



Jahresbericht 2007

2008



**VDV-Unternehmen
in zunehmendem Wettbewerb
bei nicht gesicherter
Finanzierung**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



Jahresbericht 2007

2008



***VDV-Unternehmen
in zunehmendem Wettbewerb
bei nicht gesicherter
Finanzierung***

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

6	Verbandspolitik Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann	Der Branchenverband VDV funktioniert
12	Verbandspolitik Rechtsanwalt Reiner Metz	Tragfähiger Kompromiss zur Europäischen ÖPNV-Verordnung, trübe Aussichten bei der ÖPNV-Finanzierung
20	VDV-Kampagne Wolfgang Schwenk	Politik lässt Potenzial für Klimaschutz durch Busse und Bahnen ungenutzt
22	VDV-Kampagne Karola Lambeck	VDV-Bustour zeigt: Busse und Bahnen sind wichtiger Standortfaktor
24	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Friedhelm Bihn Stephan Anemüller	VDV nutzt Verkehrsmessen erfolgreich zur Präsentation der Verbandsarbeit
26	Europäische Verkehrspolitik Ulrich Weber	Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt – ausführliche Stellungnahme des VDV zum Grünbuch der EU-Kommission
28	Steuern Ralf Stollberg	Mit Steuer fällt das Lenken leichter – wie das Steuerrecht zum Klimaschutz beitragen kann
32	VDV-Akademie Michael Weber-Wernz	Das Projekt innova – die betriebliche Gestaltung des demografischen Wandels meistern
34	Bildung Michael Weber-Wernz	Branchenspezifische Berufsprofile bilden die Grundlage für professionelle Aus- und Weiterbildung
36	Kundenservice Hartmut Reinberg-Schüller	Die Information für den Fahrgast wird immer persönlicher
38	Statistik des Personenverkehrs Ursula Dziambor	2007 – weiterhin leichter Aufwärtstrend trotz Ausnahmejahr als Basis
42	Verkehrsbetriebswirtschaft Marga Weiß	Erfolgreiches Jahr 2006 – Kostendeckungsgrad bundesweit gestiegen
46	VDV-Kernapplikation Elke Fischer Dr. Till Ackermann	((e)Ticket-System für die Kunden
48	Tarifwesen Dr. Till Ackermann	Gemeinsam gegen Schwarzfahrer
50	Verbundfragen Dr. Manfred Knieps	VDV-Diskussionspapier »Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen« veröffentlicht
52	Personenbeförderungsrecht Martin Schäfer	Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes an den neuen europäischen Rechtsrahmen
54	ÖPNV-Finanzierung Thomas Hilpert	Novellierung des Regionalisierungsgesetzes
56	Arbeits- und Sozialrecht Stefan Bahrenberg	Neue Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten – flexibel, aber immer noch unhandlich
58	Vergaberecht Bettina Werres	Vergaberechtliche Querschüsse aus Europa
60	Eisenbahnverkehrspolitik Dr. Martin Henke	Eine nachhaltige Finanzierungsgrundlage für die Infrastruktur der NE ist überfällig
62	Rechtsfragen des Eisenbahnverkehrs Michael Fabian	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen auf dem neuesten Stand
64	Ordnungsfragen der Eisenbahninfrastruktur Steffen Kerth	Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG mit Garantien für Leistungsfähigkeit und Umfang der Eisenbahninfrastruktur verbinden
66	Eisenbahninfrastruktur Dr. Heike Höhnscheid	Zur Diskussion um die Weiterentwicklung der Entgeltregulierung
69	Schienengüterverkehr Stephan Anemüller	VDV und DVV Media Group veröffentlichen »VDV-Handbuch Schienengüterverkehr«
70	Absatz im Güterverkehr Marcus Gersinske	Die Terminalförderung in Deutschland – eine Erfolgsstory feiert den zehnten Geburtstag
72	Marktfragen des Güterverkehrs Georg Lennarz	Vermarktung von Serviceeinrichtungen – neue Wege und Perspektiven

74	Eisenbahn- und Maschinentechnik Jürgen Mallikat	Instandhaltungsvorschriften der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) für Eisenbahnfahrzeuge und deren Komponenten
76	Eisenbahnbetrieb Götz Walther	Qualifikation der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb – VDV-Schrift 754 schafft gemeinsame Standards
78	Europäische Standardisierung Peter Haering	Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM – People with reduced mobility)
80	Normung Berthold Radermacher	Interoperables Fahrgeldmanagement (IFM) in Europa
82	Telematik und Informationssysteme Dieter Forkert	Neue europäische Normen erfordern Anpassung und Neuerarbeitung von VDV-Schriften
84	Informationsverarbeitung Winfried Bruns	Elektronische Verbandskommunikation
85	Verkehrsplanung Bernhard E. Nickel	Fahrgast mit 100?
88	Betrieb Hartmut Reinberg-Schüller	Sauberkeit – Achillesferse im öffentlichen Nahverkehr
90	Bahnbau Herbert Sladek	Saubere U-Bahnhöfe für einen attraktiven ÖPNV
92	Kraftfahrwesen Ralph Pütz	Welche potenziellen Kraftstoff- und Antriebskonzepte für die VDV-Linienbusflotte sind umfassend nachhaltig?
94	Betriebshöfe und Werkstätten Alexander Koch	Bedarfsgerechte Betriebshöfe mit schlanken Strukturen senken die Kosten bei der Instandhaltung von Bussen und Schienenfahrzeugen
96	Elektrische Energieanlagen Udo Stahlberg	Neue Normen regen den Ausschuss für elektrische Energieanlagen an, seine Schriften zu überarbeiten
98	Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge Udo Stahlberg	Klimaanlagen in Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen – Komfortverbesserung auf Kosten eines erhöhten Energieverbrauchs?
100	Landesgruppe Baden-Württemberg Harald Dobelmann	Fachkraft im Fahrdienst – die Chance gezielter Gewinnung von Nachwuchskräften
102	Landesgruppe Bayern Gerrit Poel	Rückläufige Schülerzahlen: Welche Zukunft hat der ÖPNV in den ländlichen Regionen?
104	Landesgruppe Hessen Matthias Jost	ÖPNV in Hessen unterstreicht seine Stärken: Kundenorientierung, Leistungsanspruch und Umweltbewusstsein setzen Maßstäbe
106	Landesgruppe Niedersachsen/Bremen Ulrich Bethke	Die Zukunft ist trimodal – Schienengüterverkehr weiterhin im Aufwind
108	Landesgruppe Nord Walter Koch	Neue Finanzierungsregelungen für den Bus-ÖPNV – Klimaschutz, neue Angebote und Baumaßnahmen
112	Landesgruppe Nordrhein-Westfalen Volker Wente	Neue Wege im Beschwerdemanagement – VDV und Verbraucherzentrale NRW gründen Schlichtungsstelle
114	Landesgruppe Ost Jürgen Prinzhausen	Bürgerinnen und Bürger machen mit! Zwei Jahre QualitätsScouts im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
116	Landesgruppe Südost Matthias Scheidhauer	Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) und Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) – Pionierunternehmen beim Einsatz zukunftsorientierter Fahrzeugkonzepte
118	Landesgruppe Südwest Uwe Hiltmann	Tauziehen bei Neuregelung der Ausgleichsmittel im Ausbildungsverkehr in Rheinland-Pfalz hält an – Neuorganisation der Landesgruppe
120	Ausgewählte Neuerscheinungen des VDV	
121	Verzeichnis der Bildquellen	
122	Impressum	

Der Branchenverband VDV funktioniert

Um den zukünftigen Anforderungen an den ÖPNV und den Schienengüterverkehr noch besser gerecht werden zu können, hat sich der VDV 2003 als Branchenfachverband in Form einer Spartenstruktur neu aufgestellt. Diese ermöglichte die Integration neuer Mitgliedergruppen, stärkte durch mehr Pluralität die Identifikation aller Mitglieder mit dem Verband, intensivierte die Facharbeit, förderte die konsequente Nutzung von Innovationen, begünstigte den wichtigen Standardisierungsauftrag des Verbandes und ebnete den Weg zur Erarbeitung gemeinsamer Stellungnahmen von Verkehrsunternehmen sowie Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen für eine erfolgreiche nationale und europäische Interessenvertretung der gesamten ÖPNV-Branche.

