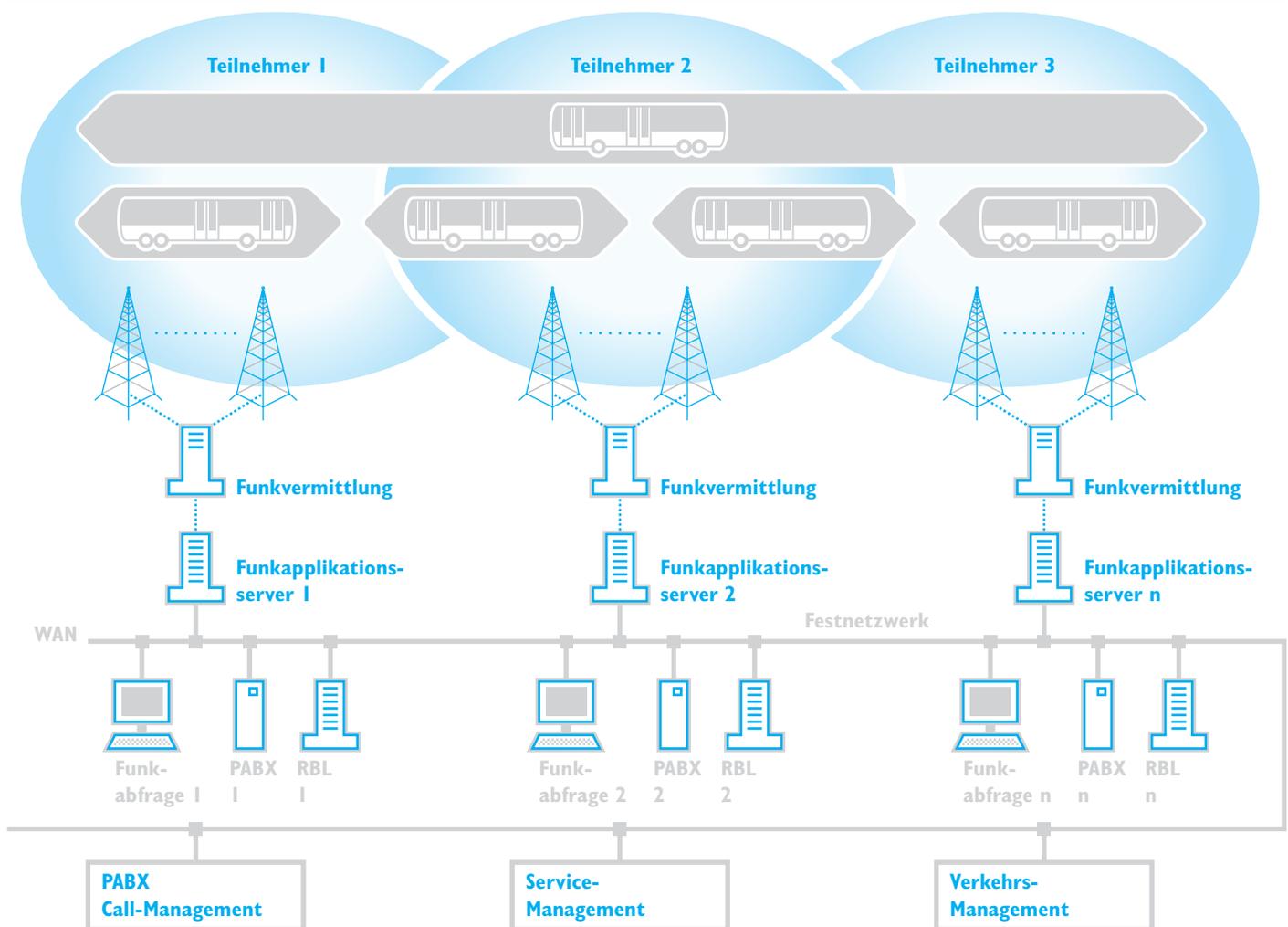
Die digitale Systemtechnik im Bereich der Mobilfunkkommunikation der Verkehrsunternehmen erfordert neue Maßstäbe bei der Netzwerkstruktur, wobei zu berücksichtigen ist, dass

- die Dienstleistungen der ÖPNV-Unternehmen den Forderungen des Fahrgastes anzupassen sind,
- eine betriebsübergreifende Mobilfunkkommunikation eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist,
- durch die Nutzung einer gemeinsamen Infrastruktur Kosteneinsparungen erreicht werden,
- die Anforderungen an die Sprach- und Datenfunkkommunikation erheblich gestiegen sind und
- neue Anwendungen (z. B. der Telematik) den Nutzungsgrad eines Betriebsbündelfunknetzes zusätzlich heraufsetzen.

Solche digitalen Netze bilden die Basis für ein zukünftiges Verkehrsmanagementsystem. Sie setzen voraus, dass

- Sprach- und Datenübertragungen auf einer offenen standardisierten Netzwerkplattform abgewickelt werden können;
- zeit- und ortsgerechte Daten (Online-Daten) an den Stellen zur Verfügung stehen werden, an denen eine direkte Verarbeitung erforderlich wird;
- ein dynamischer Nahbereichsfunk garantiert wird, der eine wesentliche Verbesserung zur Anschlusssicherung für den Fahrgast liefert;
- sowohl der Einsatz einfacher Leitstellenarbeitsplätze als auch der Einsatz von Betriebsleitsystemen möglich ist und
- darüber hinaus aber auch einfache Funksprechnetze realisierbar sind.

### Strukturierung der offenen Netzwerkplattform



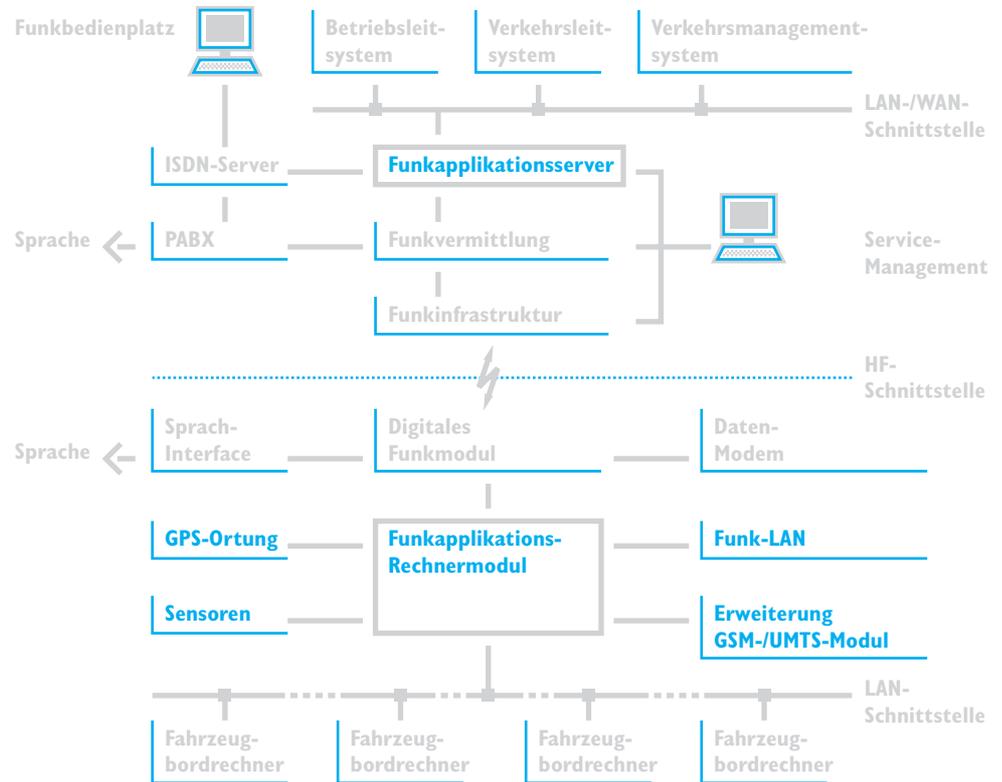
## Offene Netzstruktur

Heutige digitale Betriebsbündelfunksysteme können in Verbindung mit kommerziellen RBL-Systemen aufgrund von System-Software und -Hardwarekomponenten die ÖPNV-Anforderungen nur bedingt erfüllen. Sollen betriebsübergreifende Netze realisiert werden, ist der Einsatz einer offenen standardisierten Netzwerkplattform und die Verarbeitung einheitlicher Netzdaten erforderlich. Werden die zeitkritischen Online-Daten der Standorterfassung hinzu gerechnet, dann sind diese Forderungen nur mit entsprechenden Applikationen durchzuführen. Der Einsatz von Applikationskomponenten kann jedoch nur auf standardisierte digitale Bündelfunksysteme aufgesetzt werden. Eine Neuentwicklung digitaler Bündelfunksysteme ist schon aus Kostengründen nicht in Erwägung zu ziehen.

Die vom VDV und den Verkehrsunternehmen konzipierte Lösung spiegelt eine offene Netzwerkplattform wider, die eine unternehmensübergreifende Datenübertragung ermöglicht. Hierbei wird durch die Nutzung einheitlicher Datenstrukturen der Kommunikationsaustausch zwischen zentralen Systemen und Sub-Systemen transparent gemacht und sichergestellt. Als Basis für die Anwendung von Sprach- und Datendiensten wird auf die im Internet verwendeten Techniken und deren Standardisierung zurückgegriffen.

Im VDV-Standard werden deshalb die Sprachdaten und Signalisierungsinformationen mittels Internet-Protokoll übertragen – Voice over IP (Internet-Protokoll, VoIP) genannt. VoIP setzt aber nicht das Internet voraus, vielmehr ist das Haupteinsatzgebiet in geschlossenen IP-Netzen (so genannten Intranetzen) zu sehen, wie sie in den Verkehrsunternehmen bestehen. Während ein Funk-Applikations-Server das Bindeglied zwischen der Festnetzseite und dem Funkvermittlungssystem darstellt, ist auf der Fahrzeugseite das Funk-Applikations-Rechner-Modul (FARM) konfiguriert worden. Der Einsatz des FARM eröffnet völlig neue Anwendungen in der Kopplung von digitaler Funktechnik mit GPS (Satellitenortung; VDV-Mitteilung Nr. 3303) und Funk-LAN (schnelle Datenübertragung; VDV-Mitteilung Nr. 4009).

## Digitale Funkkommunikation ortsfest und mobil



Durch die FARM-Funktionalität ist ein schneller, transparenter und automatischer Datentransport im Fahrzeug möglich. Als Basis für weitere standardisierte Anwendungen, wie GPS-Standorterfassung und Integration von IBIS-Basisfunktionen, ist durch eine Erweiterung der FARM-Applikationssoftware eine zeitnahe und effiziente Ansteuerung der Informationssysteme in ÖPNV-Fahrzeugen sichergestellt.

### Funkplanung

Für eine Funknetzplanung im DBB müssen einheitliche betriebliche Liniennetzdaten verwendet werden. Wird ein DBB geplant, so ist zunächst festzustellen, ob in diesem mehrere Teilnehmer betriebsübergreifend kommunizieren. Hierbei ist die Integration gewünschter Teilnehmer unter Beachtung der Fördermaßnahmen, die eigenverantwortliche Festlegung des Funkversorgungsgrades und die Befreiung von der Telekommunikation Überwachungsverordnung (TKÜV) zu beachten.

Anhand der oben genannten Parameter ist ein Frequenznutzungskonzept aufzustellen und festzulegen. Bei einer unternehmensübergreifenden Netzstruktur ist der Lizenzerwerb eine Voraus-

setzung. Unter diesem Aspekt ist eine Option auf Frequenzen bei dem Regulierer (Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post – Reg TP) einzureichen. Nach Feststellung des Regulierers über eine Frequenzverfügbarkeit ist die Beantragung einer Lizenz mit der entsprechenden Frequenzzuteilung als nächster Schritt durchzuführen. Sofern zukünftig aufgrund europäischer Festlegungen keine Lizenzen mehr vergeben werden, wird es ausschließlich Frequenzzuteilungen geben. Die oben angeführten Gesichtspunkte werden hiervon nicht berührt. Eine Frequenzreservierung kann der Regulierer aufgrund der Bestimmungen im Telekommunikationsgesetz (TKG) nicht vornehmen.

Der vorgestellte DBB mit den entsprechenden Applikationen für die Umsetzung der Anforderungen im ÖPNV ermöglicht eine unternehmensübergreifende Mobilfunkkommunikation – unabhängig von Systemtechniken und Unternehmensstrukturen.

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

## Hohe Anerkennung für VDV-Schrift über Eisenbahn-Betriebsverfahren

Der VDV hatte im Jahr 2000 die VDV-Schrift 752 »Empfehlungen zur Auswahl geeigneter Betriebsverfahren für eingleisige Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)« herausgegeben. Dieses Regelwerk hat sich in der Praxis so gut bewährt, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) es nach einer Überarbeitung ebenfalls für ihre eingleisigen Strecken anwenden will. Der VDV hat gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erste Arbeitsschritte unternommen, um diese Schrift zu überarbeiten. Nach der Durchführung des Gelbdruckverfahrens beabsichtigen das EBA und die Länderaufsichtsbehörden, die VDV-Schrift 752 für alle eingleisigen Eisenbahnstrecken in Deutschland einzuführen.

Die VDV-Schrift 752 wurde im August 2000 herausgegeben und wird zur Zeit von den NE angewendet. Sie enthält im Wesentlichen Regelungen über die Ermittlung des Belastungsprofils einer Strecke, zusätzliche Anforderungen und Empfehlungen an Betriebsverfahren, Hinweise zur Verbesserung der Betriebssicherheit und personelle Voraussetzungen und Anforderungen.

Das Ziel der Schrift ist die Gewährleistung eines dem Stand der Technik entsprechenden Sicherheitsniveaus bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung des Eisenbahnbetriebs.

Aufgrund der Bewährung der VDV-Schrift 752 im NE-Bereich hat die Betriebliche Arbeitsgruppe des Länderausschusses für Eisenbahnen und Bergbahnen (BAG-LAEB) dieses Thema aufgegriffen. Erste Beschlüsse lauten:

»Die DB könnte diese Richtlinie (VDV 752) als Planungsrichtlinie bei der Einführung des Zugleitbetriebes (ZLB) als erweiterte beziehungsweise modifizierte DB-Ril 413 konzernweit in Kraft setzen. Eine Arbeitsgruppe des VDV arbeitet die vom EBA ... aufgeführten Punkte in die VDV 752

ein. Sie werden damit Bestandteil der VDV 752 zur Beurteilung der Eignung des ZLB auf Nebenbahnen. Die VDV 752 wird zusätzlich in Bezug auf das periodische Überwachungskonzept der Betriebsführung im ZLB überarbeitet. ... In der VDV 752 ist bei ZLB und Reisezugverkehr generell die technische Unterstützung zu empfehlen ... Wenn die Punktezahl nach VDV 752 jedoch in dem Grenzbereich zwischen ZLB und Signalisiertem Zugleitbetrieb (SZB) liegt, muss bei Reisezugverkehr eine technische Unterstützung eingebaut werden.«

Der VDV-Ausschuss Eisenbahnbetrieb (AEB) und der VDV-Unterausschuss Eisenbahnbetriebssysteme (UA EBS) haben gemeinsam mit dem EBA die Überarbeitung der VDV-Schrift 752 begonnen, die zukünftig den Titel »Empfehlungen zur Auswahl geeigneter Betriebsverfahren für eingleisige Eisenbahnstrecken« haben soll.

Die Kapitel »Zielsetzung«, »Ermittlung des Belastungsprofils«, »Zusätzliche Anforderungen und Empfehlungen an Betriebsverfahren« und »Organisatorische Anforderungen« haben bereits zahlreiche Änderungen und Ergänzungen erfahren, u.a. wurde

- für die Ermittlung der Streckenbelastungsprofile die Öffnung in beide Richtungen (Zunahme und Rückgang der Streckenbelastung) verdeutlicht,
- der Begriff »Strecke« neu definiert,
- die »Tabelle zur Ermittlung des Belastungsprofils einer Strecke« überarbeitet,
- der Einsatz von Zugfunk und Sprachspeicher als »erforderlich« eingestuft und
- öffentlicher Mobilfunk (GSM / Handy) für den Zugfunk akzeptiert. Der Betriebsleiter muss bei Nutzung des öffentlichen Mobilfunks nachweisen, dass dieser die sicherheitsrelevanten Merkmale eines Zugfunksystems bei den betrieblichen Bedingungen der Strecke erfüllt.

Bei der weiteren Überarbeitung der VDV-Schrift 752 sind noch einige Problembereiche zu bewältigen, wie z. B. wichtige Fragen:

- zu technischen Systemen zur Unterstützung des Zugleiters und Triebfahrzeugführers insbesondere im Reisezugbetrieb (siehe oben) sowie
- zur Überwachung des eingesetzten Personals bei der Dienstausbildung vor Ort durch den verantwortlichen Betriebsleiter oder dessen Stellvertreter.

### Ausblick

Nach einer Einigung zwischen AEB und EBA über die genannten Problembereiche soll das Gelbdruckverfahren in die Wege geleitet werden. In das Gelbdruckverfahren und bei der Bearbeitung der darauf folgenden Stellungnahmen sollen die Länderaufsichtsbehörden, das EBA, die DB-Holding, die DB Netz AG und die NE einbezogen werden. Nach Abschluss des Gelbdruckverfahrens und nach Genehmigung des letzten Entwurfes durch den zuständigen Verwaltungsrat des VDV beabsichtigen die Eisenbahnaufsichtsbehörden, dieses Regelwerk für alle eingleisigen Eisenbahnstrecken in Deutschland einzuführen.

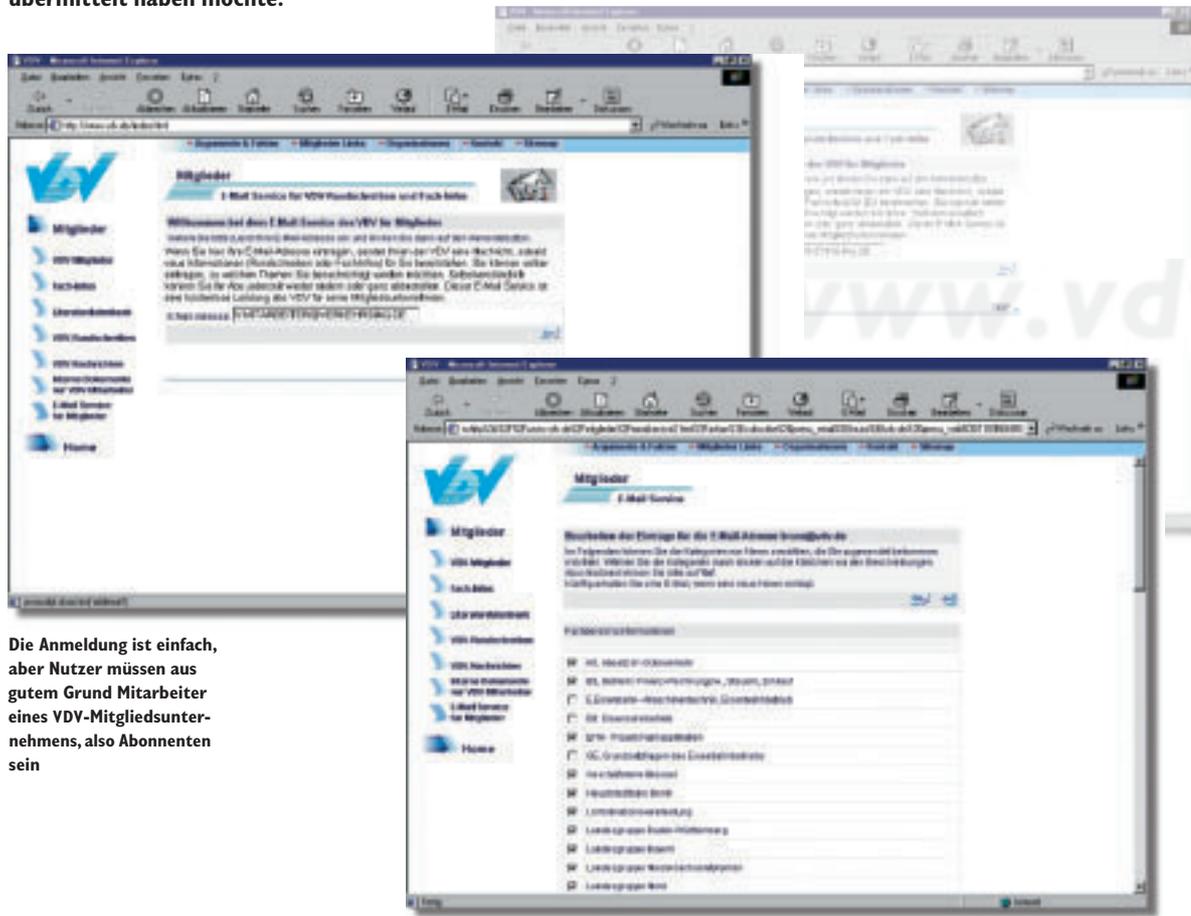
Volker Freiesleben

Der Bahnhof Lippstadt-Nord, an einer eingleisigen Strecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH gelegen, umfasst Durchfahr-, Rangier- und Abstellgleise; im Bild ein Zug der WLE beim Transport von Kalkstein von Warstein nach Münster



## Der E-Mail-Service in der Website des VDV

WWW.VDV.DE bietet die Möglichkeit, gezielt Informationen zu bestimmten Themen zu abonnieren. Mit dem E-Mail-Service beschreitet der VDV neue Wege in der Kommunikation mit seinen Mitgliedsunternehmen und der Öffentlichkeit. Während bisher Informationen überwiegend in Papierform an festgelegte Empfänger verteilt wurden, kann nun jeder selbst entscheiden, welche Informationen er tagesaktuell per E-Mail übermittelt haben möchte.



Die Anmeldung ist einfach, aber Nutzer müssen aus gutem Grund Mitarbeiter eines VDV-Mitgliedsunternehmens, also Abonnenten sein

Der E-Mail-Service bietet die Möglichkeit, Informationen gezielt nach Rubriken auszuwählen – die gewünschten Fachinformationen kommen somit direkt zum Empfänger, Uninteressantes bleibt draußen

Zwar war es schon seit Jahren möglich, im Internet unter [www.vdv.de](http://www.vdv.de) Presseinformationen oder im Mitgliederbereich Rundschreiben und Fachinformationen zu recherchieren. Aber naturgemäß hat niemand die Zeit, täglich nachzusehen, ob der VDV zu einem ihm wichtigen Thema etwas neues ins Internet gestellt hat. Die Rundschreiben des VDV hingegen informieren in Papierform jedes Mitgliedsunternehmen über Neuigkeiten, erreichen jedoch (wenn überhaupt) erst mit Zeitverzug den jeweiligen Mitarbeiter.