Am 6. November 1990 schlossen sich der Bundesverband Deutscher Eisenbahnen, Kraftverkehre und Seilbahnen (BDE), der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) der ehemaligen DDR und der VÖV der Bundesrepublik zum VDV zusammen. Der neue Verband entwickelte sich sehr erfolgreich, die Zahl der Mitgliedsunternehmen nahm deutlich zu. Mit dem Zugang neuer Mitgliedergruppen lockerte sich aber auch die vergleichsweise homogene Interessenstruktur des Verbandes, und die früher eher statischen Rahmenbedingungen der Verkehrsmärkte entwickelten sich in atemberaubender Dynamik hin zu liberalisierten Marktstrukturen. Der bis dahin eher stark genossenschaftlich geprägte VDV befand sich damit in einer Phase

des Übergangs zu einem Verband von Wettbewerbern mit divergierenden Gruppeninteressen. Im Laufe der Jahre wurde zunehmend deutlich, dass die aus der Fusion der drei Verbände 1990 entstandene Verbandsstruktur den zukünftigen Anforderungen nicht gewachsen sein würde. Zum Beispiel hatten die beiden Verwaltungsräte Personen- und Güterverkehr unter anderem 15 Fachausschüsse zu steuern und zu betreuen. Zunehmend fühlten sich einzelne Mitgliedergruppen im Leitungsorgan der Personenverkehrssparte thematisch nicht ausreichend vertreten. Dieses galt insbesondere für die große im Verband organisierte Gruppe der kleineren und mittleren Busunternehmen.

Am 12. Juni 2001 beauftragte die ordentliche Mitgliederversammlung anlässlich der Jahrestagung in Dortmund Präsidium und Geschäftsführung, schnellstmöglich eine Überarbeitung der Satzung vorzulegen. In zwei Klausurtagungen, ausführlichen Beratungen im Präsidium, in den beiden Verwaltungsräten, im damaligen Hauptausschuss und in den neun Landesgruppenversammlungen wurden Leitsätze und Eckpunkte zum Teil nach leidenschaftlich geführten Diskussionen erarbeitet, die das Präsidium am 25. April 2002 verabschiedete und die anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung am 11. Juni 2002 in Frankfurt am Main angenommen wurden.

Auf der Basis dieser Leitsätze und Eckpunkte erfolgte dann die detaillierte Ausarbeitung der neuen Satzung, die wiederum ausführlich in den vorstehend erwähnten Gremien und Versammlungen zur Diskussion gestellt wurde. Die aus diesem zum Teil mit großem Engagement geführten Erörterungen hervorgegangene endgültige Version genehmigte die ordentliche Mitgliederversammlung am 20. Mai 2003 in Karlsruhe mit nur einer Gegenstimme.

Sie verfolgt 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.

Wie der § 2 der neuen Satzung verdeutlicht, wurden für diesen Zielkorridor eindeutige Leitplanken aufgestellt: Der VDV ist vor allem ein Unternehmensverband. In ihm wird weiter die unternehmerische Ausrichtung dominieren. Aber die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, im Zusammenwirken mit den Verbundorganisationen das im PBefG enthaltene Gebot der

Auszug aus der VDV-Satzung vom 20. März 2003 – § 2 Zweck

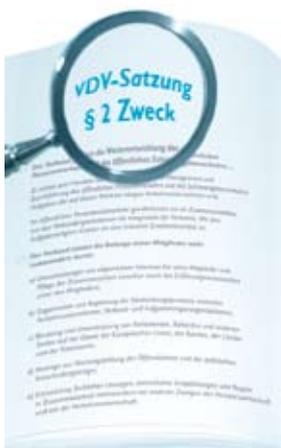
(1) Der Verband fördert die Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs und des öffentlichen Schienengüterverkehrs ...

Er richtet sein Handeln vor allem daran aus, dass Management und Durchführung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs Aufgaben der auf diesen Märkten tätigen Verkehrsunternehmen sind.

Im öffentlichen Personennahverkehr gewährleisten sie im Zusammenwirken mit den Verbundorganisationen die Integration der Verkehre. Mit den Aufgabenträgern streben sie eine intensive Zusammenarbeit an.

(2) Der Verband nimmt die Belange seiner Mitglieder wahr insbesondere durch:

- a) Dienstleistungen von allgemeinem Interesse für seine Mitglieder und Pflege der Zusammenarbeit zwischen sowie des Erfahrungsaustausches unter den Mitgliedern,
- b) Organisation und Begleitung der Abstimmungsprozesse zwischen Verkehrsunternehmen, Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen,
- c) Beratung und Unterstützung von Parlamenten, Behörden und anderen Stellen auf der Ebene der Europäischen Union, des Bundes, der Länder und der Kommunen,
- d) Beiträge zur Meinungsbildung der Öffentlichkeit und der politischen Entscheidungsträger,
- e) Entwicklung fachlicher Lösungen, einheitlicher Empfehlungen und Regeln in Zusammenarbeit insbesondere mit anderen Zweigen der Verkehrswirtschaft und mit der Verkehrswissenschaft.



Integration der Verkehre zu gewährleisten und mit den Aufgabenträgern eine intensive Zusammenarbeit anzustreben. Folgerichtig gehört zur Wahrnehmung der Belange der Mitgliedsunternehmen für den Verband vor allem auch die »Organisation und Begleitung der Abstimmungsprozesse zwischen Verkehrsunternehmen, Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen«. Außerdem nimmt er seine herausragende Funktion als Fachverband wahr und baut diese weiter aus, denn insbesondere auch in dieser Tätigkeit ist er von großem Nutzen für seine Mitglieder, und er erfreut sich ständig zunehmender Beachtung – auch im Ausland –, was die steigende Anzahl von ausländischen Mitgliedsunternehmen verdeutlicht.

Die fünf Sparten des VDV

Zur stärkeren Identifikation der vorhandenen Mitgliedschaft und zur besseren Integration neuer Mitgliedergruppen sieht die Satzung eine marktorientierte sektorale Gliederung in die folgenden fünf Sparten vor:

- Personenverkehr mit Bussen (BUS),
- Personenverkehr mit Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen (TRAM),
- Personenverkehr mit Eisenbahnen (PVE),
- Schienengüterverkehr (GV),
- Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen (V/AT).

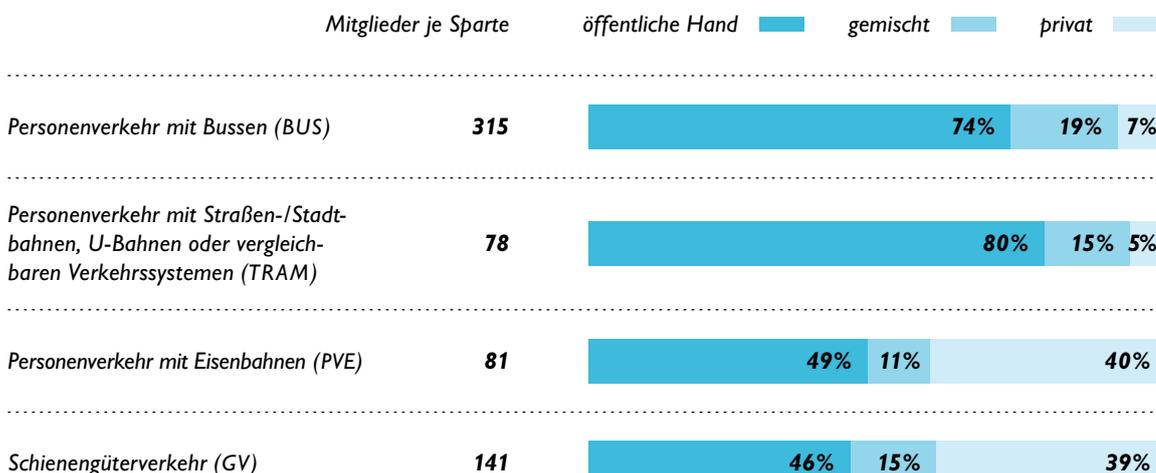
Fachausschüsse im VDV

- Ausschuss für Bahnbau
- Betriebsausschuss
- Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten
- Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge
- Ausschuss für Eisenbahnbetrieb
- Ständiger Ausschuss der Fachgruppe Eisenbahnen öffentlicher Häfen
- Ausschuss für elektrische Energieanlagen
- Ausschuss für Informationsverarbeitung
- Ausschuss für Kraftfahrwesen
- Schienenfahrzeugausschuss
- Ausschuss für Telematik und Informationssysteme
- Ausschuss für Werks- und Industriebahnen
- Verkehrsausschuss Güterverkehr
- Ausschuss Bestellermarkt
- Ausschuss Kundenservice, -information und -dialog
- Ausschuss für Nichttechnische Fragen der Eisenbahninfrastruktur

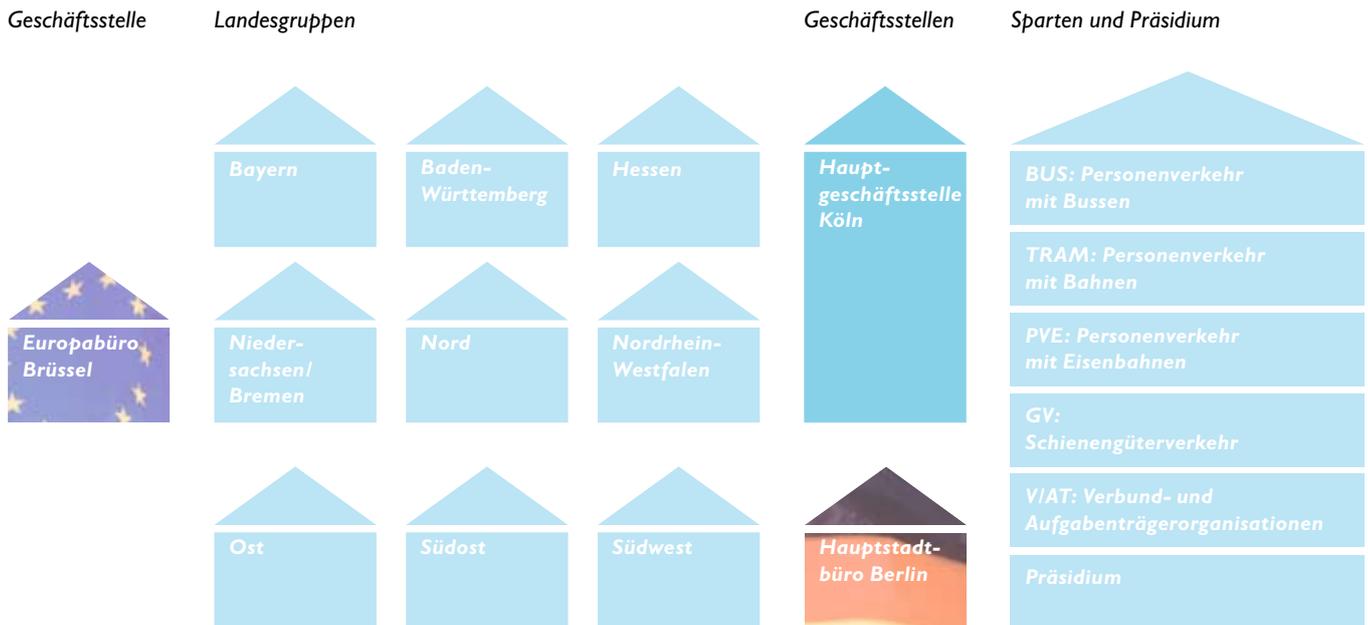
Diese Sparten werden von Verwaltungsräten geführt, die vor allem für die zielorientierte Steuerung und Betreuung der 16 Fachausschüsse, die die überaus hohe Fachkompetenz des Verbandes verkörpern, verantwortlich zeichnen. In der Hauptgeschäftsstelle wurden fünf Spartenkoordinatoren neu berufen, die in Abstimmung mit der Geschäftsführung unter anderem die Zusammenarbeit der Sparten optimieren. Die Eigentümerstruktur der Sparten mit Verkehrsunternehmen unterscheiden sich signifikant. Während in den Sparten BUS und TRAM die öffentlichen dominieren, ist der Anteil der privat geführten Mit-

gliedsunternehmen in den Sparten PVE und GV deutlich größer. Eine neue Beitrags- und Geschäftsordnung runden die Neugestaltung des VDV ab. Die im § 21a der neuen Satzung enthaltene Revisionsklausel sieht eine Unterrichtung der Mitgliederversammlung spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Satzung über einen gegebenenfalls vorhandenen Änderungsbedarf aufgrund der Erfahrungen in der täglichen Verbandspraxis vor. Die folgenden Ausführungen sollen zu dieser Unterrichtung dienen und die in den vergangenen fünf Jahren erfolgte Realisierung der Satzung und erzielte Ergebnisse verdeutlichen.

Ordentliche Mitgliedsunternehmen: Eigentümerstruktur nach Sparten



Das gemeinsame Haus des VDV



Das gemeinsame Haus des VDV: seine Gremien, Instanzen und Repräsentanten

Satzungsgemäß wurde das gemeinsame Haus des VDV mit neun Landesgruppen, fünf Sparten, drei Geschäftsstellen und dem Präsidium installiert. Zentrales Prinzip der neuen Satzung ist die Realisierung der regionalen, sektoralen und gruppenspezifischen Mitgliederstruktur in allen Leitungsgremien. Dieses Prinzip ermöglicht die frühzeitige Artikulation von Partikularinteressen in diesen Gremien und ist die Voraussetzung zur Durchführung der erforderlichen verbandsinternen Entscheidungsprozesse. Darüber hinaus ermöglicht es einen breiteren und gleichzeitig intensiveren fachspezifischen Erfahrungsaustausch, etwa beim Erarbeiten neuer oder Aktualisieren vorhan-

dener VDV-Schriften sowie beim Erstellen von Positionspapieren und VDV-Mitteilungen zur fachkompetenten Unterrichtung der Mitgliedsunternehmen über neue für die Branche wichtige Entwicklungen und Erkenntnisse.