Die neue Möglichkeit des E-Mail-Abos ermöglicht es nun (zusätzlich zu den beiden Kommunikationswegen Papierversand und Internetrecherche), sich für ein auf die persönlichen Bedürfnisse zugeschnittenes Informationsangebot einzutragen. Hierfür ist ausschließlich die Angabe der persönlichen E-Mail-Adresse auf der Seite »E-Mail-Service« der VDV-Website

notwendig. Kostenfrei stellt der VDV dann jeweils ein E-Mail zu, wenn es in den ausgewählten Sachgebieten eine neue Information im Internet gibt. Die Funktion »E-Mail-Service« wird sowohl im Mitgliederbereich als auch im offenen Bereich der VDV-Website angeboten und bereits vielfach genutzt.

Auf Grund der größeren Aktualität und der Ausrichtung der Informationen auf einzelne Empfänger dürfte der E-Mail-Service in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. Der VDV wird seine Nutzung fördern, da die Deckung des jeweiligen persönlichen Informationsbedarfs nicht die Überflutung mit ungezählten Informationen, sondern im Interesse des Verbandes und seiner Mitglieder liegt.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

## Effizienzsteigerung und neue Serviceleistungen durch VDV-Schnittstelleninitiative

Die Unterstützung der Geschäftsprozesse durch Informationsverarbeitung hat in den vergangenen Jahren noch einmal deutlich zugenommen. Dies belegt die Datenverarbeitungs-Umfrage, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Sommer 2002 veröffentlichte. Die VDV-Mitgliedsunternehmen investieren, um ihre Produktivität zu erhöhen. Um den effizienten Einsatz von Informationssystemen in den Verkehrsunternehmen zu unterstützen, hat der VDV verschiedene Aktivitäten, insbesondere im Rahmen der VDV-Schnittstelleninitiative gestartet.

Zentrale Anwendungsbereiche wie zum Beispiel Vertrieb oder Fahr- und Dienstplan werden inzwischen fast überall durch Datenverarbeitungs-Systeme (DV-Systeme) unterstützt. Die Streuung der in den VDV-Mitgliedsunternehmen eingesetzten Softwareprodukte ist immer noch sehr erheblich. Da jedoch in den vergangenen Jahren auf Anbieterseite bereits eine Marktberreinigung stattgefunden hat, dürfte sich dies künftig im Rahmen von Ersatzinvestitionen auch bei den Verkehrsunternehmen niederschlagen und der Einsatz von

»Kleinstserien-Software« bis hin zur Eigenentwicklung zurückgehen.

### Arbeitsgruppe SAP brandmarkt Lizenzkosten

Im Bereich der Finanzwirtschaft (ERP) ist das Unternehmen SAP AG erwartungsgemäß auch bei den Verkehrsunternehmen der Marktführer. Mit nicht einmal einem Drittel Marktanteil ist SAP von einem Monopol jedoch weit entfernt, obwohl das Verhalten des Unternehmens zum Teil diesen Eindruck erweckt. Die Arbeitsgruppe »SAP-

Die Fahrgäste wollen an Ort und Stelle über ihr Weiterkommen informiert werden – ganz gleich ob der Fahrplan im Takt ist oder aber eine Störung vorliegt



Anwender im VDV« musste im vergangenen Jahr feststellen, dass die Lizenzkosten für einen Wechsel zur neuen SAP-Version mySAP.com sehr erheblich sind, obwohl viele der neuen Merkmale dieser Software im Verkehrsbereich kaum zum Einsatz kommen dürften.

Der VDV nahm daraufhin Gespräche mit SAP auf, um zu einer Preisstruktur zu kommen, die die Einsatzverhältnisse im Verkehrsbereich berücksichtigt. Die Meinung der SAP AG hierzu war jedoch sehr eindeutig – wenn sich der Einsatz von SAP-Software nicht rechnen, solle das Unternehmen sie doch nicht einsetzen.

Die Arbeitsgruppe »SAP-Anwender im VDV« stellt in diesem Zusammenhang noch einmal klar, dass

- es bei der Neubeschaffung von ERP-Software Alternativen zu SAP gebe, die unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten in jedem einzelnen Unternehmen vor einer Investitionsentscheidung geprüft werden müssten,
- bei einem vorhandenen SAP-System weitere Geschäftsbereiche (zum Beispiel die Instandhaltung) nicht notwendigerweise auch mit SAP-Software ausgestattet werden müssten. Vielmehr könne die Kombination von SAP im ERP-Bereich und Nicht-SAP-Software im Werkstatt- oder auch Personalbereich durchaus sinnvoll sein.

### VDV-Schnittstelleninitiative verbessert Kommunikation

Im Bereich der ÖPNV-spezifischen Anwendungssysteme rückt der Aspekt der Kommunikation zwischen den Unternehmen zunehmend in den Vordergrund. Aber auch der Einfluss des internationalen Wettbewerbes beeinflusst die Informationsströme. Dem trägt der VDV Rechnung, indem er die Schriften aus der VDV-Schnittstelleninitiative überarbeitet. Die VDV-Standard-schnittstelle »Liniennetz / Fahrplan« (VDV-Schrift 452) wurde aktualisiert, und es wurde eine englische Version in Einklang mit dem europäischen Transmodel geschaffen.

Im Rahmen eines FOPS-Projektes konnte die VDV-Schrift »Standard-schnittstelle für betriebsübergrei-



fende Anschlusssicherung« (VDV-Schrift 453) grundlegend überarbeitet werden. Diese ermöglicht gerade für Fahrgäste wichtige Services wie Anschlusssicherung und Fahrgastinformation, auch wenn verschiedene Unternehmen an der Erbringung der Nahverkehrsleistung beteiligt sind. Schon bisher ermöglichte diese Schrift den für eine überbetriebliche Anschlusssicherung notwendigen Datenaustausch zwischen rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen (RBL).

Hinzu kommt nun die Visualisierung von Fremdfahrzeugen im RBL und die Ausgestaltung des Dienstes »Dynamische Fahrgastinformation« (DFI) zur Anzeige von Fremdfahrzeugen auf Anzeigern, zum Beispiel an Haltestellen. Die Spezifikationen entstanden in engster Zusammenarbeit mit RBL-Anbietern und wurden bereits in verschiedenen Projekten umgesetzt.

Als VDV-Schrift 454 wird eine Schnittstelle zwischen RBL-System und Fahrplanauskunftssystem veröffentlicht, die die Weitergabe von Ist-Fahrplandaten vom RBL zum Auskunftssystem beschreibt. Als Basis kommt die gleiche Technik wie bei der VDV-Schrift 453 zum Einsatz, nämlich die Vereinbarung von Informationsbedarf und -lieferung zwischen Client und Server im Rahmen des »Abonnementverfahrens«. Darauf aufbauend werden die Dienste »Fahrplanauskunft Soll-Daten« und »Fahrplanauskunft Ist-Daten« beschrieben. Zudem werden die Erweiterungen der bestehenden VDV-Schriften in Abstimmung mit den im VDV-Förderkreis vertretenen Industrieunternehmen beraten.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

## Spurführung der Schienenbahnen des ÖPNV – so wichtig wie komplex

Der heutige Kenntnisstand über die anzustrebende fahrtechnische Qualität der Bahnen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) beruht auf Erkenntnissen, die bei der Eisenbahn gewonnen wurden. Erst durch die wissenschaftliche Forschung in den Jahren nach 1980 wurde ihre Anwendbarkeit auch auf die Nahverkehrsbahnen erkannt. Hierdurch wurde es möglich, die spurführungstechnische Qualität und die Verschleißarmut einer optimierten Rad-Schiene-Paarung nun auch bei Straßen- und Stadtbahnen zu erreichen. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse und unter Berücksichtigung betriebspraktischer Erfahrungen wurden die 1984 erstmals herausgegebenen Spurführungs-Richtlinien zur BOStrab von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe des VDV-Ausschusses für Bahnbau und des VDV-Ausschusses für Schienenfahrzeuge unter Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums überarbeitet und der zwischenzeitlichen technischen Weiterentwicklung angepasst.

Das harmonische Zusammenspiel der beiden Komponenten des Rad-Schiene-Systems, Fahrzeug und Fahrweg, ist grundlegende Voraussetzung für den Betrieb von Schienenbahnen. Dies gilt in besonderer Weise bei der Führung der Fahrzeuge im Gleis.

Eine einwandfreie Spurführung ist dabei in mehrfacher Hinsicht von größter Bedeutung: Neben der Sicherheit gegen das Entgleisen der Fahrzeuge – der Anforderung mit oberster Priorität – ist sie auch maßgebend für die Laufruhe und den Fahrkomfort sowie für den Verschleiß der Räder und der Schienen, der auf das unvermeidliche Maß beschränkt werden sollte.

### Grundsatzforderung der BOStrab, Konkretisierung in Spurführungs-Richtlinien

Nach der Konzeption der BOStrab stellt diese selbst generell nur allgemeine Grundsatzforderungen; bei besonders wichtigen Themen soll dazu eine Konkretisierung in speziellen Richtlinien erfolgen. Zur Führung der Fahrzeuge im Gleis fordert die BOStrab in ihren §§ 17 und 35, dass die für die Laufeigenschaften wesentlichen Gleismaße und Fahrzeugmaße so aufeinander abgestimmt sein müssen, dass bei den jeweils zulässigen Geschwindigkeiten auch im zulässigen Abnutzungsgrad der Bauteile eine sichere Spurführung – auch bei Schäden an der Federung oder Dämpfung der Fahrzeuge – sowie größtmögliche Laufruhe erhalten bleiben. Diese allgemeine Grundforderung wurde in Spurführungs-Richtlinien konkretisiert.

### Situation bei den Verkehrsunternehmen des ÖPNV

Sowohl die Fahrzeuge als auch die Gleisanlagen der Verkehrsunternehmen weisen eine große Vielfalt auf, die die gegenseitige Abstimmung schwierig macht. Der Fahrzeugpark setzt sich aus vielen verschiedenen Typen und Bauarten zusammen, wobei vor allem die unterschiedlichen Fahrwerkskonstruktionen großen Einfluss auf die Spurführung haben. Drehgestelle verhalten sich anders als einzeln angetriebene Räder, Radsätze anders als voneinander unabhängige Radpaare, niederflurige Fahrzeuge – heute in zahlreichen Bauformen weit verbreitet – anders als hochflurige.

Weitere spurführungstechnisch relevante Fahrzeugmerkmale sind z. B. Achsabstand, Raddurchmesser, Radreifenprofil, Kurveneinstellbarkeit und Verwindungssteifigkeit der Fahrwerke, ggf. Querelastizität der Räder, Radsatzdurchbiegung, ferner auch der Besetzungsgrad der Fahrzeuge.

Gleisseitige Einflussfaktoren sind vor allem das Schienenprofil und die Gleisgeometrie (z. B. Bogenradius). Über die Jahre kamen verschiedene Schienenprofile zum Einsatz. Obwohl heute angestrebt wird, den schienenengebundenen ÖPNV möglichst weitgehend durch Anlage besonderer Bahnkörper vom Individualverkehr zu trennen, so ist es doch aus Platzmangel oft erforderlich, dass die Gleise im Straßenraum liegen. Jedes Verkehrsunternehmen hat deshalb auch einen mehr oder weniger großen Anteil an Gleisen aus Rillenschienen.

Die Bahnsysteme der einzelnen Verkehrsunternehmen haben sich im Lauf der Zeit in der Regel unabhängig voneinander entwickelt und weisen infolgedessen heute Unterschiede auf. Notwendigkeit für eine einheitliche Rad/Schiene-Geometrie besteht allerdings nur dort, wo Netze miteinander verknüpft sind und wechselseitig befahren werden. Einheitlichkeit unter den Verkehrsunternehmen sollte allerdings in den Grundsätzen der Spurführung (Ermittlung und Festlegung der Profil- und Maßverhältnisse von Rad und Schiene) bestehen.

### Notwendige Abstimmungen

Für eine gute und sichere Spurführung müssen zum einen die Berührungsflächen von Rad und Schiene, zum anderen die korrespondierenden Quermaße am Radsatz und am Gleis sorgfältig aufeinander abgestimmt sein, und zwar jeweils im Neuzustand – unter Berücksichtigung von Herstellungstoleranzen – und bei den zulässigen Verschleißzuständen.

Die Berührungsgeometrie zwischen Schiene und Rad ergibt sich im Einzelnen aus dem Profil des

Schienenkopfes im Bereich der Fahrfläche, der Eckabrundung und der Fahrflanke sowie dem Profil des Radreifens in den entsprechenden Bereichen, also Radlaufläche, Radius der Spurkranzkehle, Neigung der Spurkranzstirnflanke, Abrundung der Spurkranzkuppe sowie aus der Höhe des Spurkranzes.

Korrespondierende Quermaße an Gleis und Radsatz (»Maßpaare«) sind:

- bei Gleisen aus rillenlosen Schienen: Spurweite und Spurmaß;
- bei Gleisen aus Rillenschienen zusätzlich: Rillentiefe und Spurkranzhöhe, Rillenweite und Spurkranzdicke, Rillenkantenabstand und Radrückenabstand;
- in Weichenanlagen zusätzlich: Leitkantenabstand und Leitmaß.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen im gesamten Netz die Gleise und sämtliche Weichenanlagen – die spurführungstechnisch besonders sensible Bereiche sind – sicher und möglichst stoß- und verschleißarm

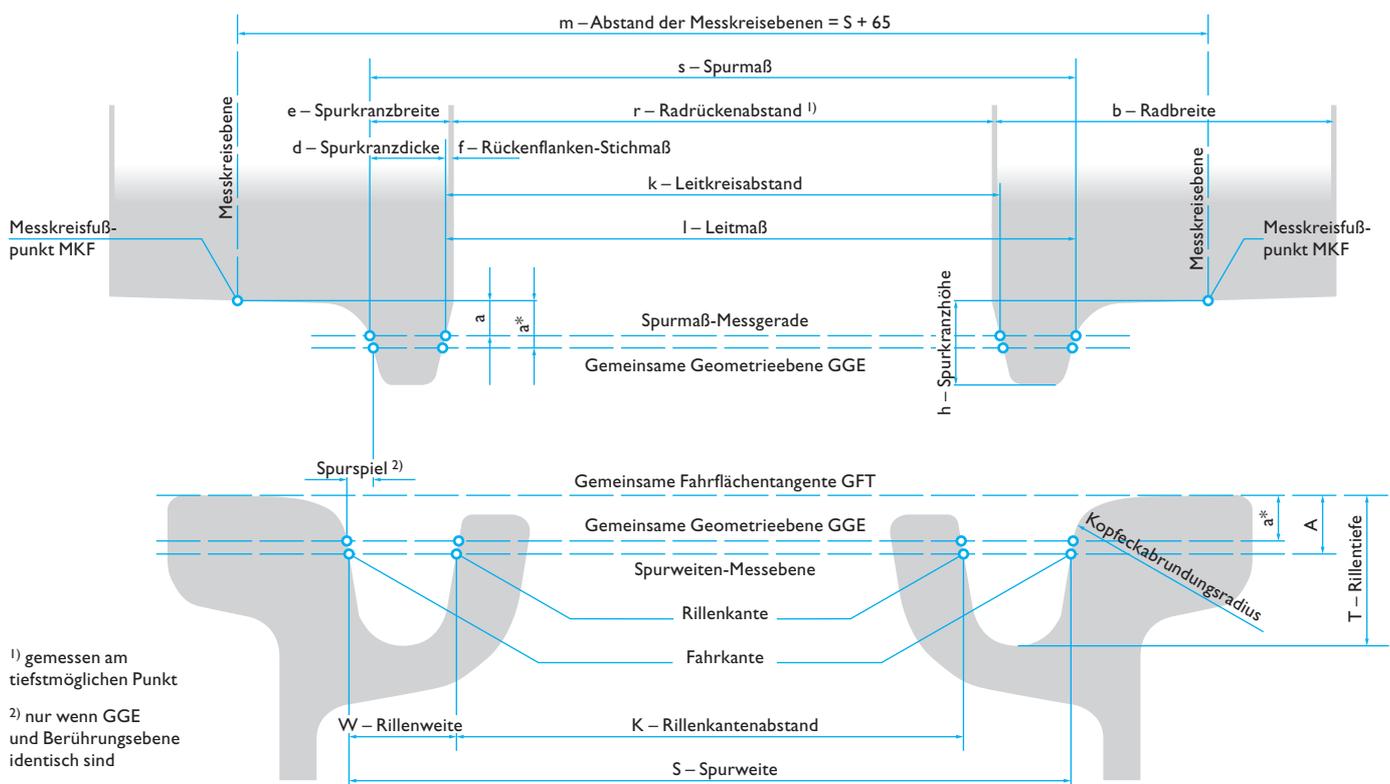
befahren können. Hierzu muss das Verkehrsunternehmen für seine spezifischen Verhältnisse nach dem Kriterium der Verträglichkeit der einzelnen Maßpaare die erforderlichen Maßbeziehungen zwischen Gleis und Radsatz – für beide Partner jeweils im Neuzustand und im Verschleiß-Grenz-zustand – festlegen. Hierüber ist in der Regel auch gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde ein Nachweis zu erbringen. Änderungen von Maßbeziehungen an einem vorhandenen System sind schwierig, aufwändig und kostspielig und nur in kleinen Schritten, also über einen langen Zeitraum, möglich.

### Grundsätze einer sicheren Spurführung

Für eine sichere, entgleisungsfreie Spurführung gelten folgende Grundregeln:

- Es muss in jedem Fall – auch bei maximalem Verschleiß an Rad und Schiene – eine Mindestaufstandsweite des Rades auf der Schiene gegeben sein.
- Die Höhe des Spurkranzes darf ein Mindestmaß nicht unterschreiten.

## Maßbezeichnungen an Radsatz und Gleis (Rillenschienen)



- Die Neigung der Spurkranzstirn darf nicht zu flach, aber auch nicht zu steil sein.
- Der Radsatz muss sich zwangungsfrei im Gleis zwischen den Fahrflanken (freier Lauf der Spurkranz-Stirnflanken) und bei Rillenschienen auch zwischen den Rillenflanken (freier Lauf der Spurkranz-Rückenflanken) bewegen können.

In Weichen und Kreuzungen gilt zusätzlich:

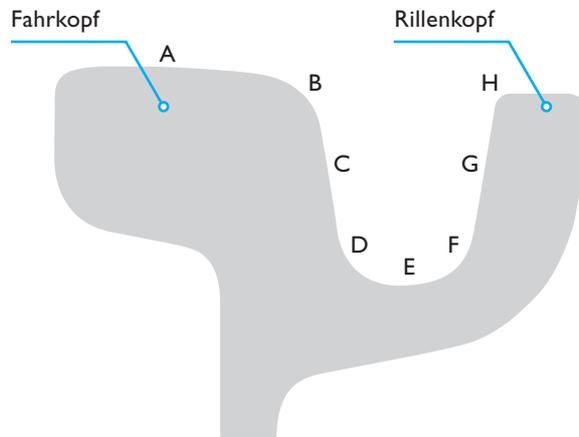
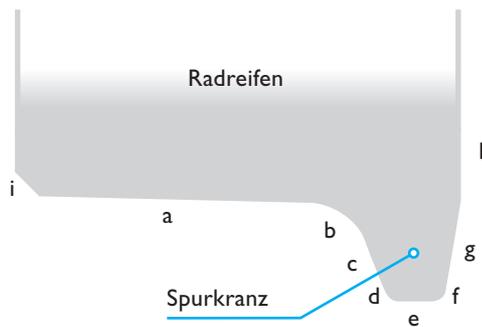
- Es darf kein Zwängen des Radsatzes am Herzstück sowie innen oder außen liegenden Leiteinrichtungen (z.B. Radlenker) auftreten.
- Beim Überfahren der an den Kreuzungsstellen der Fahrkanten notwendigerweise vorhandenen Unterbrechungen darf ein Rad nicht in die falsche Spurrille abirren.
- Die Räder dürfen nicht auf Zungen- und Herzstückspitzen aufstoßen.

### Besonderheiten bei Rillenschienen-Gleisen

Bei Gleisen aus Rillenschienen sind in spurführungstechnischer Hinsicht einige Besonderheiten gegenüber solchen aus »normalen« (rillenlosen) Schienen zu beachten:

- Wegen des Befahrens der Gleise durch den Straßenverkehr muss auch auf dessen Sicherheit Rücksicht genommen werden. Die Rillen dürfen deshalb nicht zu breit sein, Leiteinrichtungen dürfen die Schienen nicht überragen.
- Bei der Abstimmung der Quermaße ist auch die »Rückseite« zu betrachten (Spurkranzrücken – Rillenkopf).
- In Gleisbögen mit kleinen Radien besteht durch die Schrägstellung der Räder in den Rillen ein zusätzlicher Platzbedarf für die Spurkränze.
- Die Abstimmung von Rad und Schiene muss auch die vertikale Richtung einbeziehen. Die Rillentiefe muss deshalb ein Mindestmaß, die Spurkranzhöhe ein Höchstmaß einhalten.

### Bezeichnungen am Querschnitt von Rad und Schiene



#### Rad

- a – Fahrflächenprofil
- b – Spurkranzkehle
- c – Spurkranzstirnflanke
- d – äußere Spurkranzkuppenabrundung
- e – Spurkranzkuppe
- f – innere Spurkranzkuppenabrundung
- g – Spurkranzrückenflanke
- h – Radrücken
- i – Stirnfase

#### Schiene

- A – Fahrflächenprofil
- B – Kopfeckabrundung
- C – Fahrflanke
- D – äußere Rillenausrundung
- E – Rillensboden
- F – innere Rillenausrundung
- G – Rillenflanke (ggf. abschnittsweise Leitflanke)
- H – Rillenkopfabrundung

- Im Herzstückbereich von Weichen und in Kreuzungen werden die notwendigen Fahrkantenunterbrechungen in bestimmten Fällen durch Auflaufen der Räder mit dem Spurkranz auf dem Boden der hier als Flachrillen ausgebildeten Rillen überbrückt.