Dem Präsidium obliegt unter anderem die schwierige Aufgabe, bei divergierenden Mitgliederinteressen die gemeinsame Vorgehensweise im Außenauftritt des Verbandes festzulegen. Deshalb ist die Zusammensetzung dieses Gremiums hinsichtlich regionaler, sektoraler und gruppenspezifischer Repräsentanz von besonderer Bedeutung. Die Realisierung der regionalen Repräsentanz im Präsidium wird durch die Mitgliedschaft der jeweiligen Landesgruppenvorsitzenden erreicht, die der sektoralen durch die Mitgliedschaft der Spartenvor-

sitzenden, die auch die Funktion eines Vizepräsidenten des VDV bekleiden. Zur Sicherung der gruppenspezifischen Repräsentanz im Präsidium sind Entsendungsrechte einzelner Gruppen in der Satzung fixiert. Darüber hinaus ermöglichen fünf so genannte »white cards« dem Präsidenten die Berufung von Personen aus Mitgliedergruppen, die in der beschriebenen Besetzungsautomatik nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Dem Präsidium stehen fünf Ausschüsse zur Behandlung besonderer Themen und zur Vorbereitung von Beschlussvorlagen direkt zur Verfügung. Deren Vorsitzende sind ebenfalls Mitglieder im Präsidium. Der strategischen Bedeutung der konsequenten Nutzung von Innovationen auf dem Gebiet der Informations- und Kommunikationstechnik wurde durch die Anbindung des Lenkungskreises, der die Arbeiten der vielfältigen auf diesem Gebiet tätigen Gremien des Verbandes koordiniert, an den Strategiausschuss des Präsidiums Rechnung getragen. Um die Sichtweise der einzelnen Sparten in diese Präsidiumsausschüsse einbringen zu können, entsendet jede Sparte mindestens ein Mitglied in diese Präsidiumsausschüsse. Die konsequente Umsetzung der repräsentativen Abbildung der Mitgliederstruktur sowohl auf regionaler als auch auf sektoraler und gruppenspezifischer Sicht hat sich in der täglichen Arbeit als sehr

Kein leichtes Amt: Auch bei divergierenden Interessen der Mitglieder tragen der Präsident, die Vizepräsidenten und der Hauptgeschäftsführer besondere Verantwortung für einen geschlossenen Auftritt des VDV in der Öffentlichkeit



Landesgruppen, Verwaltungsrat, Präsidium und Präsidiumsausschüsse

Landesgruppen



Sparten und ihre Verwaltungsräte



Regionale Repräsentanz:

- jede Landesgruppe entsendet ein Mitglied in die Verwaltungsräte der Sparten
- jeder Vorsitzende einer Landesgruppe ist Mitglied im VDV-Präsidium

Sektorale Repräsentanz:

- die Vorsitzenden der Verwaltungsräte sind als Vizepräsidenten zugleich Mitglieder im Präsidium des VDV
- jede Sparte ist in den Ausschüssen des Präsidiums vertreten
- die Vorsitzenden der Präsidiumsausschüsse sind Mitglieder im Präsidium

Präsidium



Das Präsidium wird ergänzt durch ein Mitglied

aus dem Busbereich des Bundes, aus dem Eisenbahnbereich des Bundes, aus dem Bereich der Eisenbahnen öffentlicher Häfen, aus der Gruppe der Werks- und Industriebahnen, durch den Hauptgeschäftsführer des VDV als Geschäftsführendes Mitglied und durch bis zu fünf weitere Mitglieder aus wichtigen verbandspolitischen Gründen

Ausschüsse des Präsidiums



positiv herausgestellt. Beispielhaft sei auf unterschiedliche Ausgestaltungen der Ausgleichszahlungen für Ermäßigungen im Ausbildungsverkehr und der Fördertatbestände des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in einzelnen Ländern sowie auf die zum Teil stark divergierenden Interessen einzelner Mitgliedergruppen bei

der Umsetzung der Auswirkungen der europäischen Marktzugangsverordnung 1370 aus 2007 auf das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verwiesen.

Unter anderem bedingt durch die Spartenorganisation hat die vielfältige Facharbeit im Verband weiter zugenommen. Um sicherzu-

stellen, dass die erarbeiteten VDV-Schriften, VDV-Mitteilungen und andere VDV-Veröffentlichungen, die mehrere Sparten betreffen, auch von diesen akzeptiert sind, wurde eine Freigabeprozedur vereinbart, die eine Veröffentlichung all dieser Schriften nur nach deren Freigabe durch ein Mitglied der VDV-Geschäftsführung erlaubt.

Der VDV und seine »Töchter«



602 Mitgliedsunternehmen

VDV-Förderkreis e. V.
34 Mitglieder

Stiftung Führungsnachwuchs
Stiftungskapital > 500.000 €

VDV-Akademie e. V.
44 Mitglieder

**VDV-Kernapplikations-
Verwaltungsges. mbH**
Gesellschafter: VDV
Stammkapital 105.000 €

**VDV-Kernapplikations
GmbH & Co. KG**

Komplementär: VDV-Kernapplikations-Verwaltungsges. mbH

Kommanditisten:

Anteilsverwaltungsgesellschaft Dresden GbR; BYG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG, Berlin; DB Vertrieb GmbH, Frankfurt; Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim; Stadtwerke VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main mbH; Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Essen; Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH; Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH

Dieses entscheidet, ob gegebenenfalls eine Diskussion im Präsidium zur Formulierung eines gemeinsamen Standpunktes erforderlich ist. Diese Prozedur dient dem überaus wichtigen Grundsatz der Einheitlichkeit des Auftretens des Verbandes in der Öffentlichkeit.

**IBIS und eTicketing –
erfolgreiche Standardisierungs-
initiativen des VDV**

Im Rahmen der Facharbeit kam insbesondere auch die Erarbeitung von Standards signifikant voran. Wichtige, viel beachtete Schnittstellen zum Beispiel zum Datentransfer zur Anschlussicherung bei verschiedenen Verkehrsträgern konnten vereinbart werden. Der unter anderem mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Rahmen eines mehrjährigen Forschungsvorhabens erarbeitete Standard zum deutschlandweiten interoperablen Fahrgeldmanagement verdeutlicht

die in den Gremien des Verbandes vorhandene hohe Fachkompetenz. Dies zeigt auch der vor mehr als 20 Jahren vom damaligen VÖV publizierte Standard des Integrierten Bordinformationssystems (IBIS), der noch heute regelmäßig zur Anwendung kommt. Mittels einer eigenen Verwaltungs- und einer Kommanditgesellschaft wird die Einführung des eTicket-Standards, dankenswerterweise unterstützt mit europäisch notifizierten Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, zügig vorangetrieben.

Präsenz zeigen – auch in Europa

Durch eine ständige Präsenz vor Ort in Brüssel, die Mitarbeit in wichtigen Gremien des internationalen Verbandes UITP sowie die mit großem Engagement auf höchstem fachlichen Niveau durchgeführte Interessenvertretung des deutschen ÖPNV gegenüber der europäischen Kommission und des Europäischen Parlaments, insbesondere bei der Erarbeitung der europäischen Marktzugangsverordnung, konnte die Leistungsfähigkeit des VDV auch auf dem europäischen Parkett verdeutlicht werden.

Der neue Standard im bundesweiten eTicketing, entwickelt aus einem gemeinsamen Forschungsprojekt mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung, ist ein überzeugender Beleg für den Einsatz des VDV bei der Schaffung wichtiger Standards



Engagiert in Sachen Bildung: VDV-Akademie und Stiftung Führungsnachwuchs

Die vom zuständigen Ausschuss des Verbandes unter anderem propagierte forcierte Aus- und Weiterbildung in unserer Branche wird von der ebenfalls vor fünf Jahren gegründeten VDV-Akademie e. V. überaus engagiert vorangetrieben. Diese im Rahmen des »neuen« VDV gefundene Umsetzungsform von VDV-Beschlüssen hat sich sehr bewährt. Die enge Kooperation mit der Stiftung Führungsnachwuchs, die sich auch in der Personalidentität des Leiters der VDV-Akademie, des VDV-Bereichsleiters Bildung sowie des Geschäftsführers der Stiftung Führungsnachwuchs im VDV zeigt, sichert auch optimale Ergebnisse bei der begonnenen Entwicklung neuer Berufsbilder und beruflicher Weiterbildungen im ÖPNV und Schienengüterverkehr.

Ohne fachliche Qualifikation keine tragfähige Ausschussarbeit

Um möglichst vielen die ehrenamtliche Mitarbeit im Verband zu ermöglichen, sah die Satzung eine Erweiterung der maximalen Verweildauer, die für Leitungsgremien bisher schon bestand, auch für Ausschüsse vor. Diese bewährte sich nicht. Durch erhebliche Restrukturierungsmaßnahmen, die auch zu Personalabbau führten, ist die Anzahl der Ausschussmitglieder mit Spezialkenntnissen im technischen Bereich leider rückläufig. Da der Verband diese aber dringend zur Erarbeitung qualitativ hochwertiger Publikationen für die Mitgliedsunternehmen benötigt und neue oftmals nicht oder nicht in genügender Anzahl zur Verfügung

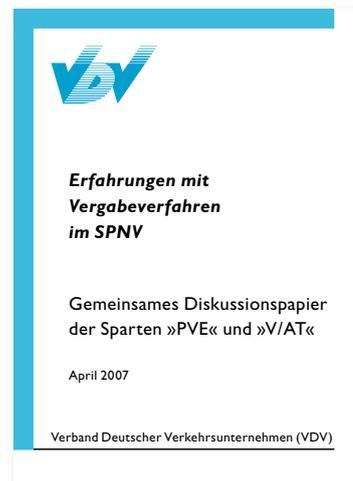
stehen, wurde diese Erweiterung durch eine entsprechende Satzungsänderung zurückgenommen.

Enge Zusammenarbeit der Sparten – ein Erfolgsrezept des VDV

Besonders erfreulich ist, dass die im Verbandszweck (§ 2 der Satzung) vorgesehene »Organisation und Begleitung der Abstimmungsprozesse zwischen Verkehrsunternehmen, Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen« durch den Verband mit Leben erfüllt werden konnte. Wie aus den unten dargestellten Abbildungen ersichtlich, konnten die ersten gemeinsamen Ausarbeitungen der Sparten Personenverkehr mit Eisenbahnen (PVE) und Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen (V/AT) sowie Personenverkehr mit Bussen (BUS) und V/AT veröffentlicht werden.

Diesen Weg der engen Zusammenarbeit der Sparten – auch bei unterschiedlichen Interessenlagen – gilt es konsequent und mit Engagement auszubauen, denn diese Möglichkeit, verbandsintern tragfähige, Optimierungen ermöglichende, zukunftsfähige Lösungen zu erarbeiten, ist eines der Alleinstellungsmerkmale des Branchenfachverbandes VDV.

Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann



Im Jahr 2007 wurden erste gemeinsame Diskussionspapiere der Sparten veröffentlicht – ein Resultat zielgerichteter Abstimmungsprozesse im VDV

Tragfähiger Kompromiss zur Europäischen ÖPNV-Verordnung, trübe Aussichten bei der ÖPNV-Finanzierung

Nach über sieben Jahren Beratung konnte das EU-Rechtsetzungsverfahren »Nachfolge-Verordnung 1191« im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Nach einer überraschenden ordnungspolitischen Kehrtwende des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlamentes (EP) im März 2007 einigten sich Rat, Kommission und EP nach zähen Verhandlungen doch noch auf einen tragfähigen Kompromiss, der formell im Mai 2007 mit großer Mehrheit im EP-Plenum und im September 2007 einstimmig vom Rat angenommen wurde. Dieser Kompromiss wurde am 3. Dezember 2007 als Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Die neue Verordnung wird am 3. Dezember 2009 in Kraft treten; zu diesem Zeitpunkt wird die Europäische Verordnung 1191/69 in der Fassung 1893/91 für den ÖPNV ebenso außer Kraft treten wie die Verordnung 1107/70. Trotz der übereinstimmenden Beschlüsse von Bundestag und Bundesrat zur Milderung der Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln (vgl. S. 54) bleiben die Perspektiven bei der Mitfinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen schwierig: Einerseits zeichnet sich noch keine Ersatzregelung zum ausgelaufenen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab. Außerdem ist durch ein Urteil des Bundesfinanzhofs (BFH) zur steuerrechtlichen Anerkennung des kommunalwirtschaftlichen Querverbundes vom 22. August 2007 Verunsicherung über den Fortbestand dieses für die kommunale ÖPNV-Finanzierung herausragenden Instrumentes entstanden. Etliche Maßnahmen der Länder zur Konsolidierung der ÖPNV-Finanzierung, insbesondere bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, sind zwar geeignet, kurzfristig zu helfen. Was der ÖPNV-Branche beim Thema »Mitfinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen« aber fehlt, ist eine langfristige wie bedarfsgerechte Perspektive; hier besteht nach wie vor dringender Handlungsbedarf.

Die verkehrspolitische Arbeit des Verbandes im Bereich ÖPNV im Berichtsjahr konzentrierte sich insbesondere auf den rechtlichen Ordnungsrahmen auf europäischer Ebene sowie auf die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierungsinstrumente. Einen Höhepunkt der Verbandsarbeit bildete die VDV-Jahrestagung Ende Mai 2007 in Halle an der Saale.

EU-Verordnung beschlossen und veröffentlicht

Die Gesamtbewertung des erreichten Kompromisses bei der EU-Verordnung 1370/07 ist nicht eindeutig positiv oder negativ: Der Kompromiss anerkennt im Kern die heute anzutreffende Vielfalt der Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Europa. Die Gebietskörperschaften dürfen danach weiterhin selbst entscheiden, ob sie den ÖPNV selbst erbringen oder mit eigenen oder anderen Unternehmen durchführen lassen. Wenn dabei förmlich ausgeschrieben wird, bleibt es im Wesentlichen bei dem heutigen vergaberechtlichen Status quo. Im Hinblick auf Gestaltungen, für die das förmliche Vergaberecht nicht gilt, bringt der gefundene Kompromiss neue und europaeinheitliche Spielregeln.

Das bedeutet für die Praxis, dass ausgeschriebene Verkehre denselben Regeln folgen wie bisher, für nicht ausgeschriebene Verkehre muss nach Inkrafttreten der Verordnung am 3. Dezember 2009

der neue Rechtsrahmen beachtet werden, wobei die in ihrem Artikel 5 enthaltenen Vorschriften zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge schrittweise innerhalb weiterer zehn Jahre anzuwenden sein werden. Der Kompromiss bringt eine Reihe förmlicher Voraussetzungen, unter anderem Berichtspflichten an die Öffentlichkeit und an Brüssel und formuliert Mindeststandards an die Mitgliedsstaaten zur Gewährleistung von Rechtsschutz.