### Besonderheiten bei Mischbetrieb

Zur Schaffung einer S-Bahn-ähnlichen umsteigefreien Verbindung der Stadt mit dem Umland, wie sie heute vielerorts gängig oder vorgesehen ist, werden vorhandene Eisenbahnstrecken durch eine Straßen- oder Stadtbahn mitbenutzt. Hierbei erfordern die spurführungstechnischen Unterschiede zwischen beiden Arten von Schienenbahnen besondere Maßnahmen – insbesondere an den Weichenanlagen –, um beiden Systemen die sichere Befahrbarkeit zu ermöglichen.

### Zusammenfassung

Die Sicherstellung einer geometrisch einwandfreien Spurführung der Schienenfahrzeuge in den Gleisanlagen ist eine wichtige Aufgabe der Verkehrsunternehmen,

die sowohl die Sicherheit als auch die Wirtschaftlichkeit des Fahrbetriebs bestimmt. Dabei ist bei beiden beteiligten Komponenten eine Vielzahl von Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Die Zusammenhänge sind außerordentlich komplex; sie müssen jeweils von beiden »Seiten« her betrachtet werden. Ein enges Zusammenwirken der Gleisbau- und der Fahrzeug-Abteilung ist deshalb unverzichtbar.

Dipl.-Ing. Herbert Sladek

## Neue Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV

Die neuen Empfehlungen für Anlagen von Bussen und Straßenbahnen im öffentlichen Raum der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, an denen der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mitgewirkt hat, sind erschienen. Der Inhalt barg Konfliktstoff mit anderen Sichtweisen innerhalb der Forschungsgesellschaft. Auch unter Wettbewerbsbedingungen sind die Inhalte dieser EAÖ bedeutsam.

Mit ihren neuen »Empfehlungen für den Entwurf von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)« legt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein modernes Handbuch zur Gestaltung von Anlagen für Busse und Straßenbahnen bzw. Stadtbahnen im öffentlichen Straßenraum vor. Neben Vertretern aus Wissenschaft, Kommunalverwaltung und Ingenieurbüros haben auch Fachleute der VDV-Mitgliedsunternehmen und aus Verkehrsverbänden an dem neuen Standardwerk mitgearbeitet. Im Planungsausschuss des VDV wurde das Papier in mehreren Entwurfsstadien vorgestellt.

### Inhalt der EAÖ

Das Werk verdeutlicht den Planern, die nicht unbedingt ständig mit dem ÖPNV zu tun haben, in einem ersten Sachkapitel »Spezifische Aspekte« betriebliche Besonderheiten des ÖPNV und vermittelt einen Überblick über das Spektrum von Maßnahmen, mit denen sich das bedeutsame Qualitätskriterium »Pünktlichkeit und Kalkulierbarkeit des ÖPNV« sicherstellen lässt.

Das Kapitel »Grundlagen und Grundmaße« bietet – getrennt

nach Straßenbahn bzw. Stadtbahn und Bus – die Rechtsgrundlagen, die Rahmenbedingungen bezüglich der Fahrzeugabmessungen und des Raumbedarfs und trifft Aussagen zur Trassierung im Lage- und Höhenplan sowie zu den Fahrleitungsanlagen.

Das Hauptkapitel »Entwurf und Gestaltung von ÖPNV-Anlagen« geht ausführlich auf die Strecken, Knotenpunkte, Haltestellen, Überquerungsstellen, Wendeanlagen und sonstige Einrichtungen ein.

Im Unterkapitel »Strecke« wird die Frage der gemeinsamen oder getrennten Führung der Verkehrsarten behandelt und den Kompromissmöglichkeiten bei beschränkten Platzverhältnissen im Straßenraum große Aufmerksamkeit geschenkt.

Das Unterkapitel »Knotenpunkte« weist auf spezielle Anforderungen des ÖPNV in puncto Fahrgeometrie und Wartezeit-Minimierung hin.

Das Unterkapitel »Haltestellen« befasst sich mit Lage, Bemessung, Ausstattung und Betrieb von Straßenbahn- und Bushaltestellen und ersetzt somit die VÖV-Schrift I. 15.2 von September 1988.

### Familie von FGSV-Empfehlungen

Die neue EAÖ fügt sich ein in die Familie der von der FGSV herausgegebenen neueren Empfehlungen für Straßen im städtischen Kontext, die »Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93)« sowie die »Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95)«. Für den Praktiker ist es hilfreich, wenn er alle das Sachgebiet ÖPNV betreffenden Angaben an einer Stelle, der EAÖ, konzentriert vorfindet. Zumal wurde der Brückenschlag von der Welt der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) und ihren nachgeordneten Richtlinien zu der Welt des Straßenentwurfs bisher an keiner anderen Stelle geleistet. So bemüht sich beispielsweise ein Unterkapitel der EAÖ, bei den Straßenplanern Verständnis für die nicht ganz einfache Vorgehensweise in der BOStrab-Lichttraumrichtlinie zu wecken.

### Plädoyer für besondere Bahnkörper

Deutlich werden die Begriffe »straßenbündiger«, »besonderer« und »unabhängiger Bahnkörper« aus den §§ 16 und 55 BOStrab erläutert und es wird auf § 15 (6) BOStrab hingewiesen, wonach Straßenbahnen unabhängige oder besondere Bahnkörper haben sollen, da die Bahnen ihre Aufgabe als Massenverkehrsmittel nur erfüllen, wenn sie möglichst unbehindert vom übrigen Verkehr betrieben werden können.

Selbstverständlich ist allen klar, dass es städtebauliche Zwangspunkte gibt – Fußgängerzonen, Engstellen in historisch gewachsenen Stadtstraßen –, wo sich kein besonderer Bahnkörper einpassen lässt, aber dennoch eine Straßbahnerschließung angezeigt ist. Hierfür bieten die Unterkapitel »Gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr« und »Straßenbündiger Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe« Lösungen an. Auch Bahnkörper mit halbhohen Borden (sog. notüberfahrbare Bahnkörper) befinden sich im Lösungsrepertoire. Bei gemeinsamer Führung von Straßenbahn und Individualverkehr (IV) auf einem Fahrstreifen soll nachgewiesen werden, dass der störende Einfluss des IV durch intelligente Lichtsignaltechnik weitgehend ausgeschlossen wird, verlangt die EAÖ.

Die Straßenbahn fährt am Stau vorbei – auf einem besonderen Bahnkörper



Gleichwohl wird mit dem Hinweis auf die BOStrab deutlich gemacht, dass ein besonderer oder unabhängiger Bahnkörper Zielvorgabe für das Gros der Neubaumaßnahmen im Straßenbahnbereich sein muss.

#### Abschnittsweise oder umlaufweit?

Die Verfasser der EAHV plädieren dafür, eine Straße abschnittsweise zu untersuchen, zunächst eine Abwägung aller Nutzungsansprüche derer, die am Straßenraum partizipieren wollen, vorzunehmen und danach den knappen Straßenraum zuzumessen.

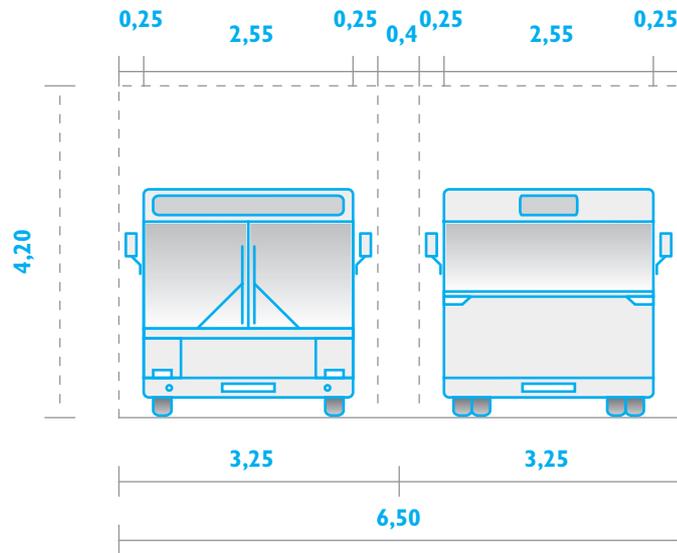
Die EAÖ vertritt dagegen die Tatsache, dass ein pünktlicher und kalkulierbarer ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen nur zu gewährleisten ist, wenn hierfür auf der gesamten Linie Vorkehrungen getroffen werden. Dies ist darin begründet, dass die Fahrten von öffentlichen Verkehrsmitteln zu Umläufen verknüpft sind, die aus Gründen der Wirtschaftlichkeit mehrere Linien umfassen können. Somit lassen sich Pünktlichkeit, Kalkulierbarkeit und kurze Reisezeit nicht isoliert für den einzelnen Streckenabschnitt erreichen, sondern es muss immer der gesamte Kurs oder Umlauf betrachtet werden.

Verspätungen, die ein öffentliches Verkehrsmittel auf einem Streckenabschnitt einfährt, lassen sich angesichts der Vielzahl von Lichtsignalanlagen sowie der vielfältigen Störungseinflüsse aus dem ruhenden und fließenden Verkehr in den seltensten Fällen wieder aufholen. Eine Verspätung führt zu vermehrtem Fahrgastzustieg und dadurch zu weiter verlängerten Haltestellenaufenthaltszeiten. Die Verspätung nimmt immer weiter zu.

Auf Grund dieser Fakten können von Streckenabschnitt zu Streckenabschnitt unterschiedlich geplante Störunganfälligkeiten einer ÖPNV-Linie nicht zielführend sein. Auch hierüber gab es im Vorfeld der EAÖ-Veröffentlichung Auseinandersetzungen mit Vertretern einer anderen Lehrmeinung.

Ebenso wurde an der EAÖ kritisiert, sie verlange Beschleunigungsmaßnahmen auch für weniger häufig verkehrende ÖPNV-Linien. Als ob es den Fahrgästen von Buslinien, die nur im 30-Minuten- oder im

#### Busse im Gegenverkehr (Abstände in m)



Stundentakt bedient werden, eher zugemutet werden könnte, zu warten oder den Anschluss zu verpassen – im Gegenteil, für sie wirkt sich ein verpasster Anschluss viel negativer aus als bei einem Zehn-Minuten-Takt.

#### Bei Fahrgassenbreiten kein Spielraum

Die neue EAÖ löst den Teil »Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (RAS-Ö)« der FGSV-«Richtlinien für die Anlage von Straßen« ab. Bei der Erarbeitung der EAÖ wurde aus einem Interessensbereich massiver Widerstand dagegen geleistet, die Tatsache beim Namen zu nennen, dass nach Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Busse (und andere Fahrzeuge) 2,55 Meter breit sein dürfen, in dieser Breite am Markt angeboten werden und bereits auf den Straßen rollen. Angesichts dieses Faktums macht es keinen Sinn, die heute gültige moderate Breite von Fahrbahnen im Begegnungsverkehr auf Hauptverkehrsstraßen von 6,50 Meter weiter einzuschränken. Es bleibt abzuwarten, ob dieses Ziel im Rahmen der FGSV mit der gegenwärtig betriebenen Zusammenfassung von EAE und EAHV zu einer neuen »EAS« angestrebt wird.

Die möglichen 6,50 Meter Fahrgassenbreite für Zweirichtungsbetrieb mit Linienbussen war 1990 der Kompromiss, den FGSV und VDV in ihrer gemeinsamen Schrift »Öffentlicher Personennahverkehr und Verkehrsberuhigung« für

Tempo-30-Zonen als gerade noch ÖPNV-verträglich festgeschrieben. Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, wieso für Hauptverkehrsstraßen, auf denen 50 km/h zugelassen sind, jetzt, da die Busse fünf Zentimeter breiter sind, eine geringere Fahrgassenbreite festgelegt werden soll.

Der Streit um dieses Thema bei der Herausgabe der EAÖ belegt exemplarisch, wie wichtig Fragen der technischen Planung auch in Zukunft für die VDV-Mitgliedsunternehmen sein werden. Denn hierbei geht es letztlich um die Randbedingungen der Produktion. Diese sind auch dann für jedes Verkehrsunternehmen wichtig, wenn die Verkehrsleistung im Wettbewerb ausgeschrieben wird.

Auch wenn ein Wettbewerber seine Leistung unter den gleichen Randbedingungen erbringen müsste, kann es dem Verkehrsunternehmen nicht egal sein, in welcher Weise diese Randbedingungen wirtschaftliche Zwänge verursachen und damit die Kostenseite beeinflussen. Es kann ihnen auch nicht egal sein, wie sich diese auf die Kundenzufriedenheit auswirken und – wenn sich die Kundenzufriedenheit z. B. als Messzahl für Bonuszahlungen oder Malusabzüge verwendet wird – direkt auf das Wirtschaftsergebnis durchschlagen.

Die Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume in der EAÖ bei nicht eingeschränkter Geschwindigkeit innerorts lassen keine weitere Reduzierung der Fahrbahnbreite zu

## Die Nutzungskosten von Betriebshofanlagen

In der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung von Verkehrsunternehmen hat sich gezeigt, dass die Kosten für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an Fahrzeugen in den Betriebshöfen heute recht genau quantifizierbar und zumindest im Bereich der Omnibuswerkstätten auch mit freien Wettbewerbern vergleichbar sind. In den Produktionskosten der Verkehrsleistung ist aber auch ein Kostenanteil enthalten, der alleine durch die Bereitstellung der Gebäude und Anlagen verursacht wird. Dieser finanzielle Aufwand für die Vorhaltung einer einsatzbereiten Betriebshofanlage soll in einem Kennzahlen- und Kostenrechnungssystem transparent gemacht werden um u. a. die Gebäude und Anlagen in einer Life-Cycle-Cost Betrachtung zu bewerten.

Die Situation auf dem Betriebshof stellt sich heute so dar, dass eine Unterteilung in Betriebsdienstgebäude, Abstellanlage mit Verkehrs- und Rangierflächen und Werkstatt-räumlichkeiten, eine getrennte Kostenbetrachtung dadurch erforderlich macht, dass ggf. verschiedene Unternehmen die Anlagen nutzen. Werden Dienstleistungen an fremde Unternehmen vergeben, so erfolgt die Ausführung derselben in der Regel auf dem Gelände und in den Räumlichkeiten – oft auch unter Zuhilfenahme von Betriebsmitteln – der Verkehrsunternehmen. Auch dies sollte bewertbar werden.

Da die Gebäude für Betriebshof- und Werkstattanlagen auf eine Lebensdauer von mindestens 50 Jahren dimensioniert und aufgrund der Größe und der Fahrzeuganzahl oft noch städtebauliche und verkehrliche Interessen mit einbezogen werden müssen, ist es in der Regel sinnvoll diese Einrichtungen als »quasistationäre« Infrastruktur zu betrachten. Für Schienenbetriebe gilt dies im Besonderen aufgrund der Gleistrassierung, für regional tätige Omnibusbetriebe gilt dies für Abstellanlagen nur bedingt, da

diese oft klein und relativ aufwandsfrei austauschbar sind.

### Die Bauwerke und deren Nutzung

Die baulichen Anlagen eines Betriebshofs sind in den VDV-Schriften 820, 822 und 823 ausführlich beschrieben, eine funktionale Zuordnung der Aktivitäten in den Gebäuden ist der unten abgebildeten Tabelle zu entnehmen.

### Auswahl des Grundstücks

Größe und Zuschnitt des Grundstücks sowie die Entfernung zum Einsatzschwerpunkt sind von entscheidender Bedeutung für eine wirtschaftliche Auslegung. Die Beschaffungskosten für ein Grundstück ergeben sich aus dem Kaufpreis, den Erschließungskosten, einer eventuellen Altlastenproblematik sowie weiterer Aufwendungen, die aufgrund einer Standort- und Verträglichkeitsprüfung zu tätigen sind, z. B. Lärmschutzeinrichtungen.

Die Anordnung der Verkehrswege, Abstell- und Werkstattbauten beeinflusst die auf dem Betriebshofgelände zu fahrenden Leer- und

Rangierkilometer, die Entfernung zum Einsatzort die betrieblichen Leerkilometer.

### Planung

In der Planung steckt der eigentliche Ansatz zum wirtschaftlichen Bauen, denn über 80 Prozent der Herstellungs- und Folgekosten einer Betriebshofanlage sind beeinflussbar und durch eine ganzheitliche Planung optimierbar. Die Nachhaltigkeit einer Bauplanung zeigt sich erst in einer Lebensdauerbetrachtung mit Erfassung der Unterhaltungskosten und letztendlich nach einer Umnutzung oder einem Abriss und der Entsorgung der Anlage.

### Baukonstruktion

Jahrzehntelange Erfahrungen bei Bau- und Nutzung von Betriebshofanlagen erlauben auch in der Konstruktion der Gebäude und in der Auswahl der Baumaterialien eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

Bei der Baukonstruktion lassen sich durch die gewählte Architektur und Gebäudegeometrie die Erstellungskosten wesentlich beeinflussen. Wird bei einer Hallenkonstruktion der Grundsatz »Stützen ist billiger als Spannen« beachtet und wird bei einem Werkstattbau z. B. durch Trennung von Tragstruktur und Innenausbau auch eine spätere Umnutzung des Gebäudes vorgeesehen, so lassen sich einige Trends zum preiswerten Bauen wie folgt benennen:

- Verputzte Mauerwandkonstruktionen sind vergleichbar mit einer mehrschaligen Beton- oder Metallwandkonstruktion, auf Verbundwerkstoffe sollte verzichtet werden.
- Eine geneigte Dachform mit dauerhaft sicherer Regenwasserableitung und Fenster, die nicht alle fünf Jahre einen neuen Anstrich benötigen, sind in Bezug auf eine Gebäudeunterhaltung sicher vorteilhaft.
- Verbundpflasterung in Abstellhallen erlaubt eine dauerhafte Fahrstreifenmarkierung und kann ohne Gefälle und Bodenabläufe verlegt werden, da Tropfwasser von den Fahrzeugen im Fugenanteil versickern kann.

### Differenzierung der Aktivitäten in Gebäuden der Betriebshöfe

#### ■ Betriebsdienstgebäude

- Fahrdienst: Aufenthalts- und Sozialräume
- Abrechnungs- und Kassensysteme
- Betriebshofleitung / Betriebsrat
- Schulungs- / Unterweisungsräumlichkeiten
- ggf. Räume für eine Betriebsleitstelle

#### ■ Arbeitsstand Fahrzeugversorgung

- Betriebsbereitschaft, Betriebssicherheit
- Betriebsstoffe / Fahrzeugdurchsicht
- Außen- und Innenreinigung

#### ■ Arbeitsstand Instandhaltung

- Untersuchungen / Verkehrssicherheit
- Wartung / Inspektion / Instandsetzung
- Meisterbüro, Lager und Arbeitsvorbereitung

#### ■ Abstellanlage

- Halle / Carport / Freifläche
- Versorgungseinrichtungen
- Verkehrs- und Rangierwege

### Gebäudetechnische Anlagen

Auch bei der gebäudetechnischen Ausstattung gibt es durch ökonomische und ökologische Auslegung vielfältige Einsparpotenziale in den Bereichen Energie- und Wasserverbrauch sowie in der Entsorgungsphilosophie. Hierfür ist der Nutzen im Einzelfall standortbezogen zu ermitteln und eine Wirtschaftlichkeit und Amortisierung nachzuweisen.

### Kostenarten der Betriebshofanlage

Die klassische Kostenrechnung spricht in diesem Fall von Betriebsmittelkosten, die als Mengenkostenkomponente das Nutzungspotenzial verwendet. Die Gebäude und Anlagen sind sehr langlebig und erfordern daher neben der fiskalischen auch eine kalkulatorische Kostenbewertung um die Nutzungspotenziale entsprechend den Anforderungen auslegen zu können. Dieses Potenzial verringert sich im Laufe der Nutzung durch fertigungs- und zeitabhängigen Verzehr, also Verschleiß, und durch den technischen Fortschritt.

Als Wertansatz für die Kostenartenrechnung sind die Herstellungskosten mit der Grundstücksbeschaffung und den Planungs- und Baukosten für Gebäude, Verkehrsflächen sowie Haus- und Betriebstechnik zu betrachten. Unterhaltungskosten betreffen die Kosten für Energie und Versorgung sowie für anfallende Versicherungen, Gebühren, Gebäudewartung und Inspektionen.

Dass an dieser Stelle auch nach der Fahrzeugart differenziert werden muss, liegt auf der Hand. Grundlage für einen Kostenbezug ist eine Fahrzeugeinheit. Die Buseinheit (IBE) bezieht sich auf den 12 Meter Standardbus. Bei Schienenfahrzeugen werden unterschiedliche Basiseinheiten verwendet. Diese sind in der VDV-Schrift 882 – «Kennzahlen für den Bedarf von Werkstättenpersonal – Schiene» – beschrieben.

### Kostenzuordnung

Damit eine Vergleichbarkeit der Kosten gegeben ist, werden die ermittelten Aufwendungen auf weitere Größen bezogen. Als Zuordnungen erweisen sich dabei 'Geldwert je Fahrleistung', 'Geldwert je Funktion', 'Geldwert



Aufwändige technische Ausstattungen in den Werkstätten erzeugen auch nach der Beschaffung durch Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten noch laufende Kosten

je Vorhaltezeit' und 'Geldwert je Arbeitsplatz' als sinnvoll.

Bezogen auf eine Fahrleistung wird die gesamte Vorhaltung der Betriebshofleistung erfasst. Diese Art der Kostenzuteilung steht für das klassische Verkehrsunternehmen mit einer hohen Eigenproduktionsquote. Sie erlaubt einen schnellen Überblick über die betriebliche Produktionsleistung. Eine weitergehende Betrachtung nach Personen- oder Gesamtkilometern ist ebenfalls gebräuchlich.

Bezogen auf eine Funktion wird ermittelt inwieweit einzelne, abgegrenzte Arbeitsflächen und -bereiche, im Sinne einer Kostenstelle, aus der Vorhaltung ihrer angebotenen Leistung Kosten bewertbar macht. Hiermit soll z. B. die Möglichkeit gegeben werden, einen Abstellvorgang mit Fahrzeugversorgung, eine Inspektion auf der Arbeitsgrube oder auch die Verpachtung der Kantine mit den Nutzungskosten zu belegen. Bezogen auf einen Arbeitsplatz wird deutlich gemacht, dass es aufgrund der unterschiedlichen

baulichen und maschinentechnischen Ausstattungen »teure« und »weniger teure« Arbeitsplätze gibt. Bezogen auf eine Zeiteinheit wird z. B. ein zur Nutzung vorgehaltener Arbeitstand bewertet. Damit wird das Verhältnis vom potenziellen Nutzen zum effektiven Nutzen beschrieben.

Letztendlich lassen sich die Kosten für die betriebsbereit vorgehaltenen Gebäude und Anlagen so bewerten, dass eine monetäre Zuordnung sowohl für eine zu erbringende Eigenleistung als auch für eine eingekaufte Fremdleistung möglich ist. Die Arbeitsgruppen »Nutzungskosten« sowie »Maschinen und Ausstattungen für Betriebshofanlagen« im VDV-Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten werden dazu im Laufe des Jahres 2003 neue VDV-Schriften veröffentlichen.

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Stickler

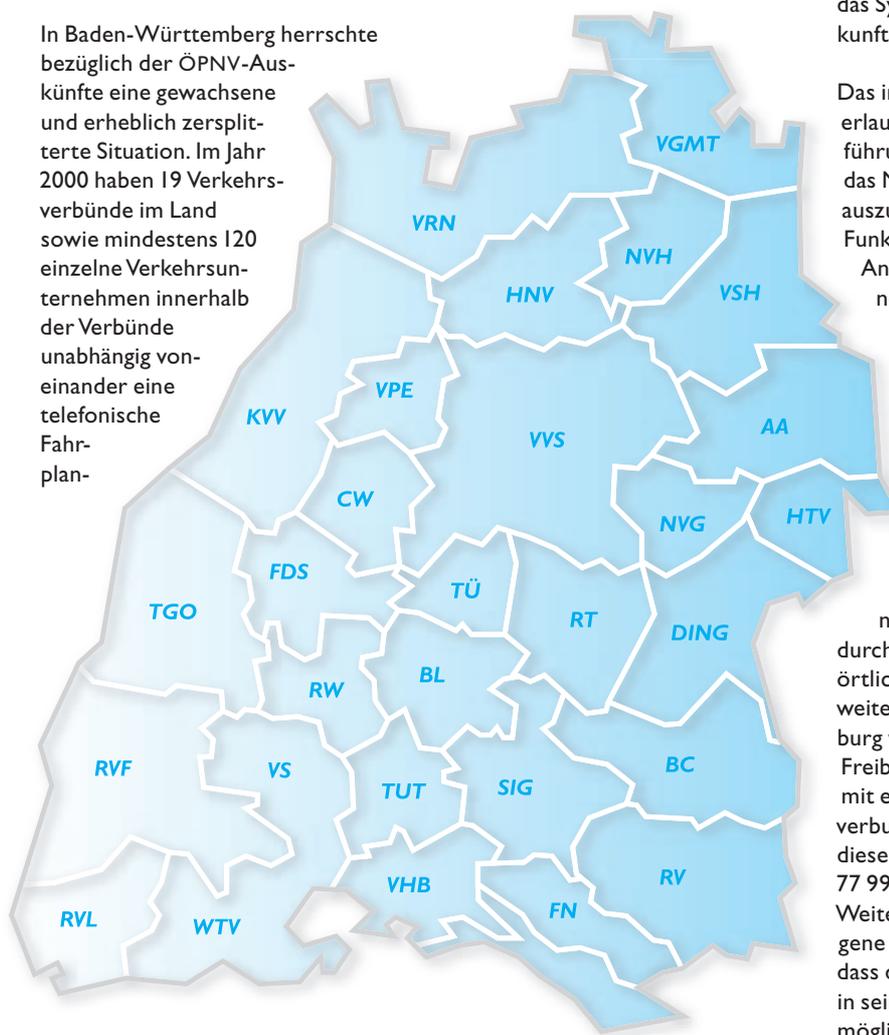


Sinnvolle Stützweiten mit einem Dachtragwerk aus Stahlfachwerkbindern versprechen eine wirtschaftliche Gebäudekonstruktion und lassen eine spätere Umnutzung zu

## Landesweites Callcenter konnte im Dezember 2002 starten

Am 16. Dezember 2002 konnte das landesweite Callcenter unter der Regie der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) starten. Damit steht den Kunden des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg ein Callcenter zur Verfügung, das Fahrplanauskünfte unter der landesweit einheitlichen Telefonnummer (0180-5) 77 99 66 erteilt. Das Land wird das Projekt in den ersten zwei Jahren mit rund zwei Millionen Euro aus dem gerade angelaufenen Innovationsprogramm ÖPNV fördern und danach zusammen mit den Verkehrsverbänden den Dauerbetrieb sicherstellen. Die Initiative zur Einführung eines solchen einheitlichen Callcenters ging bereits im Jahr 2001 von der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg aus. Nachdem diese den Ansatz einhellig als kundenfreundlich und innovativ bewertete, konnte auch das Ministerium für Umwelt und Verkehr schnell für die Idee gewonnen werden.

In Baden-Württemberg herrschte bezüglich der ÖPNV-Auskünfte eine gewachsene und erheblich zersplitterte Situation. Im Jahr 2000 haben 19 Verkehrsverbände im Land sowie mindestens 120 einzelne Verkehrsunternehmen innerhalb der Verbände unabhängig voneinander eine telefonische Fahrplan-



Baden-Württemberg besteht aus einer Vielzahl von Verkehrs- und Tarifverbänden

auskunft angeboten. Die uneinheitliche Auskunftssituation führte bei den Fahrgästen vermehrt zu Klagen, da sowohl die Auskunftzeiten als auch die Größe und Ausrichtung der Auskunftszentren stark variierten. Die meisten Auskunftszentren gaben zwar wochentags zu den gewöhnlichen Geschäftszeiten telefonische Auskünfte, nur ein Drittel der Auskunftszentren jedoch auch außerhalb der Bürozeiten und am Wochenende. Erschwerend kam hinzu, dass jedes Auskunftszentrum eine eigene Telefonnummer hatte und der Kunde die jeweilige

Telefonnummer des Auskunftszentrums kennen musste, in dessen Zuständigkeitsbereich er eine Fahrplanauskunft erhalten wollte. Häufig war auch noch unklar, welche Auskünfte (Fahrplan, Tarif, Mehrwertdienste) unter der gewählten Nummer erwartet werden konnten.

Vor diesem Hintergrund regte die Landesgruppe Baden-Württemberg die Einführung eines landesweiten Callcenters mit einer einzigen, landesweit gültigen Telefonnummer an.

### Umsetzung des Konzepts

Das Konzept für das landesweite Callcenter wurde zusammen mit der Firma Tellur in enger Abstimmung mit den Verkehrsverbänden und den Verkehrsunternehmen entwickelt. Wichtig war hierbei, die bei den Verbänden und Verkehrsunternehmen bereits bestehenden Callcenter nicht einfach durch ein landesweites zu ersetzen, sondern diese regionalen Callcenter mittels eines intelligenten Telefonnetzes in das System einer landesweiten Auskunft zu integrieren.

Das intelligente Telefonnetz (IN) erlaubt es, einen Teil der Verkehrsführung einer Telefonnummer in das Netz des Telefonbetreibers auszulagern und damit Teile der Funktionalität einer Callcenter-Anlage innerhalb eines Telefonnetzes zu übernehmen. Dies bedeutet vereinfacht dargestellt, dass sich hinter der Servicenummer ein exakter Plan verbirgt, wohin der über die Servicenummer eingehende Anruf weitergeleitet wird. Die wichtigste Funktion, um den Anruf zielgenau zu steuern, ist das Routing (Weiterleiten) nach dem Anrufursprung. Dadurch wird ein Anrufer stets an das örtlich nächstgelegene Callcenter weitergeleitet. Ein Anrufer aus Freiburg wird mit einer Zielnummer in Freiburg, ein Anrufer aus Stuttgart mit einer Zielnummer in Stuttgart verbunden, obwohl beide Anrufer dieselbe Servicenummer (0180-5) 77 99 66 gewählt haben. Durch die Weiterleitung an die nächstgelegene Auskunftsstelle wird erreicht, dass der Anrufer über die Verkehre in seinem Verbundgebiet eine bestmögliche Auskunft erhält.

Erst wenn die Telefonleitungen dort alle besetzt sind oder der Anruf außerhalb der Geschäftszeiten des örtlichen Callcenters erfolgt, wird der Anruf automatisch an das neue landesweite Callcenter weitergeleitet. Eingerichtet wurde dieses zunächst bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Stuttgart. Da das Callcenter bei der NVBW nicht rund um die Uhr und auch nicht an Wochenenden besetzt ist, wurde darüber hinaus für diese Zeiten zusätzlich eine Anlage beim Dienstleistungsunternehmen o/con eingerichtet. Nachts und

am Wochenende werden die beim landesweiten Callcenter auflaufenden Anrufe an diesen Dienstleister weitergeleitet. Gleiches geschieht bei Überlastung des landesweiten Callcenters. Durch diesen Aufbau ist sichergestellt, dass es keine längeren Wartezeiten gibt, und dass an 24 Stunden täglich unter einer einheitlichen Telefonnummer Fahrplanauskünfte erhältlich sind.

Grundvoraussetzung für eine landesweite Tarifauskunft ist selbstverständlich eine einheitliche Tarifdatenbank, damit sämtliche im Routingplan integrierten Auskunftsstellen auch in der Lage sind, umfassend Fahrplanauskünfte zu erteilen. Hier hat sich die bereits von der NVBW betriebene elektronische Fahrplanauskunft (EFA-BW) angeboten, auf die alle Callcenter oder Auskunftsstellen Zugriff haben.

**Finanzierung**

Wie so oft, und gerade bei den Schwaben, wurde es richtig spannend, als es um die Finanzierung des landesweiten Callcenters und damit um das »liebe Geld« ging. Obwohl es sich um eine 0180-5 Nummer handelt und somit jeder Anrufer für die Auskunft bezahlen muss, verbleibt nach einer Studie der Firma Tellur voraussichtlich eine Unterdeckung von rund einer Million Euro pro Jahr. Zunächst wird das Land das Projekt in den ersten zwei Jahren mit zwei Millionen Euro aus dem gerade angelaufenen Innovationsprogramm ÖPNV



fördern. Danach soll zusammen mit den Verbänden der Dauerbetrieb sichergestellt werden. Wie diese Finanzierung nach Ablauf der zwei Jahre konkret aussehen soll ist allerdings noch nicht abschließend geklärt. Bislang ist vorgesehen, dass die Verbände Träger der Finanzierung werden, einschließlich einer eventuellen Weiterverrechnung der Lasten auf die Mitgliedsunternehmen. Als Verrechnungsschlüssel kommen verschiedene Anknüpfungspunkte in Frage. So könnte auf das Fahrgastaufkommen eines Verbundes, die tatsächliche Inanspruchnahme des Callcenters oder eine Kombination aus beiden abgestellt werden.

Um hier ein geeignetes und gerechtes Verrechnungsmodell zu finden, sind aber sicher noch intensive

Gespräche zwischen den Beteiligten erforderlich. Die Landesgruppe Baden-Württemberg des VDV wird sich hier auch weiterhin engagieren und dazu beitragen, dass das von ihr initiierte landesweite Callcenter eine feste Einrichtung und ein Erfolg wird.

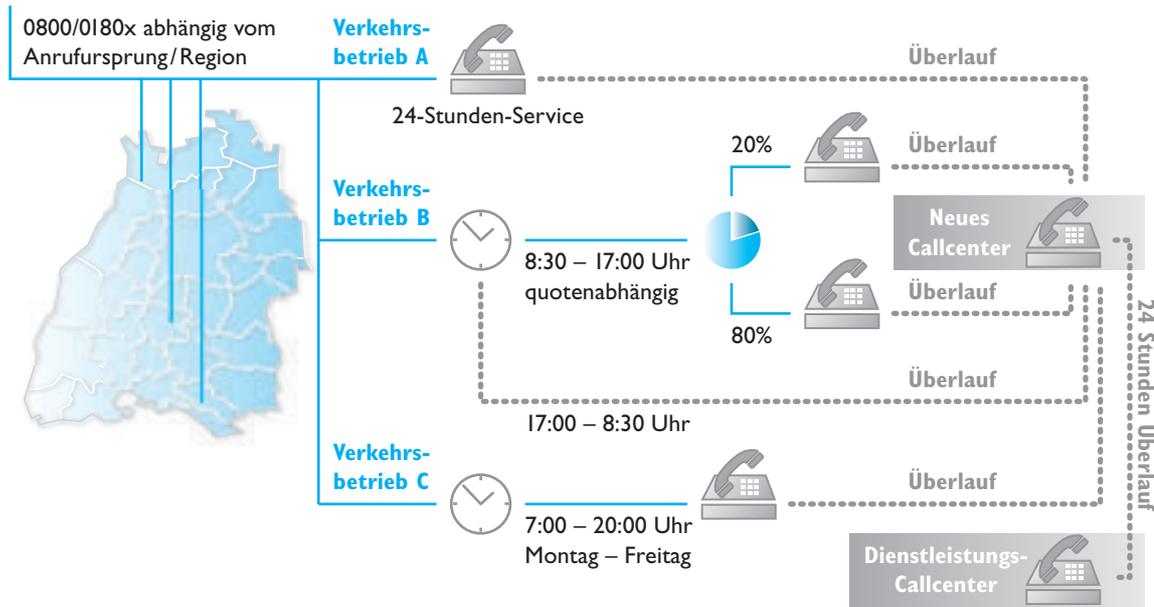
**Zukunftsperspektiven**

Nach Abschluss der zweijährigen Projektphase und einer tragfähigen und nachhaltigen Finanzierung ist beabsichtigt, das Callcenter so auszubauen, dass nicht nur Fahrplanauskünfte erteilt werden können, sondern es auch Anlaufstelle für alle Fragen rund um den öffentlichen Verkehr sein kann.

Ursprünglich boten verschiedene Servicenummern verschiedene Qualitäten

Rechtsanwalt Harald Dobelmann

**Beispiel eines Routenplans für eine 0800-/0180x-Nummer**



## Zahlreiche Themen und viel Bewegung im Jahr 2002

**Neufassung der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personenverkehr (Rz-ÖPNV), Bezuschussung von Beschleunigungsmaßnahmen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Bayerisches Gesetz zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung, Konsequenzen des Bundesratsbeschlusses zur Änderung der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusglV) und der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Eisenbahnverkehr (AEAusglV), Workshops, fortlaufende Kontaktpflege und Abstimmung mit anderen Verbänden usw. – bereits diese Stichworte verdeutlichen, wie vielseitig, vielfältig und zeitintensiv sich die Arbeit der VDV-Landesgruppe mittlerweile darstellt.**

Bereits zum In-Kraft-Treten des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes zum 1. Januar 1994 ergab sich die Notwendigkeit, die in verschiedenen und zum Teil schon älteren Richtlinien niedergelegten Förderbereiche und -tatbestände im Bereich der stationären und rollenden Infrastruktur, der Kooperationsförderung und andere Aspekte des öffentlichen Nahverkehrs in einer neuen und aktualisierten Richtlinie zusammen zu fassen und zu konkretisieren.

Im September 2002 wurde u. a. den beiden Fachverbänden des öffentlichen Nahverkehrs, VDV und Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmer (LBO), seitens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (BStmWVT) ein entsprechender Entwurf zur Kenntnis gegeben. Mit der Zuleitung entsprach das Ministerium einem immer wieder geäußerten Wunsch beider Fachverbände, bei der Neufassung

dieser wichtigen Richtlinie mit eingebunden zu werden, auch wenn es sich dabei um eine Angelegenheit des Verwaltungsvollzugs handelt. Immerhin spielt sich das gesamte Zuwendungsprozedere im Freistaat Bayern im Wesentlichen nach Maßgabe dieser Richtlinie in Verbindung mit verschiedenen Fachgesetzen und Verwaltungsvorschriften ab. Nach interner Bewertung durch die VDV-Landesgruppe erfolgte die Abstimmung mit dem LBO. Beide Verbände hatten von Anfang an vereinbart, im Sinne der gesamten Unternehmerschaft eine gemeinsame Position zu finden und abzugeben. Am Ende stand eine umfassende gemeinsame Stellungnahme mit Änderungs- und Ergänzungswünschen, nur in wenigen Fällen waren die Positionen nicht deckungsgleich.

Während die Richtlinie im Bereich der »Busförderung« mittlerweile Anwendung findet, fehlt noch der inhaltliche und redaktionelle

Abschluss der restlichen Förderatbestände. Auch wenn die ÖPNV-Förderung stets nur unter dem Vorbehalt der verfügbaren Haushaltsmittel steht, zeigte sich erneut, dass der Freistaat Bayern dem ÖPNV und Schienenpersonenverkehr (SPNV) nach wie vor einen hohen Stellenwert beimisst und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten auch weiterhin auf hohem Niveau fördern will.

### **Bezuschussung von Beschleunigungsmaßnahmen nach GVFG**

Schon seit längerem bestand sowohl seitens einzelner bayerischer Verkehrsunternehmen als auch seitens des Zuschussgebers der Wunsch, den Vollzug der Bezuschussung von Beschleunigungsmaßnahmen im Bereich des straßengebundenen ÖPNV nach § 2 Zf. 4 GVFG neu, umfassend und praxisorientiert zu regeln. Bisher gab es lediglich ein Arbeitspapier aus dem Jahr 1993, welches nur unvollständig und für alle Beteiligten eher unbefriedigend mögliche Finanzierungstatbestände regelte. Im Februar 2002 kamen auf Einladung der VDV-Landesgruppe Bayern Verkehrsunternehmen mit dem zuständigen Mitarbeiter des BStmWVT sowie Vertretern der sieben Bezirksregierungen des Freistaats Bayern zusammen, um einen Gedankenaustausch zum Thema zu führen. Neben verschiedenen Detailfragen der Finanzierung ging es beiden Seiten aber auch darum, die jeweilige Philosophie von Beschleunigungsmaßnahmen darzulegen und zu verstehen. So steht beispielsweise unternehmensseitig weniger die Frage der Einsparung von wenigen Minuten Fahrzeit zwischen Haltestellen im Vordergrund als vielmehr der Wunsch, eine Verstetigung von Fahrzeugumläufen und damit eine Fahrplanstabilität im Netz insgesamt zu erreichen.

Die Tatsache, dass der endgültige Vermerk des Ministeriums hierzu erst im Dezember 2002 an die Bezirksregierungen erging, lässt erkennen, welche Detailarbeit noch im Nachgang zu dieser Veranstaltung notwendig war. So bedurfte es sowohl verschiedener Abstimmungsprozesse innerhalb der Unternehmerschaft als auch einer weiteren Gesprächsrunde im kleineren Kreis mit dem Ministerium, um noch offene Punkte im Konsens zu klären.

Die innovative U-Bahn der MVG erreichte schnell bundesweite Bekanntheit



### Entwurf eines Gleichstellungsgesetzes für Menschen mit Behinderung

Nach einer zuvor breit angelegten Verbandsanhörung beschloss der Ministerrat im Dezember 2002 den Entwurf eines Gesetzes zur Gleichstellung, Integration und Teilhabe von Menschen mit Behinderung. Dieser setzt auf dem am 1. Mai 2002 in Kraft getretenen Bundesgleichstellungsgesetz auf und regelt Detailfragen in vielen wichtigen Lebensbereichen. Schwerpunkte bilden u. a. der Abbau von Barrieren, die Mobilität behinderter Menschen sowie die Einführung eines Verbandsklagerechtes für anerkannte Verbände. Das Gesetz soll Anfang 2003 im Bayerischen Landtag behandelt werden und noch im Laufe des Jahres in Kraft treten.

Nach einer Analyse kam auch der VDV zu dem Ergebnis, dass der Gesetzesentwurf in den für seine Mitgliedsunternehmen relevanten Bereichen ausgewogen ist und keine unrealistischen Ziele verfolgt. Allerdings beinhaltet die Frage des Einsatzes von Hubliften bei Hochflurbussen im Regionalbusverkehr eine technische Herausforderung, die es zeitnah zu lösen gilt. Während insbesondere der Einsatz von Rampen in Niederflurfahrzeugen nur selten Probleme aufwirft, zeigen die bisherigen Erfahrungen, wie problematisch und aufwendig der Einsatz von Liften bei Fahrzeugen des Überlandverkehrs ist.

### Bundesratsbeschluss zu Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr

Noch ist nicht konkret absehbar, welche Folgen der Bundesratsbeschluss vom 8. November 2002 über Änderungen der PBefAusglV und der AEAusglV für den öffentlichen Nahverkehr in Bayern haben wird. Wie in allen Bundesländern, stellt sich auch in Bayern die Frage, in welchem Umfang der Freistaat ggf. von der Möglichkeit einer Neuregelung der Gültigkeitstage für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs Gebrauch machen wird. Erste Signale verheißen jedoch nichts Gutes, denn der Haushalt des Freistaats Bayern steht unter erheblichem Druck. Sicher ist jedoch, dass in einem Flächenland wie Bayern, in dem Attraktivitäts-



steigerungen im ländlichen ÖPNV in nicht unerheblichem Ausmaß durch die Umwandlung von freigestellten Schülerverkehren in Linienverkehre erfolgte, eine Änderung der bisher geltenden bisherigen Berechnungsgrundlagen zwangsläufig zu einem Attraktivitätsverlust führen wird. Es ist abzusehen, dass insbesondere Fahrpläne in ländlichen Regionen ausgedünnt werden.

Dass etwas passieren wird, ist allen Beteiligten klar, gehörte doch der Freistaat Bayern schon vor Jahren zu den Vorreitern unter den Bundesländern, die sich für eine entsprechende Öffnungsklausel der Bundesverordnung engagierten. Darüber hinaus wurden den Fachverbänden immer wieder die signifikanten Ausgabensteigerungen der letzten zehn Jahre verdeutlicht. Sowohl in Einzelgesprächen mit dem BStmWVT als auch gemeinsam mit dem LBO wird nun das Ziel verfolgt, so viel wie möglich von dieser für die Unternehmen existentiell wichtigen Finanzierungssäule zu retten.