Darüber hinaus werden einheitliche Regeln für die Gewährung von Zuschüssen aus öffentlichen Kassen gesetzt. Auf Druck der Mehrheit im EP wurde leider entgegen dem entschiedenen Petition des Verbandes die Freiheit der Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, Nachunternehmer zuzulassen beziehungsweise einzusetzen, erheblich beschränkt.

Der Kompromiss revidierte glücklicherweise die Folgen der EP-Ausschussempfehlungen vom März 2007, die das Gesetzgebungsprojekt auf den Stand von Juli 2000, als die Kommission ihren ersten Vorschlag präsentiert hatte, zurückgedreht hätten, verschlechtert aber die Ausgangsbasis des Gemeinsamen Standpunktes des Rates vom Dezember 2006. Die aus Sicht der ÖPNV-Branche durch die Einigung der Verkehrsminister im Juni 2006 erreichten praxisgängereren Direktvergabemöglichkeiten (vgl. hierzu VDV-Jahresbericht 2006,

Seite 12 f.) wurden weitgehend wiederhergestellt. Damit wurde ein zentrales Anliegen erreicht, an dem der VDV nach den Ausschussbeschlüssen vom März 2007 mit aller Kraft gearbeitet hatte.

Das Ergebnis ist also trotz der neuen Hürden, unbestimmten Rechtsbegriffe und bürokratischen Hindernisse deutlich besser als das, was vonseiten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften ursprünglich vorgelegt worden war. Betrachtet man deren ersten Vorschlag vom Juli 2000, der im Ergebnis eine praktisch ausnahmslose Ausschreibungspflicht von ÖPNV-Leistungen vorsah – auch gegen den Willen von Gebietskörperschaften, den ÖPNV selbst oder mit einem eigenen Unternehmen zu erbringen –, so stehen die Gebietskörperschaften und ihre Unternehmen jetzt besser da. Denn es wird praxistaugliche Direktvergabeoptionen geben, auch für die Eisenbahnen.

Jetzt Adaptionen im nationalen Recht erforderlich

Auch wenn eine EU-Verordnung unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt, also ohne eine weitere konkretisierende Rechtsetzung in den Mitgliedsstaaten, so werden doch Anpassungen des nationalen Rechtsrahmens erforderlich sein. Das liegt insbesondere daran, dass mit dem Inkrafttreten der neuen Verordnung im Dezember 2009 die heute noch geltende Verordnung (EWG) 1191/69 für den öffentlichen Personennahverkehr aufgehoben werden wird.

Änderungsbedarf im PBefG

Änderungsbedarf besteht vor allem für das Personenbeförderungsgesetz PBefG (vgl. S. 52). Dieses Gesetz wurde mit seiner Anfang 1996 wirksam gewordenen Novelle an die Verordnung (EWG) 1191/69 in der Fassung der Verordnung 1893/91 angepasst, die lediglich in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Linienverkehre ab 1996 in der Bundesrepublik Deutschland anwendbar gemacht wurde, während die europäische Verordnung für (unbezuschusste und bezuschusste) eigenwirtschaftliche Linienverkehre nicht gelten sollte (so genannte Teilbereichsausnahme). Schlüsselbegriffe der Verordnung 1191/69 – wie zum Beispiel das Ziel

»geringste Kosten für die Allgemeinheit« oder die Abgrenzung des Anwendungsbereichs der Verordnung über die weite Definition der »Eigenwirtschaftlichkeit« – wurden seinerzeit zum Bestandteil des Genehmigungsrechts im PBefG. In der EU-Verordnung 1370/07 dagegen gibt es indes – anders als in der jetzigen Verordnung 1191/69 – keine Befugnis der Mitgliedsstaaten mehr zu Ausnahmen von der Anwendung im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr. Darüber hinaus fordert die neue Verordnung nicht die »geringsten Kosten für die Allgemeinheit«, sondern verlangt im Hinblick auf die Höhe möglicher Zuschüsse aus öffentlichen Kassen eine Orientierung an den in wesentlichen Teilen in der Verordnung übernommenen vier Kriterien des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) in der Rechtssache »Altmark Trans« vom Juli 2003.

Wegen des Vorrangs von EU-Recht vor nationalem Recht darf das Genehmigungsrecht im PBefG also weder den den heutigen Nichtanwendungsbereich der Verordnung determinierenden Begriff der »Eigenwirtschaftlichkeit« unverändert aufrechterhalten noch diejenigen Vorschriften, die den Begriff »geringste Kosten für die Allgemeinheit« des jetzigen Verordnungstextes konkretisieren, also § 13a PBefG und die hierzu erlassene Verordnung des Bundesverkehrsministeriums (so genannte »Geringste-Kosten-Verordnung«). Mit der europarechtlich notwendigen Aufhebung dieser Vorschriften wird zugleich eine klare und rechts-sichere Trennung zwischen Genehmigungsrecht und Beihilferecht erreicht. Für das Genehmigungsrecht müssen weiterhin Genehmigungsbehörden verantwortlich bleiben und für das Beihilferecht diejenigen Stellen, die den ÖPNV aus öffentlichen Kassen mitfinanzieren.

Es gibt Stimmen in der Rechtsliteratur, die die Liniengenehmigungen nach dem PBefG mit starken Argumenten nicht als »ausschließliches Recht« im Sinne der neuen Verordnung sehen. Hieraus ergibt sich, dass genehmigte Verkehre, die nicht aus öffentlichen Kassen mitfinanziert werden, außerhalb des Anwendungsbereichs der neuen Verordnung lägen; auch der Verband teilt fachlich diese Interpretation. Andererseits gibt es



auch stichhaltige Gegenargumente. Weiterentwicklungen im PBefG und deren europarechtliche Konformität dürfen aber nach Ansicht des Verbandes im Interesse einer rechtssicheren künftigen Handhabung der Verordnung nicht von solchen Interpretationen und damit letztlich von Richtersprüchen abhängig sein. Deshalb müssen alle Vorschläge zur Änderung des PBefG auch dann rechtlich tragen, wenn ein höchstes Gericht in einigen Jahren zu der Auffassung gelangen sollte, Liniengenehmigungen nach dem PBefG seien doch ausschließliche Rechte im Sinne der neuen Verordnung.

Weiterhin setzt sich der Verband dafür ein, dass im straßengebundenen ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen im Sinne des PBefG auch in Zukunft eine Liniengenehmigung mit denselben Rechtswirkungen wie heute erforderlich bleibt; ansonsten drohten Wildwestszenen im Kampf um die Fahrgäste und das Absterben weniger lukrativer Linien. Die Genehmigungsbehörden bleiben damit weiter zuständig für die gewerberechtliche Prüfung (insbesondere Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs, Zuverlässigkeit und fachliche Eignung des Unternehmers) und – im Zusammenwirken mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen – für die Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen (insbesondere Integration der Verkehrsbedienung und Berücksichtigung von Nahverkehrsplänen).

Welche Behörden Genehmigungsbehörden werden oder bleiben sollen, liegt nach dem Grundgesetz in der Regelungskompetenz der Bundesländer. Maßgebend für jede etwaige Zuständigkeitsveränderung muss eine möglichst

bürokratiearme Erbringung von Verwaltungsaufgaben sein. Das kann in großen Flächenländern eine Mittelbehörde sein, in anderen Ländern eine zentrale Landesstelle oder eine kommunale Behörde.