### Busworkshop 2002: moderne Elektronik in und um das Fahrzeug

Der diesjährige Busworkshop fand am 12. und 13. November 2002 auf Einladung der SÜC Bus und Aquaria GmbH, Coburg, statt und befasste sich mit den Themen »On-Board-Diagnose in Linienbussen« sowie »Instandhaltungssoftware«. Teilnehmer dieser traditionellen Veranstaltung waren wieder die Betriebs- und Werkstattleiter aus dem Kreis der bayerischen Mitgliedsunternehmen.

Das Programm beinhaltete neben interessanten Vorträgen zu den o. g. Themen auch genügend Freiraum zum Gedankenaustausch mit den ebenfalls anwesenden Fahrzeugherstellern.

Im Verlauf der Tagung wurde sichtbar, dass der 'sich selbst erklärende Bus' längst keine realitätsferne Vision mehr ist. Ein solches Fahrzeug erkennt im Betrieb Fehler, zeichnet sie auf und meldet diese durch entsprechende Übertragungstechnik an die Werkstatt. Im Werkstattbereich wird der Bus automatisch an den richtigen Arbeitsplatz gesteuert, um dort von einem optimal vorbereiteten und mit modernstem EDV-gestützten Gerät ausgestatteten Mitarbeiter in kürzester Zeit repariert zu werden.

In beeindruckender Weise wurde vorgeführt, wie mittels effektiver EDV-Unterstützung die optimale Rundumbetreuung von Fahrzeugen schon heute aussehen könnte. Arbeitsprozesse können optimiert und beschleunigt werden, ohne die Arbeitsbelastung einzelner Mitarbeiter automatisch signifikant zu erhöhen. Vielmehr besteht bei konsequenter Anwendung die Chance, z. B. durch eine andere Philosophie in der Materialbewirtschaftung oder der Ersatzteillogistik, d. h. weg vom traditionell eher zentralisierten Einkauf, zu ganz anderen Konzepten und Möglichkeiten der Fahrzeugwartung und -instandhaltung zu kommen.

Mit modernen Stadtbahnen sichert die Stadtwerke-Tochter MVG die Mobilität in München

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

## VDV wünscht sich mehr Dialog mit der Landesregierung

**Vor dem Hintergrund des wachsenden Wettbewerbsdrucks im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und der angespannten finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte waren in der Landesgruppe Hessen im Jahr 2002 insbesondere die Position der Hessischen Landesregierung zur zukünftigen ÖPNV-Förderung wie auch die künftigen Ausschreibungen Gegenstand vielfältiger Diskussionen. Da sich die Ausschreibungen im Spannungsfeld zwischen unternehmerischem Gestaltungsspielraum und den Zwängen des geltenden Vergaberechts bewegen, wünscht sich die VDV-Landesgruppe zu dieser Problematik wie auch beim Thema Gemeindefinanzierungsrecht generell einen intensiveren Dialog mit der Hessischen Landesregierung.**

Von der Novellierung des Bundes-Regionalisierungsgesetzes sind sowohl die investive als auch die konsumtive ÖPNV-Förderung betroffen. Für die Verkehrsunternehmen in Hessen hat dies vor allem Konsequenzen im Bereich der Busförderung. Diese ist im Jahr 2003 auf acht Millionen Euro begrenzt und wird ab dem Jahr 2004 eingestellt. Das Land Hessen begründet dies mit dem beginnenden Wettbewerb und fehlenden Mitteln, so dass es auch keine Überarbeitung der Fahrzeug-Förderrichtlinie mehr geben wird. Darüber hinaus bleibt auch die Omnibusbetriebsförderung eingestellt. Die Verkehrsverbünde werden ebenfalls sparen müssen. Die Landesregierung hat angekündigt, dass die konsumtiven Zuwendungen mit Sicherheit nicht ausgeweitet werden können, sondern im Gegenteil stagnieren oder sogar sinken werden. Daher können die Verkehrsunternehmen nicht damit rechnen, dass der Markt, auf dem sie ihre Angebote abgeben können, zukünftig wesentlich wachsen wird.

Wenngleich die Verkehrsunternehmen in Hessen sich gut darauf vorbereitet haben, im Wettbewerb zu bestehen und sich allen daraus resultierenden Anforderungen zu stellen, so beurteilen sie doch den derzeitigen Stand der Wettbewerbs-

vorbereitungen in Teilen kritisch. Aus Sicht der Landesgruppe werden die unternehmerischen Spielräume umso stärker eingeschränkt, je detaillierter die Vorgaben bei Ausschreibungen sind. Die Verkehrsunternehmen fürchten, zu »Billig-Lohnkutschern« zu werden. Zugleich könnte dies auf Seiten der Aufgabenträger mit der Einrichtung neuer Regiebürokratien einhergehen.

Eine Alternative dazu sieht die Landesgruppe in funktionalen Ausschreibungen nach dem Beispiel von Helsingborg (Schweden). Dort werden lediglich die räumlich und zeitlich zu erbringenden Mindestbedienstungsstandards definiert, die Regiegesellschaft gibt demnach lediglich Richtgrößen vor. (Beispielsweise sollen 95 Prozent aller Anwohner nicht weiter als 500 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt wohnen, zwischen 6.30 Uhr und 19.30 Uhr muss in einem definierten Gebiet mindestens ein 20-Minuten-Takt angeboten werden und ein bestimmter Prozentsatz der bestehenden Verkehre in dünn besiedelten Gebieten soll aufrecht erhalten werden.) Der Aufgabenträger steuert die Qualität des Angebotes über eine Berichtspflicht des Betreibers. Aus Sicht der VDV-Landesgruppe lässt dieses Modell den Betreibern ausreichend unter-

nehmerische Spielräume. Die bisherigen Erfahrungen in Helsingborg haben gezeigt, dass ein solches Modell nicht nur ein sehr effizientes Angebot ermöglicht, sondern auch mehr Fahrgäste diese Angebote nutzen. Dennoch wurde auch hier der Zuschussbedarf, wie vom Aufgabenträger erwartet, geringer.

In seinem Vortrag während des Erfahrungsaustausches der VDV-Landesgruppe im August 2002 hob Regierungsdirektor Wolfgang Rausch des Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hervor, dass die Landesregierung einen partnerschaftlichen Weg suche, der den Unternehmen ausreichend unternehmerische Spielräume und den Aufgabenträgern die Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben ermögliche. Dies solle in der Summe zu einem Mehrwert für den ÖPNV insgesamt führen. »Es geht hier nicht um Machtspiele, wer künftig das Sagen im ÖPNV hat«, so Rausch, »sondern es geht darum, dass die beiden Player, die der Gesetzgeber vorgesehen hat, so gut zusammenarbeiten, dass der ÖPNV insgesamt effektiver wird und dass Verbesserungen im Angebot trotz immer schwieriger werdender finanzieller Rahmenbedingungen möglich sind.« Er rief die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen dazu auf, stärker aufeinander zuzugehen. Insgesamt stehe man erst am Anfang eines langen Weges.

### Startschuss für den Wettbewerb

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) haben im November 2002 im Rahmen einer europaweiten offenen Ausschreibung Teile des Westerwaldnetzes an einen neuen Betreiber vergeben. Ab Dezember 2004 wird die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) gemeinsam mit der Westerwaldbahn GmbH (Weba) die ausgeschriebenen Strecken betreiben, die bislang die DB Regio AG bedient.

Im Dezember 2002 unterzeichnete der RMV einen neuen Verkehrs-Service-Vertrag mit den Regionalbusgesellschaften der DB Regio AG, der Verkehrsgesellschaft Untermain GmbH (VU), der Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH)

Überlandbus der Regionalverkehr Kurhessen GmbH





Die so genannte  
Hessen-Straßenbahn der  
HEAG Verkehrs-GmbH

sowie der Omnibusverkehr Rheina-Nahe GmbH (ORN). Die Laufzeit des neuen Vertrages beträgt insgesamt acht Jahre mit einem Gesamtvolumen von ca. 29,9 Millionen Nutzkilometern. Der Vertrag endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009. Er beinhaltet 56 Linienbündel mit rein regionalen oder lokal-regional gemischten Linien, die zeitlich gestaffelt über die Vertragslaufzeit im Wettbewerb vergeben werden. Die Ausgestaltung der Linienbündel sowie deren spezifische Laufzeiten erfolgten in Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern. Besonders mittelständische Busunternehmen sollen bei der Vergabe der Buslinien berücksichtigt werden, sofern sie die von den Partnern festgelegten Standards hinsichtlich Qualität und Service erfüllen.

#### **Gut unterwegs in zwei Verbänden mit einem Tarif**

Das zusätzliche Lösen von Tickets bei Fahrten zwischen dem Rheina-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN) und dem RMV ist seit dem 1. August 2002 nicht mehr nötig. Rund 400.000 Fahrgäste pro Jahr, so ergab ein unabhängiges Gutachten, werden den Übergangstarif zwischen beiden Verbänden nutzen. Ausgangspunkt für die Einführung dieses Übergangstarifs war der hohe verkehrliche Verflechtungsgrad zwischen den Landkreisen und Städten von RNN und RMV.

#### **Bald RegioTram in Nordhessen**

Die Regionalbahn Kassel GmbH (RBK) treibt das RegioTram Projekt weiter voran. Die Stadt Kassel und die Region sollen so »natürlich zusammenwachsen«. Das Erscheinungsbild der RegioTram wurde erstmals auf der Bahntechnikmesse InnoTrans in Berlin der Öffentlichkeit präsentiert. In dezenten Grau- und Weißtönen wirkt das Fahrzeug zeitgemäß klassisch. Die RBK bestellte 28 Fahrzeuge, 18 davon als Zweisystemfahrzeuge und zehn – in Deutschland erstmals serien-

mäßig – als Hybridfahrzeuge mit Dieselmotor.

#### **»Hessen. Hier ist die Zukunft«**

Mit einer feierlichen Jungfernfahrt in Darmstadt übergab im November Prof. Horst H. Blechschmidt, Vorstand der Hessischen Elektrizitäts AG (HEAG), die »Hessen-Straßenbahn« an Dr. Herbert Hirschler, Staatssekretär im HMWVL. Der Triebwagen der Serie ST 12 mit 63 Sitzen und 88 Stehplätzen wird für die Dauer von zwei Jahren im Corporate Design der Standortkampagne »Hessen. Hier ist die Zukunft« im Linienverkehr des Darmstädter Nahverkehrs eingesetzt. »Wir möchten mit dieser Aktion verstärkt auf das erfolgreich praktizierte Private Public Partnership in Hessen aufmerksam machen und für weitere Kooperationen zwischen Wirtschaft und Politik werben«, sagte der Staatssekretär. HEAG-Vorstand Blechschmidt wertete die Kampagne als wichtigen Impulsgeber für die hessische Wirtschaft. Die Straßenbahn als zukunftsfähiges Verkehrsmittel sei für eine derartige Kampagne ein geradezu ideales Werbemedium. Mit der Standortkampagne »Hessen. Hier ist die Zukunft« werben Landesregierung und hessische Wirtschaft gemeinsam für den Standort Hessen, um die herausragende Position als eine der wirtschaftsstärksten Regionen Europas zu stützen und weiter voranzutreiben.

#### **Personelle Veränderungen an der Hessischen Verbandsspitze**

Dipl.-Ing. Michael Budig, Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), wurde im März einstimmig zum neuen Vorsitzenden der VDV-Landesgruppe Hessen gewählt. Die Geschäftsführung hat Dipl.-Verwaltungsw. Matthias Jost übernommen.

*Dipl.-Verwaltungsw. Matthias Jost*

## Innovativer und kundenorientierter Ausbau der ÖPNV-Produkte und zielgerichtete Wettbewerbsvorbereitung

Mit einem Katalog von Förderprodukten zur Wettbewerbsvorbereitung, einem Landesvergabegesetz und der Fortsetzung der ÖPNV-Omnibusförderung positionierte sich das Land Niedersachsen im Jahr 2002. Die Verkehrsunternehmen konnten das Jahr sowohl zum weiteren Ausbau ihrer ÖPNV-Produkte als auch zu ihrer Restrukturierung und Reorganisation nutzen. Die zweite Generation der Nahverkehrspläne (Geltungszeitraum 2003 bis 2007) wurde von den Aufgabenträgern formuliert; die Inhalte werden vielerorts stark durch die Festlegung von Linienbündeln (Teilnetzen) und die Ausweitung der Verkehre (Angebotsfahrpläne) zu Lasten der Eigenwirtschaftlichkeit der Linien bestimmt.

Die im Vorjahr durch Kundengespräche zwischen dem Verkehrsministerium des Landes Niedersachsen und den Verkehrsunternehmen eingeleiteten Maßnahmen mündeten in 2002 in Förderprodukten zur besseren Positionierung niedersächsischer Nahverkehrsunternehmen für den Wettbewerb und einen attraktiveren ÖPNV.

Das Land bot verschiedene Förderprodukte wie Unternehmensberatung, Qualifizierung, Marktuntersuchung und virtuelle Ausschreibung an. Dabei nimmt das Förderprodukt »Virtuelle Ausschreibung« einen hervorgehobenen Stellenwert ein, was durch eine Veröffentlichung im Bundesanzeiger unterstrichen wurde.

Folgende fünf Planspiele mit realen und fiktiven Bezugsfällen aus den Ländern Niedersachsen und Bremen wurden gewählt:

- Teilnetz eines Stadtbussystems einer Großstadt,
- Busnetz einer kleineren Stadt als funktionale Ausschreibung,
- Regionalverkehrsverbindungen,

- Verkehrsleistungen in einem vom Schülerverkehr geprägten Raum und

- bedarfsgesteuerte Betriebsformen im ländlichen Raum.

Interessierte Verkehrsunternehmen können sich bis Ende Januar 2003 für dieses Projekt qualifizieren.

Ziel des Planspieles ist der Erfahrungsaufbau für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in Bezug auf Prozessabläufe und Zeitmanagement, potenzielle Fehlerquellen, Kooperationsmanagement, Kalkulation und Angebotserstellung sowie Kenntnisse im Vergaberecht.

Gleichzeitig soll eine rechtzeitige Definition des Handlungsbedarfs für die eigene Positionierung im Wettbewerb ermöglicht werden. Die genannten Förderprodukte sind befristet bis Ende 2004.

Im Busförderprogramm des Landes wurden die Verkehrsunternehmen mit 18,4 Millionen Euro bedacht; die Förderquote betrug 40 Prozent für Standard- und Niederflrbusse sowie für Bürgerbusse 75 Prozent.

### Landesvergabegesetz

In Niedersachsen ist in 2002 ein Landesvergabegesetz verabschiedet worden, das zum 1. Januar 2003 in Kraft trat. Das Gesetz, welches lange Zeit heftig umstritten war und neben dem Baugewerbe den Bereich des ÖPNV erfasst, enthält nun eine Verordnungsermächtigung. Öffentliche Aufträge dürfen danach nur an Unternehmen vergeben werden, die sich an einen ortsüblichen und repräsentativen Tarifvertrag halten, den die ausschreibende Stelle benennen muss. Eine Verordnung soll regeln, wie der »repräsentative Tarifvertrag« festgelegt wird. Hierzu soll eine Kommission gebildet werden, die aus drei Vertretern der Arbeitgeberseite und drei Vertretern der Arbeitnehmerseite besteht. Die VDV-Landesgruppe Niedersachsen / Bremen hat sich um einen Sitz auf der Arbeitgeberseite beworben.

### Neue Nahverkehrspläne in Aufstellung

Im Jahr 2002 formierten sich die Verkehrsunternehmen erneut zum Dialog mit den Aufgabenträgern im Aufstellungsverfahren der Nahverkehrspläne (NVP). Die NVP der so genannten zweiten Generation sollen von 2003 bis 2007 gelten. Besonderen Augenmerk legten viele Aufgabenträger dabei auf die Definition von Rahmenbedingungen für die Neuerteilung von Konzessionen. Mit der Beschreibung und Vorgabe von Linienbündeln in den NVP entwickelte sich teilweise eine sehr kritische Diskussion zwischen den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. In den einzelnen Verkehrsräumen des Landes sind unterschiedliche »Maßanzüge« gefunden worden.

Fahrzeugauslieferung bei der KVG mbH Braunschweig (Salzgitter): Den Fahrgästen des ÖPNV können mit Hilfe des Landes attraktive Fahrzeuge angeboten werden



Dort wo wirtschaftliche und betrieblich sinnvolle Lösungen für die Unternehmen gefunden wurden und auch eine intensive Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern und den betroffenen Unternehmen stattfand, konnten zukunftsweisende Grundlagen für ÖPNV-Teilnetze erarbeitet werden. In den Entwürfen der NVP wurde aber auch die Neigung der Aufgabenträger zu immer größeren Detaillierungen der Leistungs- und Angebotsbeschreibung deutlich, die weit über die Aufgaben eines Rahmenplanes für den ÖPNV hinaus wachsen gehen.

Auch ist häufig zu beobachten, dass Bedienungsstandards deutlich ausgeweitet werden sollen, ohne dass dafür die Herstellung bzw. der Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit möglich wäre. Der Drang zur Ausschreibung und das Abdrängen heutiger eigenwirtschaftlicher Verkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit werden damit offensichtlich.

#### **üstra auf dem Weg zum barrierefreien ÖPNV**

Besonderer Schwerpunkt der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG waren Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV. Ziel ist es, schrittweise auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine selbstständige Mobilität ohne fremde Hilfe zu ermöglichen und damit den Komfort für alle Fahrgäste zu steigern. Gemeinsam mit der Region Hannover und der Infrastrukturgesellschaft wurden sieben vorhandene Haltestellen mit neuen Hochbahnsteigen und fünf U-Bahn-Stationen mit Aufzügen und taktilen Leitstreifen nachgerüstet. Damit sind inzwischen fast 60 Prozent aller Stadtbahn-Haltestellen barrierefrei zugänglich. Zusätzlich wurden bei weiteren zehn älteren Stadtbahnwagen (Typ Tw 6000) Türmittelstangen entfernt, um den Zustieg für Rollstühle zu erleichtern.

Im Busbereich sind nunmehr ausschließlich Niederflurfahrzeuge (davon ca. 80 Prozent mit elektrischer Rampe) im Einsatz. Darüber hinaus ist eine große Zahl von Haltestellen mit erhöhten Bordsteinen und ausreichend dimensionierten Warteflächen ausgerüstet. Den engen Dialog mit Behindertenverbänden und mobilitätseingeschränkten Fahrgästen über die bauliche und technische Abstim-



**Ansprechendes Design und dynamische Fahrgastinformation kennzeichnen die neuen Bremerhavener Haltestellen**

mung der Maßnahmen hat die üstra in einer eigens hierfür geschaffenen Stelle »Key Account Mobilitätseingeschränkte« sichergestellt. Eine Broschüre informiert darüber, wo und wann behindertengerechte Stadtbahnen und Stadtbusse fahren, wo es Hochbahnsteige, Aufzüge, taktile Wegeführung, Behindertentoiletten etc. gibt.

#### **üstra mit diversen Preisen ausgezeichnet**

Für ihre langjährigen Bemühungen um eine hohe Qualität des ÖPNV erhielt die üstra im Juni den »Light Rail Award« des internationalen Dachverbandes des öffentlichen Personenverkehrs UITP. Im August wurde die üstra im Wettbewerb Umweltranking, den der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Zusammenarbeit mit dem Bundesumweltministerium durchführte, Gesamtsieger in der Kategorie Großstädte über 500.000 Einwohner. Im September erhielt die üstra für ihr umfangreiches Konzept der internen Kommunikation den deutschen PR-Preis, der von der Deutschen Public Relations Gesellschaft und dem FAZ-Institut ausgelobt wurde.

#### **Designer-Wartehallen und moderne Fahrgastinformationssysteme bei BREMERHAVEN BUS**

Mit dem Umbau der Bremerhavener Innenstadt mussten sich die Fahrgäste auch an eine neue Linienführung gewöhnen. Belohnt wurden sie dafür an den neuen Haltestellen mit exklusiven Wartehallen (Design-Labor Bremerhaven) und zusätzlich mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen. An zehn Haltestellen in der neu gestalteten Innenstadt unterstützen die neuen Wartehallen das maritime Flair. Wie die Segel eines Segelschiffes wirkt das beschichtete Textilmembrandach, das an vier abgespannten Kragarmen befestigt ist.

#### **Einführung von Streckenverlaufsanzeigesystemen in Fahrzeugen von BREMERHAVEN BUS**

In einigen Fahrzeugen von BREMERHAVEN BUS wurden im Jahr 2002 Anzeigesysteme mit 15-Zoll-TFT-Monitoren installiert. Der Fahrgast erhält so Informationen über den Streckenverlauf mit Fahrziel, aktueller Haltestelle, Liniennummer und Uhrzeit. Das System lässt sich zusätzlich als Werbeträger nutzen.

Langeoog-Werbung  
auf einem Zug der  
NordWestBahn GmbH



Jeweils ein Monitor befindet sich hinter dem Fahrerarbeitsplatz, in Gelenkbussen ist ein zweiter Monitor im Mittelteil angebracht.

#### SchülerFerienTicket weiterhin ein Dauerbrenner

Bereits zum 12. Mal boten die VDV-Mitgliedsunternehmen in Kooperation mit der DB Regio AG, dem Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) und der NordWestBahn GmbH (NWB) das tarifliche Sonderangebot »SchülerFerienTicket (SFT)« an. Bei einem Verkaufsergebnis von rund 67.100 Tickets schloss man mit einem leichten Plus im Vergleich zum Vorjahr ab. Ein Zeichen- und Malwettbewerb für ein SFT-Maskottchen bereicherte die Aktion ebenso wie der erstmalige Online-Verkauf des Tickets über die Produkthomepage [www.schuelerferienticket.de](http://www.schuelerferienticket.de).

Eine Verdopplung der Internetseiten-nutzung mit nunmehr 18.786 Aufrufen der Startseite und insgesamt 71.642 Aufrufen der Inhaltsseiten während der sechswöchigen Tarifaktion verdeutlichte die Bedeutung des Mediums Internet für die Jugendlichen bei der Informationsbeschaffung einerseits und der Kommunikation (Feedback, Diskussionsforum rund um das Produkt und die Ferien) andererseits. Für das Jahr 2003 ist wieder ein SFT in Vorbereitung.

#### NordWestBahn

Bereits zum 5. November 2000 nahm die NordWestBahn GmbH (NWB) – ein Tochterunternehmen der Connex-Gruppe, der Stadtwerke Osnabrück AG und Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg – im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den drei Strecken Osnabrück – Oldenburg – Wilhelms-

haven, Wilhelmshaven – Esens und Osnabrück – Delmenhorst – Bremen auf und konnte nun schon ihren zweiten Geburtstag feiern. Auf einem Streckennetz von ca. 320 Kilometern hat die NWB in 2002 etwa 3,5 Millionen Zugkilometer zurückgelegt und mehr als 4,5 Millionen Fahrgäste befördert. Das Team der NWB zählt mittlerweile über 120 Mitarbeiter. Die NWB gilt landläufig schon jetzt als das große Erfolgsmodell des Landes; das Unternehmen gilt als Paradebeispiel, wie ein attraktiver Schienenverkehr mit modernem Wagenmaterial (Typ Coradia-Lint-41), verbunden mit Marketingaktivitäten, Kundenpotenziale schließen und neue Stammkunden gewinnen kann.

Der Ansturm der Fahrgäste (über 70 Prozent mehr Fahrgäste im ersten Jahr nach Betriebsübergang) machte schnell deutlich, dass die anfangs beschafften und von der LNVG gemieteten 23 Triebwagen nicht ausreichten. Seit Frühsommer 2001 kommen sechs zusätzliche von Siemens angemietete Desiro-Fahrzeuge, zum Einsatz. Die LNVG bestellte weitere Coradia-Lint-41 bei Alstom in Salzgitter und sprach eine Option für zusätzliche Fahrzeuge für den Einsatz auf anderen niedersächsischen Regionalbahnstrecken aus. Seit ihrem Start vor zwei Jahren konnte die NWB die Fahrgastzahlen in ihren Zügen etwa verdoppeln und das Angebot kontinuierlich ausweiten. Die Attraktivität der Fahrzeuge hat auch 2002 Dritte veranlasst, auf den Zügen der NWB zu werben. So wurde der OCEANIS-Zug im Mai 2002 eingeweiht und im August folgte die Einweihung des »Langeoog-Zuges«, auf dem die Kurverwaltung dieser Nordseeinsel für ihr Touristikeb-ot wirbt.

Neue Tätigkeitsfelder fand die neue NordWestCargo mit den Gesellschaftern Connex Cargo Logistics

GmbH und Stadtwerke Osnabrück AG im Güterverkehrsmarkt. Seit November 2001 fährt die Bahn Ganzzüge von Brake bei Bremen bis in den Kreis Vechta mit Diesellokomotiven der Teutoburger Wald-Eisenbahn AG (TWE), ebenfalls Mitglied der Connex-Gruppe, und mit Personal der NWB. Für weitere Aufgaben wurden dem Typ DB-BR 185 entsprechende E-Loks beschafft.

#### SPNV weiter auf dem Weg zur »Privatisierung«

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) haben im Herbst 2002 der aus Rhenus Keolis GmbH & Co KG und den Verkehrsbetrieben Extertal – Extertalbahn GmbH (vbe) bestehenden Bietergemeinschaft eurobahn den Zuschlag für den SPNV auf den Strecken Hildesheim – Bodenburger und Hildesheim – Löhne gegeben. Gemäß Vertrag wird der Betrieb auf dem 120 Kilometer langen Teilnetz ab Herbst 2003 für acht Jahre übernommen.

Zum Einsatz werden elf von der LNVG angeschaffte Coradia-Lint 41 kommen. Die erzielten Kosteneinsparungen sollen auch den Fahrgästen zugute kommen, indem die Züge künftig montags bis freitags im Stundentakt und am Wochenende mindestens im Zweistunden-takt verkehren werden.

#### Bentheimer Eisenbahn AG baut Grafschafter Logistik Zentrum

Die Bentheimer Eisenbahn AG konnte im Jahr 2002 ihre im Jahr 1995 eingeleiteten Zentralisierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen mit der Inbetriebnahme des Grafschafter Logistik Zentrums (GLZ) vorerst abschließen. Insgesamt wurden in die Logistikhalle und den Gleisanschluss rund 1,5 Millionen Euro investiert. Damit hat das Unternehmen zukünftig vermehrt die Möglichkeit, die reine Transportleistung in logistische Dienstleistungen einzubetten, um entlang der Wertschöpfungskette einen größeren Anteil zu gewinnen. Bereits heute ist eine Erweiterung der bestehenden Anlage um weitere 10.000 Palettenstellplätze geplant.

Ulrich Bethke

## Weitere Innovationen im Verkehr des Nordens

**Die Landesgruppe Nord umfasst die Bundesländer Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Im Personenverkehr dominierten auch im 2002 die Themen Tarif, Finanzierung und Wettbewerb, hinzu kamen die Entwürfe Landesweiter Nahverkehrspläne in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein.**

Den Anforderungen an die Geschäftsstelle der VDV-Landesgruppe konnte ehrenamtliche Arbeit kaum mehr gerecht werden. Auch wurden schon seit mehreren Jahren im Land Schleswig-Holstein alle wichtigen Stellungnahmen zu verkehrspolitischen Fragen von dem Verband Schleswig-Holsteinscher Omnibusbetriebe (SHO) und der VDV-Landesgruppe gemeinsam abgegeben. Aus diesem Grund beschloss die Mitgliederversammlung im Frühjahr auf Vorschlag des Vorstandes, den Geschäftsführer des SHO, Rechtsanwalt Walter Koch, auch zum Geschäftsführer des VDV-Landesgruppe Nord zu bestellen.

### Landeseinheitliche Tarife in Schleswig-Holstein und Hamburg

In den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg wurde zum 15. Dezember 2002 das Tarifsysteem weiter vereinheitlicht. Zum einen wurde der im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWTV) bzw. der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS) durch das Kölner Gutachterbüro mobilité erarbeitete landesweite Schleswig-Holstein-Tarif im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) eingeführt. Dieser gilt auf allen Schienenrelationen innerhalb Schleswig-Holstein bzw. von und nach Hamburg, nicht aber im Verkehrsverbund Region Kiel, im Hamburger Verkehrsverbund und im Tarifverbund Lübeck.

Die für den 15. Dezember 2003 vorgesehene Ausweitung des Schleswig-Holstein-Tarifs auf den gesamten ÖPNV wird zwischen MWTV und den betroffenen Verkehrsunternehmen zur Zeit noch intensiv diskutiert. Aus verschiedenen Gründen erscheint die Umsetzung fraglich. Um einen auf den Busverkehr erweiterten Schleswig-Holstein-Tarif dennoch zum Durchbruch zu verhelfen, haben die Busunternehmen Ende Oktober 2002 einstimmig ein

alternatives Konzept verabschiedet, das von der Landesgruppe Nord in Zusammenarbeit mit dem SHO vorgelegt wurde. Die individuellen Tarife der Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbände, die politisch und betriebswirtschaftlich am jeweiligen regionalen Zielmarkt ausgerichtet sind, sollen danach bei allen Binnenverkehren (ca. 90 Prozent aller Beförderungsfälle) erhalten bleiben.

Nur für Fahrten über diese Grenzen hinaus und für die Verkehre Bus – Bahn – Bus ist ein zusätzlicher Tarif vorgesehen, der aus dem Schleswig-Holstein-Tarif für den SPNV abgeleitet wird und den Vor- und Nachlauf im Stadtverkehr einschließt. Die finanziellen Auswirkungen auf Verkehrsunternehmen wie Aufgabenträger sind bei diesem Ansatz sehr viel exakter vorherzusehen, die erforderlichen organisatorischen und investiven Anpassungen überschaubarer.

### Ausweitung des Hamburger Verkehrsverbundes und Übergangstarife

Zum 15. Dezember 2002 wurde zudem das Tarifgebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) weiter in das Land Schleswig-Holstein ausgeweitet. Fahrausweise des HVV gelten nun in den gesamten Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg. Der Vorteil für die Kunden liegt im einheitlichen Fahrschein und -preis. Für das Jahr 2003 ist die Ausweitung des HVV in Richtung Süden geplant.

Der neu eingeführte Schleswig-Holstein-Tarif kennt schon heute Übergangstarife in das HVV-Gebiet. Weitere Übergangstarife, z. B. vom HVV in das Gebiet des Schleswig-Holstein-Tarifes, sollen folgen. Sofern sich das Modell der Verbände in Schleswig-Holstein durchsetzen sollte, wäre auch für Übergangstarife zwischen Verbundtarifen eine Vorlage zum einheitlichen Vorgehen gegeben.

### Landesweite Nahverkehrspläne 2003 bis 2007

In Mecklenburg-Vorpommern wurde nach einem kurzen Verfahren und ohne ausführliche Diskussion im Sommer 2002 ein neuer Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) beschlossen. Der Zeitablauf ergab sich aus der politischen Forderung, den ÖPNV-Landesplan noch vor der am 22. September 2002 erfolgten Landtagswahl zur Entscheidung im Landtag zu bringen. Die VDV-Landesgruppe konnte im Beteiligungsverfahren dennoch einige wichtige Hinweise geben und hatte zuvor im Rahmen einer Informationsveranstaltung des Wirtschaftsministeriums zur Thematik »Die Bearbeitung der Nahverkehrspläne der 2. Generation« Gelegenheit, die Positionen aus Sicht der Verkehrsunternehmen vorzutragen.

In Schleswig-Holstein hat die LVS Mitte 2002 den Entwurf eines neuen, Anfang 2003 vom Kabinett zu verabschiedenden Landesweiten Nahverkehrsplans vorgelegt, der neben dem SPNV erstmals auch Teile des Busverkehrs einbezieht. Die gemeinsame, teilweise sehr kritische, Stellungnahme von VDV-Landesgruppe und SHO behandelte vorrangig folgende Punkte:

**Die Imagekampagne soll auf sympathische Weise helfen, Kunden des ÖPNV zu binden und Neukunden zu gewinnen**



- Die Betrachtung von Bus und Bahn als Gesamtsystem des ÖPNV mit dem Ziel, den Fahrge-  
gästen ein attraktives Verkehrs-  
angebot zu unterbreiten, ist zu  
begrüßen. Allerdings wird auf  
die Folgen von Festlegungen  
im LNVP und auf Abstimmungs-  
bedarfe hingewiesen.
- Positiv hervorzuheben ist die  
erstmalige Verwendung des  
Begriffs »nachfragegerechte  
Gestaltung« des Gesamt-ÖPNV.  
Im Gegensatz zu einer angebots-  
orientierten Gestaltung, wie sie  
bisher im SPNV vorherrschte,  
liegt hierin die Chance eines für  
Schleswig-Holstein dauerhaft  
finanzierbaren Gesamtsystems  
ÖPNV.
- Die aus einem integralen Takt-  
fahrplan resultierende Verknüp-  
fung von Bus- und Bahnlinien  
an bestimmten Knotenpunkten  
mit vertakteten Anschlüssen ist  
ebenfalls zu begrüßen. Allerdings  
wird bemängelt, dass Aussagen  
zu den in der Folge zwangsläufig  
entstehenden erheblichen Folge-  
kosten im Bus-ÖPNV fehlten.
- Wegen des hohen Finanzierungs-  
aufwandes sind vor Reaktivierun-  
gen von Strecken und Stationen  
im SPNV in jedem Fall detaillierte  
Kosten-Nutzen-Analysen erfor-  
derlich.

- Auf Aussagen zum Wettbewerb  
und zu einer Neuorganisation  
des Nahverkehrs im lokalen und  
regionalen Busverkehr sollte im  
LNVP verzichtet werden. Zum  
einen fehlt dem Land hier die  
Zuständigkeit, zum anderen sind  
die Rahmenbedingungen auf-  
grund fehlender europäischer  
oder bundesrechtlicher Vor-  
gaben derzeit noch völlig unklar.

#### Reduzierung der Gültigkeitstage im Ausbildungsverkehr

Als erstes Bundesland hat Schles-  
wig-Holstein angekündigt, die aus-  
bildungsnotwendigen Tage zum 1.  
Januar 2003 gemäß der novellierten  
Ausgleichsverordnung zu § 45 a Per-  
sonenbeförderungsgesetz (PBefG)  
auf das bis 1999 geltende Niveau zu  
reduzieren, d. h. bei Wochenkarten  
auf 5,1 und bei Monatskarten auf  
21,8 Gültigkeitstage. Trotz der aus  
methodischen Gründen dann not-  
wendigen geringfügigen Anhebung  
der Kostensätze würde dies zu einer  
Minderzahlung von ca. 10 Millionen  
Euro jährlich führen, haushaltswirk-  
sam erstmals 2004. Gegen diese die  
Attraktivität des ÖPNV vor allem in  
der Fläche beeinträchtigende Ent-  
scheidung haben die VDV-Landes-  
gruppe und der SHO protestiert.  
Sie wurden jedoch mit Rücksicht  
auf die außerordentlich ange-  
spannte Haushaltslage des Landes  
abschlägig beschieden.

Allerdings konnten beide Verbände  
erreichen, dass unter ihrer Betei-  
ligung ein Ad-hoc-Arbeitskreis »Ge-  
samtförderung für Bus & Schiene«  
eingerrichtet wird. Dieser Arbeits-  
kreis hat auch deswegen eine hohe  
politische Bedeutung, weil – im  
Gegensatz zu MVP – mittlerweile nicht  
mehr nur in Hamburg, sondern  
nun auch in Schleswig-Holstein die  
Busförderung aus Mitteln des  
Gemeindeverkehrsfinanzierungs-  
gesetzes (GVFG) auf Null zurück-  
gefahren wurde. In einem ersten  
Schritt soll der Arbeitskreis des-  
wegen die Finanzierungskulisse  
transparent darstellen. Auf der  
Grundlage des Anfang 2003 vorlie-  
genden Zahlengerüstes wollen sich  
beide Verbände für eine ausgewo-  
gene Finanzierung des ÖPNV und  
SPNV einsetzen, zu der auch eine  
möglichst weitgehende Kompensa-  
tion für den Verlust von Ausgleichs-  
leistungen nach § 45 a PBefG durch  
Einsatz von Regionalisierungsmitteln zählt.

#### Imagekampagne für den ÖPNV

Das Land Schleswig-Holstein hat  
für den ÖPNV eine Imagekampagne  
initiiert und zu großen Teilen finan-  
ziert. Nachdem VDV-Landesgruppe  
und SHO zunächst eine sachgerechte  
Aufgabenteilung haben durchset-  
zen können, wonach die Produkt-  
werbung Aufgabe der Unternehmen  
zur Vermarktung ihrer spezifischen

Neu im Norden: die  
»nordbahn« auf der  
teilweise reaktivierten  
Strecke Neumünster –  
Bad Oldesloe





Die Verflechtung Hamburgs mit seinem Umland wächst – ausgedehnt wurde auch der Hamburger Verkehrsverbund, damit die attraktiven ÖPNV-Leistungen noch einfacher nutzbar sind

Angebote bleibt, während die Werbung für das ÖPNV-System den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen obliegt, konnte im Jahr 2002 die landesweite Imagekampagne gestartet werden. Ihr Ziel ist es, gegenwärtige Kunden in ihrer Entscheidung für den ÖPNV zu bestärken und potentiellen Neukunden die Vorteile des Nahverkehrs sympathisch vor Augen zu führen. Unter dem Motto »Mein Weg. Der Nahverkehr in Schleswig-Holstein.« sind mit Unterstützung beider Verbände diverse Anzeigen, Cityposter, Flyer und Plakate produziert worden.

#### Entwürfe von Tariftreue- und Registergesetz

Ebenfalls in einer gemeinsamen Stellungnahme mit dem SHO hat sich die Landesgruppe gegen die von den Regierungsfraktionen eingebrachten Entwürfe landeseigener Gesetze zur Tariftreue und zur Registrierung unzuverlässiger Unternehmen gewandt. Abgesehen von den bekannten rechtlichen Bedenken sind beide Verbände mit ihrer Argumentation, dass ein Tariftreuegesetz nicht erforderlich ist, weil der Einsatz von Niedriglohnkräften im ÖPNV anders als im Baugewerbe wegen notwendiger Deutschkenntnisse und umfassender qualitativer Erfordernisse

de facto ausscheidet, offenbar auf offene Ohren gestoßen. Zudem würde eine solche Regelung die Tarifvielfalt gefährden, wenn es dem Auftraggeber bei Tarifkonkurrenz überlassen bliebe, welcher Tarifvertrag bei Ausschreibung zur Anwendung kommt.

#### Wettbewerb im SPNV

Das Land Schleswig-Holstein hat bisher bereits 23 Prozent der SPNV-Leistungen im Wettbewerb vergeben und setzt diese Linie konsequent fort. In 2003 soll das bisher größte Teilnetz, die sogenannte Marschbahn zwischen Westerland und Hamburg mit ca. 4,3 Millionen Zugkilometern pro Jahr vergeben werden. Seit Ende 2002 sind in Schleswig-Holstein bereits sieben Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig. Besonders hervorzuheben ist die FLEX AG, die in freihändiger Vergabe den Zuschlag für den Regionalverkehr zwischen Hamburg und Flensburg mit einer Weiterführung in das dänische Padborg betreibt.

#### Infrastruktur und Finanzierung von Verkehrsangeboten

Auch in 2002 wurden Bahnhöfe und SPNV-Strecken reaktiviert. Hervorzuheben ist die Wiedereröffnung der Eisenbahn zwischen Neumünster und Bad Segeberg, die

nach einem Ausschreibungsverfahren durch die nordbahn mbH, einer gemeinsamen Tochter von AKN Eisenbahn AG und Hamburger Hochbahn AG, betrieben wird. In der Metropolregion Hamburg ist der zweigleisige Ausbau einer Strecke der AKN erwähnenswert, deren nördlicher Teil zwischen Ulzburg Süd und Kaltenkirchen Süd bereits seit Ende 2000 in Betrieb ist und deren südlicher Teil zwischen Quickborn und Eidelstedt ab 2004 jeweils abschnittsweise der Öffentlichkeit übergeben werden soll.

Weitere geplante Innovationen sind die Verlängerung der Hamburger S-Bahn bis Buxtehude / Stade und eine geplante U-Bahn in die Hafencity Hamburgs. Das Land Mecklenburg-Vorpommern finanziert auch weiterhin unter Vorbehalt die Schienen-Fernverbindung Berlin – Rostock als SPNV. Die Beschaffung von Niederflur-Straßenbahnen wurde in den beiden Straßenbahnbetrieben des Landes auch in 2002 weitergeführt. In Rostock können nunmehr auch alle Straßenbahnzüge niederflurig angeboten werden, in Schwerin wird das Programm weitergeführt.

Rechtsanwalt Walter Koch

## Neues Nahverkehrsgesetz schreibt unausgewogene Gesamtfinanzierungskulisse zu Lasten des allgemeinen ÖPNV fest

Die zweite Jahreshälfte 2002 war geprägt von einer intensiven Diskussion um die Zukunft des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Die am 13. Dezember 2002 vom Parlament verabschiedete und am 1. Januar 2003 in Kraft getretene Gesetzesfassung weist Licht, aber leider doch überwiegend Schatten auf.

Das seit der Regionalisierung im ÖPNV in NRW bis 2001 Erreichte konnte sich recht gut sehen lassen: zusätzliche Angebote in quantitativer und qualitativer Hinsicht sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch im allgemeinen ÖPNV bewirkten kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen und – trotz einiger Schwierigkeiten bei der Einführung der ersten Stufe des Integralen Taktfahrplans im SPNV – unter dem Strich auch eine größere Kundenzufriedenheit. Dies ist sicherlich einerseits auf erfolgreiche Bemühungen der Verkehrsunternehmen zurückzuführen. Andererseits hat das Land eine – seit Jahrzehnten bewährte – Vorreiterrolle bei der Förderung

des gesamten ÖPNV verantwortungsvoll wahrgenommen. Das Erfolgsgeheimnis war dabei das ausgewogene Verhältnis der finanziellen Förderung von SPNV und allgemeinem ÖPNV.

### Haushaltsbegleitgesetz 2002 warf Schatten voraus

Diese Vorreiterrolle wurde aber mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2002, mit dem sich das Land aus der – ehemals per ÖPNV-Gesetz garantierten – Förderung kommunaler ÖPNV-Infrastrukturprojekte mit eigenen Landesmitteln verabschiedete, erstmalig aufgeben (vgl. VDV-Jahresbericht 2001, Seite 93)

Die Hoffnungen der Verkehrsunternehmen, dass dies ein sich nicht wiederholender Vorgang aufgrund einer einmaligen angespannten Haushaltssituation bleiben möge, wurden im Laufe des Jahres 2002 mit der Neufassung des ÖPNV-Gesetzes des Landes leider nicht bestätigt.

### ÖPNV-Gesetz NRW enthält positive Ansätze

Zwar weist das geänderte Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen in einigen Punkten klar in eine aus Sicht der Praxis richtige Richtung. So wird beispielsweise die Möglichkeit eröffnet, kumulativ sowohl Investitions- als auch Betriebskosten zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter SPNV-Strecken zu fördern. Auch erhalten die Aufgabenträger größere rechtliche Spielräume zur Förderung von Schienenersatzverkehren.

Die Regelungen zur Finanzierung befriedigen jedoch nicht, denn sie zementieren nicht nur die Status quo-Verschlechterung im allgemeinen ÖPNV des Jahres 2002, sondern schaffen weitere Möglichkeiten, um insbesondere dem kommunalen ÖPNV weitere Mittel zugunsten des SPNV und der Magnetschwebbahn »Metrorapid« zu entziehen.