Dabei muss der gewerberechtliche Grundansatz des PBefG aufrechterhalten werden. Dieser besagt, dass der einzelne ÖPNV-Unternehmer das Recht zur Ausübung seines Gewerbes selbst innehat, und zwar auf der Basis der grundrechtlich geschützten Gewerbefreiheit. Das bedeutet: Der Straßenpersonenverkehrsunternehmer hat das Recht, er bekommt es nicht von einer staatlichen oder kommunalen Stelle auf Zeit verliehen. Dieses Prinzip hat sich in Deutschland über Jahrzehnte bewährt und darf nach der neuen Verordnung aufrechterhalten bleiben.

Dort, wo eine Gebietskörperschaft nicht unter Berufung auf die neue EU-Verordnung im ÖPNV interveniert – was nach den Länder-ÖPNV-Gesetzen das gute Recht von Aufgabenträgern ist, weil es sich danach beim ÖPNV beziehungsweise dessen Sicherstellung um eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge handelt –, darf es weiter einen Wettbewerb um Liniengenehmigungen zwischen Verkehrsunternehmen geben. Hierzu sind einige kleinere Nachbesserungen im PBefG vonnöten, die ein faires und diskriminierungsfreies Verfahren absichern. Dort indes, wo Gebietskörperschaften im Hinblick auf die Verkehrsgestaltung und/oder deren Finanzierung eine qualifizierte Entscheidung aufgrund der unmittelbar in der neuen Verordnung enthaltenen Ermächtigungsgrundlagen treffen – sei es ein wettbewerbliches Vergabeverfahren (Artikel 5 Absatz 3

Aufgrund von Direktvergabeoptionen auch für die Eisenbahnen sind Gebietskörperschaften und ihre Unternehmen im jetzigen Kompromiss zur Europäischen ÖPNV-Verordnung deutlich besser gestellt, als es der ursprüngliche Vorschlag der EU-Kommission mit seiner praktisch ausnahmslosen Pflicht zur Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen vorsah

Der Bundesfinanzhof in München sorgte mit einem Urteil vom August 2007 bei weiten Teilen der kommunalen Wirtschaft für einen Paukenschlag

der Verordnung) oder seien es die Selbsterbringung beziehungsweise die Direktvergabe an einen internen Betreiber (Artikel 5 Absatz 2) oder in Bagatellfällen (Artikel 5 Absatz 4) beziehungsweise in den Fällen der »Notvergabe« (Artikel 5 Absatz 5) – müssen die Genehmigungsbehörden die Grundlageneinscheidungen der zuständigen Behörden zur Auswahl des Betreibers bei ihren Genehmigungsentscheidungen beachten. Ansonsten würde das unmittelbar für die kommunalen Gebietskörperschaften geltende Europarecht genehmigungsrechtlich konterkariert. Das darf wegen des Vorrangs des Europarechts vor dem nationalen Recht nicht sein. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, auch hierzu einige Veränderungen im PBefG vorzunehmen.

Folgen für die ÖPNV-Finanzierung

Im Hinblick auf die ÖPNV-Finanzierungsinstrumente fordert die neue EU-Verordnung nicht, dass in Deutschland alles im Sinne eines Paradigmenwechsels auf den Kopf gestellt werden muss. Im Gegenteil: Die Verordnung 1370/07 regelt detailliert, ob und unter welchen Voraussetzungen zuständige Behörden Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste gewähren dürfen. Die inhaltlichen Anforderungen der neuen Verordnung bestehen im Wesentlichen in dem, was der EuGH schon in der Rechtssache »Altmark Trans« im Juli 2003 ausgeurteilt hatte. Die Kriterien des Urteils gelten heute schon für den Großteil des straßengebundenen ÖPNV in Deutschland.

Handlungsbedarf auch in den Ländern

Auch die Länder-ÖPNV-Gesetze werden zu ändern sein, etwa in Bezug auf die Klarstellung, welche »zuständigen Behörden« Maßnahmen auf dem Gebiet des ÖPNV ergreifen dürfen. Dabei können die wesentlichen Bestandteile des bewährten ÖPNV-Rechtsrahmens in Deutschland aufrechterhalten bleiben. Auch besteht trotz des Zeitdrucks aufgrund des baldigen Inkrafttretens der Verordnung kein Anlass zu übertriebenem Aktionismus. Bund und Länder sind gut beraten, jetzt das Notwendige mit Augenmaß und Sorgfalt zu tun.



BFH-Urteil zum kommunalwirtschaftlichen Querverbund

Mit einem Urteil vom 22. August 2007 (Az. I R 32/06) hat der BFH bei weiten Teilen der kommunalen Wirtschaft für einen Paukenschlag gesorgt. Das Gericht sah in der mittelbaren Übernahme des Verlustes eines strukturell dauerdefizitären Bäderbetriebes durch eine verbundene Konzerngesellschaft, die im Bereich Grundstücksentwicklung Gewinne erzielte, eine verdeckte Gewinnausschüttung an die Trägerkommune des Verbundes. Die Bädergesellschaft hätte direkt von der Kommune einen schuldrechtlichen Ausgleich für die ihr übertragenen defizitären Tätigkeiten einfordern müssen. Werde darauf verzichtet, sei das steuerliche Einkommen der Bädergesellschaft aktiv zu erhöhen. Die im Organkreis erwirtschafteten Gewinne können nach dem Richterspruch nicht mehr mit Verlusten verrechnet werden und sind zu versteuern.

Auch wenn das Urteil nur eine untypische Zusammenfassung nicht wechselseitig eng verbundener Tätigkeiten betrifft, hat dieses zunächst einmal sämtliche im Querverbund zusammengefasste Verbundaktivitäten, insbesondere im Bereich Versorgung und Verkehr, in Frage gestellt. Nachdem die kommunalen Spitzen- und Unternehmensverbände die volkswirtschaftliche Dimension eines Wegfalls des steuerneutralen Ergebnisausgleiches für die Finanzierung unverzichtbarer Daseinsvorsorgeaufgaben darlegen konnten – immerhin stehen allein im Verkehrssektor hohe dreistellige Millionenbeträge zur Disposition – hat das Bundesfinanzmi-

nisterium mit einem so genannten Nichtanwendungserlass bekräftigt, an der langjährigen Verwaltungspraxis festzuhalten. Die Verwaltung will die Übertragbarkeit auf andere Konstellationen und die Möglichkeiten einer gesetzlichen Absicherung unter Beteiligung der betroffenen Verbände prüfen. Da beim BFH weitere Fälle steuerlich zusammengefasster kommunaler Tätigkeiten anhängig sind, lässt sich die bisherige Praxis möglicherweise nicht auf Dauer ohne eine gesetzliche Absicherung aufrechterhalten. Immerhin schafft das besonnene Einlenken der Finanzverwaltung die Grundlage dafür, in einem geordneten Verfahren die steuerliche Absicherung der Stadtwerkverbände ohne dramatische Folgen für die Finanzlage der Kommunen dauerhaft zu erreichen.

GVFG-Ersatzregelungen in den Ländern

Neben dem rechtlichen Infragestellen dieses wesentlichen Instrumentes der ÖPNV-Finanzierung setzte sich der seit Jahren zu konstatierende Erosionsprozess bei der Mitfinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen bei den anderen Finanzierungsquellen fort.