### »Metrorapid« wird »SPNV« gleichgestellt

Die im Gesetz festgelegte Definition der Nahverkehrsmagnetschwebbahn als »SPNV« ist dabei – isoliert betrachtet – für die Landesgruppe NRW im VDV kein Grund zur Sorge. Denn der Verband steht modernster Technologie, mit der Fahrgäste schneller und bequemer befördert werden können als mit hoch entwickelter Rad-/Schiene- bzw. Bustechnik, ausgesprochen aufgeschlossen gegenüber. Er ist aber skeptisch, ob eine Aufnahme des Metrorapid-Projektes in einem Fachgesetz zielführend sein kann, solange die Gesamtfinanzierung noch nicht abschließend geklärt ist. Denn die Antwort auf die Frage nach der finanziellen Realisierbarkeit des Gesamtprojektes hängt nur zu einem recht geringen Teil davon ab, ob – wie im ÖPNVG NRW geregelt – Betriebskosten des Metrorapids durch Regionalisierungsmittel des Bundes gedeckt werden

### Geplante Führung des Metrorapid im Ballungsraum Rhein-Ruhr



dürfen oder nicht. Entscheidend ist vielmehr die Finanzierung der sehr hohen Investitionskosten. Hier sind zurzeit aber noch wesentliche Fragen auf Bundes- und Landesebene ungeklärt. In ihrer Stellungnahme gegenüber dem Verkehrsausschuss des nordrhein-westfälischen Landtags forderte daher die VDV-Landesgruppe NRW am 30. August 2002: »Mit diesem Gesetz muss eine ausgewogene Gesamtfinanzierung von Metrorapid, SPNV und allgemeinem ÖPNV sichergestellt und das bestehende gute Angebot (...) ungefährdet bleiben mit der Option zu einem weiteren Ausbau.«

Des Weiteren unterbreitete der VDV – im Einvernehmen mit den kommunalen Spitzenverbänden des Landes – konkrete Vorschläge, wie diese Ausgewogenheit sichergestellt werden könnte. Hierbei ging es sowohl um die bereits genannten kommunalen ÖPNV-Investitionen als auch um die Förderung von Fahrzeugen des allgemeinen ÖPNV, deren tatsächliches Volumen von ca. 170 Millionen Euro im Jahre 2001 auf 105 Millionen Euro im Jahre 2002 zurückgegangen war. Dieser geringere Betrag wurde trotz der vom VDV geäußerten Bedenken im ÖPNVG NRW für die Zukunft festgeschrieben mit einer Dynamisierung entsprechend dem Regionalisierungsgesetz des Bundes (zurzeit plus 1,5 Prozent pro Jahr).

#### **Finanzierung des kommunalen ÖPNV erodiert**

In seiner Rede vor den Abgeordneten des Verkehrsausschusses im Landtag NRW im September 2002 appellierte der Landesgruppen-Vorsitzer, Prof. Hermann Zemlin, eindringlich: »Sie, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, werden mit Ihrem Beschluss über das ÖPNV-Gesetz des Landes eine Richtungsentscheidung treffen müssen: Entweder Sie bestätigen den Gesetzentwurf der Landesregierung so wie er jetzt ist und signalisieren damit, dass Sie ausschließlich die Bundesfinanzhilfen nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes und nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz durchleiten, darüber hinaus aber kein eigenes Geld in die Hand nehmen möchten – außer für die gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsansprüche für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden und



**Ist der Metrorapid finanzierbar, ohne das bestehende gute Angebot von Bussen und Bahnen zu gefährden?**

die Schwerbehindertenfreifahrt. Dann sollten Sie ehrlicherweise auf Regelungen im Gesetz verzichten, die den Bürgerinnen und Bürgern gleichzeitig auch einen Ausbau des kommunalen ÖPNV suggerieren, obwohl er in der Praxis gegenüber der bisherigen Situation geschwächt ist und diese Schwächung nun festgeschrieben werden soll. Oder aber – und das ist unser Vorschlag – wir nehmen uns gemeinsam eine Offensivstrategie vor: Unsere Mitgliedsunternehmen werden weiter tüchtig arbeiten und ihre Hausaufgaben machen, indem sie insbesondere ihre Effizienz bei der Leistungserbringung weiter steigern und sich weiter erfolgreich um zusätzliche Fahrgäste bemühen. Um die in naher Zukunft geplanten deutlichen Angebotsverbesserungen finanzieren zu können, muss das Land – wie in den vergangenen Jahren auch – dann wieder eigenes Geld in die Hand nehmen.«

Leider folgten weder der Verkehrsausschuss noch das Plenum des Landtags diesem Vorschlag. Die vom Verband befürchteten Folgen zeichnen sich bereits ab: Während das Land die Einführung der zweiten Stufe des Integralen Taktfahrplans ab 15. Dezember 2002 mit einer SPNV-Betriebsleistungserhöhung von ca. 87 auf über 98 Millionen Zugkilometer finanziell sicherstellt, arbeiten die für die Mittelbewilligung zuständigen Regierungspräsidien nun mit »Prioritätenlisten«, die drastische Kürzungen und Streichungen bei dringend notwendigen kommunalen ÖPNV-Investitionen vorsehen. Aus der bereits erwähnten Reduzierung des Fördervolumens resultierend sind auch die Förderquoten für Fahrzeuge des allgemeinen

ÖPNV gegenüber denen des Jahres 2001 eingebrochen. Dies bedeutet für die betroffenen Verkehrsunternehmen einen Rückschritt bei ihren Restrukturierungsbemühungen. Denn die erforderlichen Eigenanteile zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeugen steigen erheblich an und können nicht durch Ertragssteigerungen oder Kostensenkungen in anderen Bereichen gegenfinanziert werden. Die betroffenen Verkehrsunternehmen stehen also grundsätzlich vor der Frage, ob sie die höheren Kosten und damit eine Verschlechterung ihres Kostendeckungsgrades akzeptieren oder ob sie auf bestimmte Maßnahmen ganz oder zumindest vorübergehend verzichten mit negativen Folgen für die Kunden und die Unternehmen.

*Rechtsanwalt Reiner Metz*

## Die Lausitz ist jetzt Teil des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg

Mit Einigungsvertrag zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland vom 31. August 1990 sowie in den Grundsatzvereinbarungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg vom 30. Dezember 1993 wurde weitsichtig der flächenmäßig größte Verkehrsverbund Europas konzipiert. Mit dem zum 1. August 2002 vollzogenen Beitritt des Zweckverbandes für den öffentlichen Personenverkehr Lausitz-Spreewald (ZÖLS) ist das in Anlage I, Kapitel XI, Sachgebiet A, Abschnitt III Nr. 3 b, aa) des Einigungsvertrages vorgegebene Ziel eines beide Länder umfassenden Verkehrsverbundes fast erreicht. Bis auf den Landkreis Ostprignitz-Ruppin sind nun alle anderen Landkreise sowie die Länder Berlin und Brandenburg Mitglied und Gesellschafter des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH (VBB). Damit umfasst er eine Fläche von 30.000 Quadratkilometer und ca. sechs Millionen Einwohner.

In den Jahren der Vorbereitung 1995 bis 1998 zeigte sich, dass die verschiedensten Interessen die Gründung eines Verbundes in den heutigen Grenzen nicht sofort ermöglichen würden. Alle an die Metropole Berlin angrenzenden Landkreise und die durch diese umschlossenen kreisfreien Städte waren sich jedoch einig, die Vorbereitungsgesellschaft so zu qualifizieren, dass daraus der gewünschte Verkehrsverbund entstehen kann.

Es sollte ein Verbund der Aufgabenträger entstehen. Die nicht an

das Land Berlin angrenzenden Landkreise Ostprignitz-Ruppin im Norden sowie Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz und Spree-Neiße sowie die kreisfreie Stadt Cottbus im Süden, sahen ihre Interessen nicht ausreichend vertreten und lehnten zum damaligen Zeitpunkt einen Beitritt ab.

### Verschiedene raumstrukturelle Verflechtungen in Brandenburg

Ein Grund war, dass die Verkehrsbeziehungen und die ermittelten Fahrgastströme andere Verflechtun-

gen und Ziele auswiesen. Die Verkehrlichen Beziehungen nach Sachsen erschienen den Verantwortlichen wichtiger als die in Richtung Norden zur Landeshauptstadt Potsdam und zur Bundeshauptstadt Berlin. Außerdem wurde befürchtet, dass eine weit entfernt sitzende Geschäftsführung des Verkehrsverbundes die Belange der südlichen Landkreise nicht verantwortungsbewusst und kundenorientiert wahrnehmen könnte.

Als Ausgleich und zur Interessenvertretung gründeten die vier Gebietskörperschaften den Zweckverband ZÖLS. Dieser bestellte und organisierte im Bediengebiet den ÖPNV mit allen dort ansässigen Verkehrsunternehmen. Der ZÖLS hat sich seit seinem Bestehen am Markt zu einem wirtschaftlichen und regionalpolitischen Faktor entwickelt.

### Langwierige Verhandlungen ...

Jahrelang diskutierten der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der Lausitzer Zweckverband ZÖLS und das Brandenburger Verkehrsministerium die Möglichkeiten eines Verbundbeitritts Südbrandenburgs. Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) Brandenburg verfolgte mit allen Mitteln das Ziel eines Verkehrsverbundes für das ganze Land, um so allen Bürgern gleiche ÖPNV-Bedingungen anbieten zu können. Nach jahrelangen schwierigen Gesprächen hat der Aufsichtsrat des VBB im Dezember 2001 den Weg für die Integration Südbrandenburgs über den ZÖLS durch den Abschluss eines Assoziierungsvertrages freigemacht.

Auch der ZÖLS hatte sich noch im Dezember 2001 zum Beitritt in den VBB entschlossen und die Einführung des Verbundtarifes für den 1. August 2002 festgelegt. Die Südbrandenburger Landkreise und die Stadt Cottbus ermöglichten durch den Beitritt des ZÖLS, dass jetzt für den ÖPNV des ganzen Landes Brandenburg (außer dem Landkreis Ostprignitz-Ruppin) mit der Metropole Berlin das Ziel »Ein Tarif, ein Ticket, ein Fahrplan« Realität geworden ist. Da im ZÖLS-Gebiet bisher der VBB-Tarif nicht galt, war das Bus- und Bahnfahren in und aus der Lausitz oftmals teurer als in den übrigen Gebieten Brandenburgs und Berlins.

Der größte Verkehrsverbund Europas umfasst nun neben Berlin auch den Großteil Brandenburgs

### Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)



Damit sind nach Ansicht verantwortlicher Politiker beider Länder wichtige Weichen für die weitere Verzahnung der Länder Berlin und Brandenburg gestellt. Ungewöhnlich ist in dieser Konstruktion, dass der ZÖLS und nicht die ihn tragenden Landkreise und kreisfreie Stadt Gesellschafter im VBB geworden ist.

### ... um hartnäckige Finanzierungsfragen

Als wesentlicher Grund für die langwierigen Verhandlungen über den Beitritt des ZÖLS zum VBB wurden immer wieder Finanzierungsprobleme ins Feld geführt. Vor allem deshalb vertagte der Aufsichtsrat des VBB ein um das andere Mal das Beitrittsbegehren aus der Lausitz. Besonders das Verhalten der Berliner VBB-Gesellschafter zur Zahlung der Pflichtbeiträge für den ZÖLS-Beitritt setzte das Brandenburger Verkehrsministerium unter Druck. Der Verkehrsminister des Landes Brandenburg wurde dennoch nicht müde, von einem einheitlichen Regionalverkehr für alle und mit allen im Lande zu werben.

Dennoch geriet kurz vor dem 1. August der beschlossene Beitritt nochmals ins Schlingern. Grund war, dass die Finanzierung nach Ansicht des VBB nicht voll gesichert werden konnte. Für den ZÖLS und dessen Verkehrsunternehmen war vereinbart, dass ein Regionalbüro in Cottbus bestehen bleibe, dass der Vertrieb vereinheitlicht und dass die Abfertigungstechnik in Bussen und Bahnen mit Fördermitteln entsprechend umgestellt werde.

### Besonderes Engagement des brandenburgischen Verkehrsministers

Dem hohen persönlichen Engagement des Ministers war es zu verdanken, dass das Land Brandenburg die nötigen 0,85 Millionen Euro für die Anschubfinanzierung zum ZÖLS-Beitritt bereitstellt. Damit seien nach Aussagen des ZÖLS zwar die Serviceleistungen für die Kunden, die Fahrplaninformationen und dergleichen zunächst einmal gesichert, die dauerhafte Finanzierung der Regiekosten bleibe aber weiter offen. Der ZÖLS folgert, für weniger Geld gebe es auch weniger Leistungen. Hier wird die Gefahr

gesehen, dass die Südbrandenburger Regionalverkehrskunden nicht die gleichen Leistungen wie die im Umland von und in Berlin selbst erhalten. Solcherlei Benachteiligungen der Lausitzer Fahrgäste will der Verkehrsverbund nicht zulassen.

Der VBB und das Brandenburger Verkehrsministerium sind mit dem Erreichten vorerst dennoch zufrieden, sitzen sie doch nun im richtigen Zug, der da heißt: ein Verkehrsverbund mit allen Beteiligten für das ganze Land. Der VBB muss nun diese einmalige Chance nutzen, für den Fahrgast vorteilhafte Verkehrsbedingungen zu sichern und mit den begrenzten finanziellen Mitteln seine Dienstleistung zu erbringen.



Die Erweiterung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg bot Grund zur Freude, aber finanziell gab es keinen Kuchen zu verteilen

Entsprechend groß war daher die Freude aller Beteiligten, als Ministerpräsident Matthias Platzeck termingerecht am 1. August 2002 auf dem Vorplatz der Cottbusser Stadthalle bei Anwesenheit des Landrates und der Oberbürgermeisterin die Party zum Beitritt des ZÖLS in den VBB eröffnete. Im VBB sind nun 43 lokale und regionale Verkehrsunternehmen tätig, die mit 28.770 Millionen Personen-Kilometern im SPNV und 164.661 Millionen Nutzwagen-Kilometern im Busverkehr eine beachtliche Leistung erbringen. Dass diese immer im Interesse der Bürger in hoher Qualität und pünktlich durchgeführt wird, forderte der Ministerpräsident bei seiner Eröffnungsrede. Die Realisierung in dieser Form versprochen der VBB und die Verkehrsunternehmen.

Jürgen Prinzhansen

## Die Flutkatastrophe in Sachsen – hohe Schäden im ÖPNV

**Das Hochwasser vom August 2002 gehört zu den größten Naturkatastrophen in der Geschichte Deutschlands. Besonders betroffen ist das Gebiet des Freistaates Sachsen. Die Flut forderte 20 Todesopfer und richtete Schäden verheerenden Ausmaßes an privaten, kulturellen und wirtschaftlichen Gütern an. Die Schadenbilanz beträgt mehr als sechs Milliarden Euro. Große Kraftanstrengungen in den betroffenen Verkehrsunternehmen und eine Welle solidarischer Hilfe zahlreicher VDV-Mitgliedsunternehmen stabilisierten die Lage im öffentlichen Nahverkehr sehr schnell. Der Wiederaufbau der zerstörten Infrastruktur wird jedoch einen längeren Zeitraum umfassen.**

Das Tiefdruckgebiet »Ilse« bewirkte ab dem 10. August 2002 für mehr als 72 Stunden ununterbrochenen Starkregen im Süden und in der Mitte Deutschlands. Aus den Erzgebirgsflüssen bahnten sich die Wassermassen in mehreren Flutwellen den Weg zur Elbe, die schnell anstieg und in wenigen Tagen den Dresdner Pegel von 9,40 Meter – den höchsten Wasserstand seit mehr als 150 Jahren – erreichte. Die Landeshauptstadt Dresden und zahlreiche Städte und Gemeinden entlang der Elbe, so Pirna, Meißen und Riesa, wurden zu großen Teilen überflutet. Erhebliche Schäden richtete auch das Hochwasser der Mulde in den Städten Döbeln, Grimma, Wurzen und Eilenburg an.

### Hohe Gesamtschadenbilanz

Die Bestandsaufnahme der Schäden durch die Hochwasserkatastrophe ist ernüchternd. Etwa 2,2 Milliarden Euro entfallen auf private Haushalte, in der gewerblichen Wirtschaft wird der Schadensumfang von den betroffenen 12.000 Unternehmen mit 1,3 Milliarden Euro beziffert. Schwer geschädigt ist auch die

Verkehrsinfrastruktur. Die Zerstörungen an Gleisen, Brücken und Bahnhöfen im Bereich der DB AG werden mit 850 Millionen Euro eingeschätzt, die Straßen- und Brückenschäden belaufen sich auf über 700 Millionen Euro und im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr werden die Schäden mit ca. 80 Millionen Euro veranschlagt.

### Sofortmaßnahmen und solidarische Hilfe

Exemplarisch für die großen Anstrengungen in allen von der Hochwasserkatastrophe betroffenen sächsischen Verkehrsunternehmen steht das Krisenmanagement der Dresdener Verkehrsbetriebe AG (DVB). Alle verfügbaren Kräfte wurden darauf konzentriert, mindestens ein Grundangebot an Verkehrsleistungen in der Landeshauptstadt aufrecht zu erhalten. In den abgeschnittenen Stadtteilen wurden Inselbetriebe eingerichtet, Busse fuhren als Ersatz für ausgefallene Straßenbahnlinien und mehrmals täglich mussten die Fahrpläne angepasst werden.

Mit dem Eintreffen der ersten Helfer aus Berlin, Leipzig und Görlitz am 15. August 2002 sowie am Tag darauf aus Hamburg und Mannheim begann eine große Solidaritätsaktion zahlreicher VDV-Mitgliedsunternehmen zur Unterstützung der DVB. Die Geschäftsführer der benachbarten Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) reisten am Wochenende nach Dresden und stimmen sich mit dem Vorstand der DVB über weitere Hilfsmaßnahmen ab. Die Verkehrsunternehmen aus Berlin, Hamburg, Chemnitz, Cottbus, Zwickau und Nürnberg/Fürth vergrößerten die Busflotte durch Fahrzeuge und Fahrer. Die Zahl der Hilfsangebote war hoch. Solidarische Hilfe erreichte auch die persönlich vom Hochwasser betroffenen Mitarbeiter der DVB und der SAX-BUS Eilenburger Busverkehr GmbH. Geldspenden und Sachleistungen aus zahlreichen Verkehrsunternehmen erhöhten die Spendensumme aus dem eigenen Unternehmen.

Bereits in den ersten Septembertagen konnten in Dresden fast alle Straßenbahnlinien auf ihrem gewohnten Fahrtweg verkehren und es kamen zwei Elbfähren wieder in Betrieb. Der Busregionalverkehr normalisierte sich ebenfalls. Einschränkungen bestehen nur noch dort, wo zerstörte oder stark beschädigte Straßenbrücken den Linienbetrieb unterbrechen. Durch den Totalverlust von drei Motorfähren bleibt der Fährbetrieb der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS) jedoch auf längere Zeit eingestellt.

Bis zur Beseitigung der Schäden im Gleis- und Brückenbereich der Eisenbahn ersetzen Busverkehre den unterbrochenen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Richtung Riesa und Leipzig, von Heidenau nach Altenberg, im Döbelner Raum und von Dresden in Richtung Freiberg.

### Wiederherstellung der Verkehrsinfrastruktur und deren Finanzierung

Der Bund und die Länder haben mit der Verschiebung der Steuerreform die Bereitstellung der erforderlichen Mittel zur Beseitigung der Hochwasserschäden vereinbart. Das eigentliche Verfahren ist in verschiedenen Verwaltungsvorschriften und mit unterschiedlichen

Durch die Flut sind enorme Schäden an der Infrastruktur zu verzeichnen – wie hier auf der Freiberger Straße



Zuständigkeiten geregelt worden. Für die Schäden der DB AG in den Ländern Sachsen und Sachsen-Anhalt mit einer Gesamtschadenssumme von ca. einer Milliarde Euro wird der Bund 640 Millionen Euro übernehmen.

Zur Schadenbeseitigung im Bereich des straßengebundenen ÖPNV in Sachsen sind 80 Millionen Euro erforderlich. Im Interesse der betroffenen Verkehrsunternehmen hat der VDV schnell reagiert und sich gegenüber dem Bund und der Sächsischen Staatsregierung für eine zügige und unbürokratische Verfahrensweise zum finanziellen Ausgleich eingesetzt. Ziel war es, die Schadensregulierung in einer gesonderten Verwaltungsvorschrift festzuschreiben zu lassen und die vom Bund für den straßengebundenen ÖPNV zugesagte Finanzhilfe in Höhe von 30 Millionen Euro zweckbezogen zu binden.

Mit der Begründung, die unterschiedlichen Förderprogramme und Verwaltungsvereinbarungen zusammenzufassen, hat die Sächsische Staatsregierung zum 1. Oktober 2001 eine einheitliche Verwaltungsvorschrift beschlossen, die alle infrastrukturellen Bereiche, einschließlich der sozialen Infrastruktur umfasst. Die von den Verkehrsunternehmen bereits vorliegenden Anmeldungen zum finanziellen Ausgleich der Hochwasserschäden werden nicht separat bearbeitet, sondern in Maßnahmepläne der Kommunen aufgenommen. In den drei Regierungspräsidien wurden »Wiederaufbaustäbe Auguthochwasser«



gebildet, die alle Anträge gutachterlich prüfen und die Maßnahmepläne bestätigen sollen. Nach einem anschließenden Bewilligungsverfahren stehen die Mittel dann den Unternehmen zur Verfügung.

Die Einbindung des ÖPNV in ein einheitliches Organisationsmodell zum Wiederaufbau der Infrastruktur in Sachsen hat zwangsläufig zu längeren Entscheidungswegen geführt, so dass Mitte Januar 2003 den betroffenen Verkehrsunternehmen außer einer begrenzten Soforthilfe noch keine Bewilligungsbescheide vorliegen. Insoweit ist es zu bedauern, dass es nicht zu einer gesonderten Regelung für den ÖPNV gekommen ist.

#### **Erfahrungen aus der Flutkatastrophe**

Das Auguthochwasser 2002 hat neue Höchstmarken der Flüsse für die Bemessung einer hochwassersicheren Verkehrsinfrastruktur

gesetzt, die bei der Wiederherstellung und beim Neubau zerstörter Straßen, Brücken und Schienenwege zu berücksichtigen sind. Die Chancen stehen gut, mit den staatlichen Mitteln aus dem Fonds »Aufbauhilfe« nicht nur zu reparieren, sondern die Bauwerke hochwassersicher für die Zukunft zu errichten.

Die großen Anstrengungen der Verkehrsunternehmen, in kürzester Zeit ein wenn auch weitmaschiges Verkehrsinfrastrukturnetz wieder verfügbar zu machen und zu betreiben, haben von allen Seiten Dank und Anerkennung gefunden. Dort wo Busse und Bahnen wieder verkehrten, war es auch immer ein Signal, dass sich das Leben normalisiert. Die Branche hat mit viel Solidarität untereinander eine große Bewährungsprobe bestanden.

*Dipl.-Oec. Ulrich Lehmann*



**Dresden Land unter:  
Der Blick vom UFA-Palast  
lässt das Ausmaß der  
Katastrophe erkennen**

## Die Finanznot der öffentlichen Hände bremst erfolgreiche ÖPNV-Projekte

Sowohl in Rheinland-Pfalz als auch im Saarland zeichnet sich ab, dass aus dem vorübergehenden Finanzengpass für ÖPNV-Projekte eine längere Durststrecke wird. Für den erfolgreichen Rheinland-Pfalz-Takt drohen erste Angebotsrücknahmen. In Rheinland-Pfalz bleibt auch im dritten Jahr in Folge die Busförderung aus. Beide Länder wollen die Spielräume der geänderten Ausgleichsverordnung zum § 45 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nutzen, um die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr zu verringern.

Obwohl das Saarland und Rheinland-Pfalz bei der Neuverhandlung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) noch glimpflich davongekommen sind, zeichnete sich 2002 ab, dass auch erfolgreiche Projekte wie der Rheinland-Pfalz-Takt nicht von den finanziellen Engpässen des Landes verschont bleiben werden. Die Zweckverbände Nord und Süd, die per Gesetz in Rheinland-Pfalz Anspruch auf 75 Prozent der Regionalisierungsmittel haben, konnten bislang über zusätzliche Gelder verfügen, die nun der Haushaltskonsolidierung zum Opfer fallen. Für die Zweckverbände bedeutet dies, dass spätestens 2004 merkliche Teile der Fahrleistungen abbestellt werden müssen. Dabei befindet man sich in einer Klemme, denn nur wenige Leistungen stehen hierfür tatsächlich zur Verfügung.

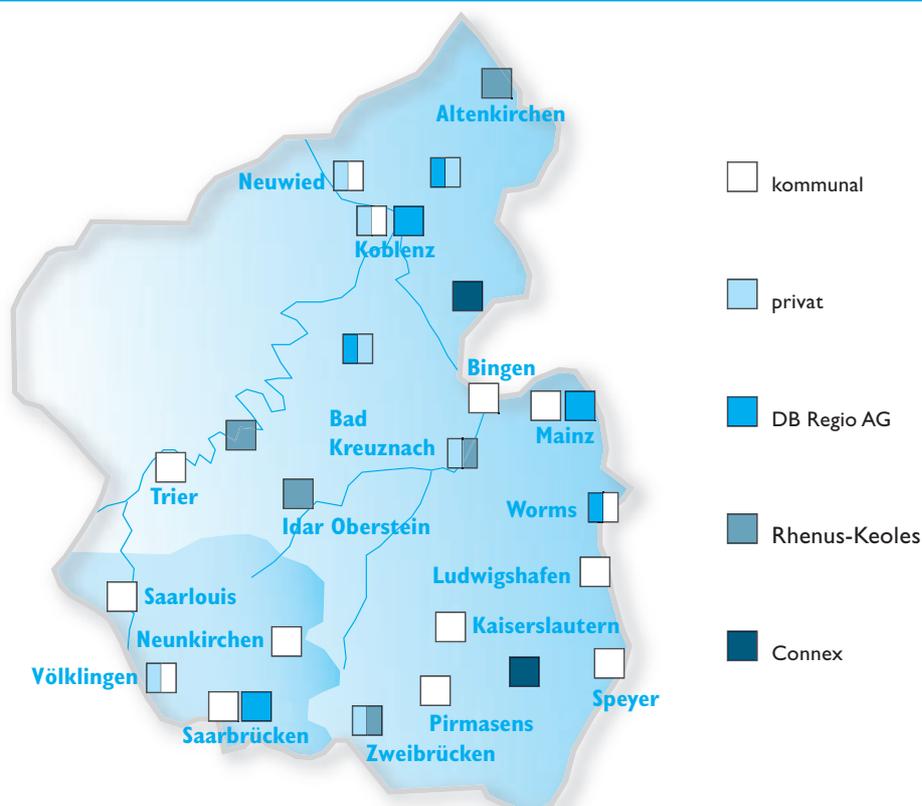
### Bestehende Leistungen im SPNV können nicht gekürzt werden

Die bislang aktivierten Schienenstrecken Winden – Bad Bergzabern, Gründstadt – Eisenberg – Ramsen, Gründstadt – Monsheim, Winden – Wissembourg, Mayen – Kaisersesch, Kreuzberg – Ahrbrück, Alzey – Kirchheimbollanden stehen allein schon aus politischen Gründen für eine Kürzung nicht zur Verfügung. Im Gegenteil, Ende 2002 wurde zusätzlich die Strecke Wörth – Lauterbourg (Frankreich) mit einem Investitionsvolumen von sieben Millionen Euro für einen Zugverkehr im Stundentakt wieder eröffnet. Außerdem stehen die Brexbachtalbahn im Westerwald sowie die Hunsrückstrecke zum Flughafen Hahn, deren Reaktivierung bis 2006 rund 40 Millionen Euro kosten wird, weiterhin auf

der politischen Agenda. Daneben wurde für den aufstrebenden Flughafen Frankfurt-Hahn auch eine neu zu bauende Fernverkehrsstrecke für Geschwindigkeiten bis 200 km/h zur Fortschreibung des Bundesverkehrsplanes angemeldet. Trotz Eingleisigkeit erwarten Gutachter hier ein Kostenvolumen von ca. 710 Millionen Euro.

Auch die Tatsache, dass mittlerweile rund 25 Prozent des rheinland-pfälzischen Leistungsvolumens für den SPNV im Wettbewerb vergeben wurden, rächt sich nun in gewisser Weise. Hier liegen feste Verträge für bis zu zehn Jahre vor, die nicht kurzfristig abbestellt werden können. Der letzte Vertrag für das so genannte Westerwaldnetz (2,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr) kam in Zusammenarbeit der Länder Hessen und Nordrhein-Westfalen erst im Dezember 2002 zustande. Die Leistungen sind der Bietergemeinschaft aus hessischer Landesbahn und der Westwaldbahn bis zum Dezember 2014 zugesichert. Die Leistungen sind der Bietergemeinschaft aus hessischer Landesbahn und der Westwaldbahn bis zum Dezember 2014 zugesichert. Als nächstes ist beabsichtigt, die Teilnetze Rheinhessen-Weinstraßennetz und das Eifel-Mosel-Saarnetz auszuschreiben. Dann wären rund 45 Prozent des derzeitigen SPNV-Angebotes in Rheinland-Pfalz mittelfristig fest vergeben.

### Eigentümerstruktur der Verkehrsunternehmen im Südwesten



Die Situation wird zusätzlich erschwert, weil sowohl Rheinland-Pfalz als auch das Saarland zum Fahrplanwechsel 15. Dezember 2002 Lücken durch entfallende Fernverkehrszüge mit Nahverkehrsangeboten stopfen mussten. Dies betrifft die Rheinstrecke, aber auch die Achse Saarbrücken – Kaiserslautern – Ludwigshafen. Für letztere wenden Rheinland-Pfalz und Saarland bei insgesamt verringertem Angebot neuerdings 1,3 Millionen Euro pro Jahr auf. Im übrigen sind die Zugleistungen für den Fahrplan bis Ende 2003 bestellt und ab 15. Dezember 2003 soll zusätzlich die S-Bahn Rhein-Neckar (Gesamtkosten 256 Millionen Euro) in einer ersten Stufe ihren Betrieb zwischen Ludwigshafen und Speyer sowie zwischen Ludwigshafen und Kaiserslautern aufnehmen.

Auch die Inbetriebnahme des Bahnhofes Montabaur an der Neubaustrecke Frankfurt – Köln stellte zusätzliche Anforderungen an das Angebot. So wurden hier Schienenverkehre verdichtet und zusätzliche Regiolinien zur Verbindung

des Bahnhofes mit der Region eingerichtet.

Man darf gespannt sein, wie die Zweckverbände in Rheinland-Pfalz die Herausforderung gekürzter Finanzmittel meistern werden. Durchgesichert ist bislang nur, dass der Rheinland-Pfalz-Takt in den Schwachverkehrszeiten am Abend und am Wochenende »Federn lassen muss«.

Maßnahmen zum Ausgleich fehlender Regionalisierungsmittel lassen sich im Saarland leichter darstellen, denn bislang sind keine Schienenverkehrsleistungen ausgeschrieben worden und Minister Georgi hat geäußert, dass ihm der »potenzielle Wettbewerb« vorerst genüge. Somit ließen sich Abbestellungen vornehmen. Den von Rheinland-Pfalz geplanten Ausschreibungen, auch auf der Saarstrecke, wird das Saarland nicht im Wege stehen.

#### Saarbahnausbau wird fortgesetzt

Im Herbst präsentierte das saarländische Wirtschaftsministerium ein Gutachten der Firma Transcare AG, welches insgesamt sieben Ausbauoptionen für die Saarbahn und 19 Teilloptionen auf ihren Nutzen und ihre Erfolgsaussichten hin untersucht hat. Als nächste Strecke des Saarbahnnetzes soll die Strecke Völklingen – Saarbrücken – Neuscheidt in Angriff genommen werden, sobald der Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von 60 Prozent der Streckenausbaukosten abschließend geklärt ist. Die von Seiten des Landes erforderlichen Investitionszuschüsse stehen in der kurz- und mittelfristigen Finanzplanung bereit. Eine Finanzierung der Kosten des Fahrbetriebes der Saarbahn ist allerdings nicht vorgesehen. Als Voraussetzung für einen grenzüberschreitenden Betrieb nach Forbach/St. Avold in Frankreich hat eine gemeinsame Kommission mit Vertretern aus dem Grenzraum Saar-Lor-Lux ihre Arbeit aufgenommen. Verkehrsbetriebe, Eisenbahnen, Verbände und Gebietskörperschaften wollen zusammen Grundsätze für ein gemeinsames Regelwerk im grenzüberschreitenden Stadtbahnverkehr erarbeiten.

Um das Umfeld des Hauptbahnhofes von Saarbrücken neu zu entwickeln, wird dieser grundlegend umgebaut. Ein Teil der zu investierenden 28 Millionen Euro dient der

verbesserten ÖPNV-Anbindung. Zielpunkt für die Maßnahme sind zwei Großereignisse im Jahr 2006, die Fußballweltmeisterschaft in Kaiserslautern und die Inbetriebnahme der Schnellverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS). Die Fahrzeit zwischen Paris und Frankfurt soll dann von heute 6:15 Stunden auf unter vier Stunden verkürzt werden. Auf deutscher Seite werden die Züge zwischen Ludwigshafen und Neustadt, sowie zwischen Saarbrücken und Kaiserslautern mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h verkehren.

#### Verbund im Saarland kommt nicht

Die klassische Verkehrsverbund-Lösung wird vom Wirtschaftsministerium im Saarland nicht mehr verfolgt. Politisch scheiterte der Verbund vor allem aufgrund der Widerstände der Saarbrücker und Völklinger Verkehrsgesellschaften, erklärte das Wirtschaftsministerium. Künftig setze man auf strategische Allianzen und damit auf unternehmerische Lösungen. Es bleibt somit im Saarland bei einzelnen Übergangsfahrausweisen und der saarlandweiten Tageskarte der VGS. Die bislang im Haushalt eingestellten Mittel in Höhe von 3,5 Millionen Euro pro Jahr für einen saarlandweiten Verbund können nun anderweitig eingesetzt werden.

#### Kooperationen und Gesellschafterwechsel bestimmen die Entwicklung der ÖPNV-Unternehmen

Auch wenn die Straßenbahn in Ludwigshafen 2002 ihr hundertjähriges Bestehen feierte, kann doch nichts darüber hinwegtäuschen, dass sich die Verkehrsunternehmen in den Ländern Rheinland-Pfalz und Saarland neu strukturieren. Insbesondere die kommunalen Verkehrsunternehmen machen hier eine erhebliche Wandlung durch. In Worms beispielsweise wurde der Betrieb vollständig vom ansässigen Regionalbusunternehmen Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN) übernommen. Die bisherige Verkehrsgesellschaft hält zwar noch die Konzessionen, führt aber keinen Betrieb mehr durch und besitzt auch keine Busse mehr. Der deutsch-französische Rhenus-Keolis-Konzern baute 2002 seine Marktstellung in Rheinland-Pfalz deutlich aus. Neben den ÖPNV-Betrieben in Zweibrücken und Bad

Kreuznach wurden im Laufe des Jahres der Verkehrsbetrieb von Idar-Oberstein und die Moselbahn, als Regionalverkehrsunternehmen im Raum Trier, übernommen. Im Westerwald erwarb Rhenus-Keolis einen privaten Linienkonzessionär bei Altenkirchen. In Neuwied hat die von Prof. Sterzenbach geführte private Unternehmensgruppe SZ-Reisen GmbH die Mehrheit am bisher kommunalen Verkehrsbetrieb übernommen. Trier und Koblenz führen intensive Kooperationsgespräche mit Dritten, wobei es in Koblenz 2003 zur Realisierung einer ersten Stufe der Zusammenarbeit mit der Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft GmbH (RMV) kommen wird. Die Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft (Regionalbusbetrieb der DB Regio AG) hat 2002 mit der Rhein-Hunsrück-Bus GmbH eine neue Kooperationsgesellschaft mit privaten Omnibusunternehmen der Region gegründet. In Kaiserslautern stellt die Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH (RSW) bereits seit Jahren seine Fahrzeuge auf dem städtischen Betriebshof ab und es besteht eine gemeinsame Werkstattgesellschaft. Eine gemischte Betreibergesellschaft aus privaten Busunternehmen und der RSW ist in Völklingen am Verkehr beteiligt.

#### Ausgleiche nach § 45 a PBefG sollen gekürzt werden

Sowohl das Saarland als auch Rheinland-Pfalz haben die Absicht, von der neu eingeführten Ermächtigung in der Ausgleichsverordnung zum PBefG Gebrauch zu machen. So sollen die den Anträgen zugrunde liegenden Nutzungshäufigkeiten reduziert werden. Hintergrund sind vor allem fiskalische Gesichtspunkte, da die Ausgaben für diesen Bereich stetig gestiegen sind. Das Saarland hat die Unternehmen um eine Abschätzung der Situation gebeten, während in Rheinland-Pfalz die Genehmigungsbehörden derzeit die Auswirkung der Kürzung von Nutzungstagen berechnen. Im Mittelpunkt steht die Senkung der Haushaltsbelastung. Rheinland-Pfalz rückte von der Aussage ab, lediglich die bereits schon 1997 einmal eingeführten Werte ab 2003 anwenden zu wollen. Offensichtlich ist der Einspareffekt nicht groß genug.

Dipl.-Ing. Frank Birkhäuser



VDV-Nr.	Ausgabe	Titel der VDV-Schrift
154	08/02	Geräusche von Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen nach BOStrab
160	06/02	Grundanforderungen an die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen
550	04/03	Oberleitungsanlagen für Straßen- und Stadtbahnen
714	03/02	Leitlinien für die Beurteilung der Betriebstauglichkeit in Verkehrsunternehmen
753	08/02	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
883	04/02	On-Board-Diagnose (OBD) für Linienbusse



VDV-Nr.	Ausgabe	Titel der VDV-Mitteilung
1503	04/02	Empfehlung zur Beschaffung und Instandhaltung von Radsatzwellen von Stadtbahn- und U-Bahn-Fahrzeugen
2317	04/02	Scheibenbremsen der VDV-Linienbusse
4009	02/02	Funk-LAN im Einsatz des ÖPNV
4522	09/02	DV-Umfrage 2002
7014	06/02	Suchtprävention und Suchtkrankenhilfe – Betriebsvereinbarung »Sucht«
7015	05/02	Einsatz der Videotechnik im ÖPNV
7016	04/02	Betriebsführung bei teilweiser oder vollständiger Sperrung von Gleisen
9018	03/02	Einsatzmöglichkeiten neuer Medien im ÖPNV
9023	09/02	Zukünftige Finanzierung des allgemeinen ÖPNV – ein Diskussionspapier
9024	10/02	Handlungsstrategien der ÖPNV-Unternehmen auf dem Weg in den Wettbewerbsmarkt der Zukunft
9025	02/03	Wie lässt sich im Ausschreibungswettbewerb die Unternehmenskompetenz nutzen? Ideen für eine funktionale Ausschreibung – ein Diskussionspapier
9504	09/02	EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 4: Vergabeverfahren, Bekanntmachungspflichten und Fristen
9710	02/02	Perspektiven der Tarif- und Vertriebsstrategie mit Hilfe der neuen Technologien
10007	02/01	Positionierung des VDV zur Frage ÖPNV und Fahrrad
10008	02/02	Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPV – Methodenbewertung unter dem Aspekt von Bonus-/Malus-Regelungen

**Bildquellen (alphabetisch)**

Wir danken allen nachfolgend genannten Personen, Unternehmen und Institutionen für das zur Verfügung gestellte Bildmaterial.

AKN Eisenbahn AG: S. 36

Alba Fachverlag: S. 28–29

Anemüller, Stephan: S. 18 (u.), 26 (u.), 58, 67, 84

Aral: S. 52

Autokraft GmbH: S. 15, 56

beka GmbH: S. 60, 61

Berliner Verkehrsbetriebe AöR: S. 47 (M.), 64–66

Bihn, Friedhelm: S. 27 (o.)

BLS Lötschbergbahn AG (Schweiz): S. 23

Bremer Straßenbahn AG: S. 91 (o.)

Bundesbildstelle Berlin: S. 47 (u.)

Chemnitzer Verkehrs-AG: S. 109 (o.)

Class, Timo; about media: S. 15 (u.)

Connex Verkehr GmbH: S. 30, 35, 37 (u.)

DaimlerChrysler: S. 41

DB Cargo AG: S. 18 (o.), 31

Deutsche Bahn AG; Hermkes; Kirsche: S. 27 (u.), 37 (u.), 43 (u.),

Deutscher Direktmarketing-Verband: S. 44 (o.)

Dresdner Verkehrsbetriebe AG: S. 42, 108, 109 (u.)

ERFA: S. 19 (u.)

Europäisches Parlament: S. 16

finish gmbh, Agentur für branding and selling: S. 44 (u.)

Fokus Kommunikation: S. 17 (u.)

Foto-Wachendörfer: S. 8–15

Green Cargo (Schweden): S. 24

Hamburger Hochbahn AG: S. 68, 71 (o.), 103

HEAG Verkehrs-GmbH: S. 43 (o.), 97

Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mbH: S. 78

Kölner Verkehrsbetriebe AG: S. 71 (u.)

Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig: S. 98

Landesweite Nahverkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH: S. 101

Leichsenring, Michael: S. 25

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH: S. 59, 94–95

MVV Verkehr AG: S. 39, 43 (M.)

nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH: S. 102

NordWestBahn GmbH: S. 100

Ørestad Development Corporation: S. 76

Osthannoversche Eisenbahnen AG: S. 1, 3, 15, 26

Photocase: S. 60–62

Regionalverkehr Kurhessen GmbH: S. 96

Saarbahn GmbH: S. 77

Schweizerische Bundesbahnen AG: S. 17 (o.), 33

Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder mbH: S. 47 (o.)

Stadtwerke München GmbH: S. 70 (r.)

Stuttgarter Straßenbahnen AG: S. 70 (l.)

ThyssenKrupp AG: S. 105

Trenkler, Jens: S. 1, 3

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG: S. 1, 3, 15, 54, 88

VAG Nürnberg: S. 70 (M.)

Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH: S. 91 (u.)

Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG: S. 1, 3, 99

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH: S. 46, 107

Walther, Götz: S. 19 (o.), 20–21

Werbeagentur Slagman's, Hamburg: S. 45

Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH: S. 82

Willemsen, Thomas; Lokomotiv Ateliers für visuelle Kommunikation: S. 57

**Autoren (alphabetisch)****Seite(n)**

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

58, 64

Anemüller, Stephan, Dipl.-Geogr.

28

Bethke, Ulrich

98

Bihn, Friedhelm, Dipl.-Volksw.

44

Birkhäuser, Frank, Dipl.-Ing.

110

Bruns, Winfried, Dipl.-Kfm.

83, 84

Dobelman, Harald, Rechtsanwalt

92

Dziambor, Ursula, Dipl.-Bibl.

40

Fabian, Michael, Ass. jur.

62

Forkert, Dieter, Dipl.-Ing.

80

Freiesleben, Volker

82

Gersinske, Marcus, Staatl. gepr. Betriebsw.

22, 32

Henke, Martin, Dr. jur.

16

Hilpert, Thomas, Rechtsanwalt

60

Höhnscheid, Heike, Dr. rer. pol.

34

Jost, Matthias, Dipl.-Verwaltungsw.

96

Kerth, Steffen, Dipl.-Soz.

24

Knieps, Manfred, Dipl.-Volksw.

43

Koch, Walter, Rechtsanwalt

99

Lehmann, Ulrich, Dipl.-Oec.

108

Lennarz, Georg, Dipl.-Verw.-Betriebsw.

30

Mallikat, Jürgen, Dipl.-Ing.

74

Metz, Reiner, Rechtsanwalt

56, 104

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

6

Muthesius, Thomas, Dr. jur.

8

Nickel, Bernhard E., Dipl.-Ing.

88

Poel, Gerrit, Dipl.-Volksw.

94

Prinzhausen, Jürgen

106

Pütz, Ralph, Dipl.-Ing.

48

Radermacher, Berthold, Dipl.-Ing.

72

Reinberg-Schüller, Hartmut, Dipl.-Geogr.

68, 70

Schäfer, Martin, Ass. jur.

38

Schwenk, Wolfgang, Dipl.-Ing.

46

Sladek, Herbert, Dipl.-Ing.

85

Stahlberg, Udo, Dipl.-Ing.

76, 78

Stickler, Andreas, Dipl.-Ing. (FH)

90

Stollberg, Ralf, Dipl.-Kfm.

50

Walther, Götz, Dipl.-Volksw.

20

Weiß, Marga, Dipl.-Kff.

53

---

<i>Herausgeber</i>	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
	Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
	Telefon (0221) 5 79 79-0 · Fax (0221) 51 42 72
	E-Mail <a href="mailto:info@vdv.de">info@vdv.de</a> · Internet <a href="http://www.vdv.de">www.vdv.de</a>
<i>Redaktion</i>	Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller, Elvira Maas
<i>Grafische Gestaltung</i>	Kai Uhlemann, Heike Schröder
<i>Druck</i>	Druckpunkt Offset GmbH, Bergheim-Gewerbepark
	gedruckt auf umweltfreundlichen, 100-prozentigem Recyclingpapier
	erschienen im Mai 2003

---



**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**  
**Kamekestraße 37–39**  
**50672 Köln**  
**Telefon (02 21) 5 79 79-0**  
**Telefax (02 21) 51 42 72**  
**E-Mail [info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)**  
**Website [www.vdv.de](http://www.vdv.de)**

---