Trotz der für 2019 avisierten weiteren Neuregelung des Finanzausgleichs in Deutschland bleibt die Hoffnung auf eine eigenständige Finanzierung größerer ÖPNV-Investitionen durch Städte und Gemeinden gering angesichts verschärfter finanzpolitischer Herausforderungen wie den demographischen Wandel und den drohenden Kollaps der Sozialsysteme



Zwar bemühen sich die Länder in ihren Fortschreibungen der GVFG-Länderprogramme, die verbleibenden Bundesmittel an die Länder nach dem so genannten »Entflechtungsgesetz« maßvoll und umsichtig zu verwenden. Fakt bleibt aber: Das von Bund und Ländern beschlossene Ende dieser seit Jahrzehnten bewährten ÖPNV-Finanzierungsquelle kommt näher. Ab 2007 bis Ende 2013 stellt der Bund den Ländern jährliche und nicht dynamisierte Festbeträge in Höhe von zirka 1,34 Milliarden Euro zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Bis Ende des Jahres 2013 wird dieser Betrag durch den Bundesgesetzgeber überprüft und in dann angepasster Höhe nur noch von 2014 bis 2019 gewährt; in diesem Zeitraum entfällt die Zweckbindung zugunsten der gemeindlichen Verkehrsverhältnisse, es verbleibt lediglich eine allgemeine »investive« Zweckbindung.

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

Besonders fatal für den ÖPNV ist das vorgesehene Auslaufen dieser Bundesfinanzhilfen Ende 2019. Denn der ÖPNV-Investitionsbedarf in Deutschland wird dann nicht gesättigt sein. Dies zeigt die von der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA) vorgelegte Untersuchung »Investitionsbedarf des ÖPNV 2003 bis 2012«. Aus ihr ergibt sich zum einen, dass die Bedeutung der Grunderneuerung der in den alten Ländern »in die Jahre kommenden« ÖPNV-Anlagen erheblich zunehmen wird mit der Folge ansteigend hoher Bedarfe, zum anderen besteht in den jungen Bundesländern immer noch Nachholbedarf beim Neu- und Ausbau von ÖPNV-Betriebsanlagen. Außerdem macht die zunehmende Belastung der Umwelt durch den Kraftfahrzeugverkehr (Treibhausgase, Lärm, Flächenver-

brauch) weitere Anstrengungen zur Änderung der Verkehrsmittelwahl dauerhaft erforderlich. Der von der STUVA ermittelte Gesamtinvestitionsbedarf für die Aufrechterhaltung lediglich bisheriger Standards – ohne einen Verkehrs- und umweltpolitisch wünschenswerten massiven Ausbau des ÖPNV – liegt beispielsweise allein für die Jahre 2008 bis 2012 bei über 16 Milliarden Euro. Deshalb setzt sich der Verband für eine langfristig wirkende Ersatzfinanzierungsquelle zugunsten von ÖPNV-Investitionen ein, die am objektiven Bedarf orientiert ist.

Teilkompensation bei den Regionalisierungsmitteln

Ende November 2007 konnte endlich der im Vorfeld des Beschlusses des Bundesrates im Sommer 2006 zum Haushaltsbegleitgesetz 2006 gefundene Kompromiss bei den Regionalisierungsmitteln über die letzte parlamentarische Hürde gebracht werden. Damit erfüllte der Bund sein Versprechen, die sich aus dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 im Zeitraum 2008 bis 2010 ergebenden Kürzungen um zirka 500 Millionen Euro zu vermindern und ab 2009 die Dynamisierung in Höhe von 1,5 Prozent jährlich wieder auf-

Länderregelungen bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr

Die Zahl der Bundesländer, die bei den Ausgleichsleistungen für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden von ihren Regelungsbefugnissen zur Abweichung von den bundesrechtlichen Vorschriften (§§ 45a PBefG und 6a AEG) tatsächlich Gebrauch machen, hat auch im Berichtsjahr zugenommen. Dabei geht es in manchen Ländern um Vereinfachung bei Konsolidierung des finanziellen Gesamtvolumens, teilweise möchten Länder bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr weitere Kürzungen vornehmen (zu den Einzelheiten vgl. die gesonderten Beiträge aus den Landesgruppen). Bei aller Gegenläufigkeit der einzelnen Regelungen in den Ländern, die bereits getroffen wurden beziehungsweise sich abzeichnen, ist bei den Entscheidungsträgern in der Landespolitik und in den -verwaltungen durchgängig der Wille zur Sicherstellung eines ÖPNV-Grundangebotes in der Fläche zu erkennen. Denn der Ausbildungsverkehr und die hierzu geleisteten Ausgleichszahlungen der Länder stellen das tatsäch-

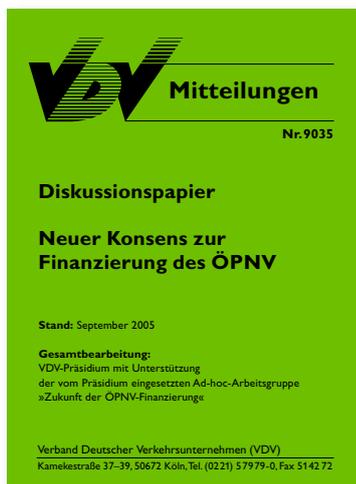


Bei Ausgleichsleistungen für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden machen immer mehr Bundesländer Gebrauch von ihren Regelungsbefugnissen zur Abweichung von den bundesrechtlichen Vorschriften aus PBefG und AEG

zunehmen, allerdings nur befristet bis 2014. Das Gesetz ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten (vgl. S. 54). Die Forderung des Verbandes und der Bundesländer, den Zeithorizont des Gesetzes bis Ende 2019 festzulegen, wurde nicht erfüllt. Die negativen Folgen des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 für den ÖPNV konnten in vielen Ländern durch Aufstockung aus eigenen Mitteln abgemildert werden, in einigen Ländern werden die Kürzungen nicht kompensiert – mit entsprechend deutlichen Folgen für die Fahrgäste.

liche und finanzielle Rückgrat des Linierverkehrs, insbesondere im ländlichen Raum, dar. Es bleibt zu hoffen, dass die Ersatzregelungen der Länder auch den beihilferechtlichen Anforderungen der neuen EU-Verordnung 1370/07 gerecht werden.

Als einziger Spitzenverband der deutschen Wirtschaft hatte sich der VDV mit seiner Initiative für bezahlbare Mobilität bereits vor der Bundestagswahl im September 2005 zu Wort gemeldet



Initiative des VDV zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung aktueller denn je

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

Darin ist eine Selbstverpflichtung des Verbandes und seiner Mitglieder enthalten, sich – wie in den vergangenen Jahren auch – mit ganzer Kraft für weitere Kostensenkungen und Ertragssteigerungen und damit zur Entlastung öffentlicher Kassen einzusetzen. Dabei betont der VDV ausdrücklich die Notwendigkeit, das »Ob« und das »Wie« der bisherigen Verkehrsangebote auf den Prüfstand zu stellen. Zudem wird ein konzeptioneller Weg aufgezeigt, wie in Zeiten dramatischer Entwicklungen öffentlicher Haushalte ein angemessenes ÖPNV-Grundangebot in den Städ-

ten und Regionen aufrechterhalten werden kann. Die Bewältigung dieses Zielkonfliktes setzt ein abgestimmtes und vor allem rationales Handeln aller am ÖPNV Beteiligten voraus. Der Verband hat dieses Angebot in einem Lenkungskreis, dem auch Vertreter der Bundes- und Landesregierungen sowie der kommunalen Spitzenverbände angehören, inzwischen weiter verdichtet. Eine genaue und aktuelle Abschätzung der Kosten für ein angemessenes ÖPNV-Angebot mit gutachtlicher Unterstützung wird in diesem Jahr in Angriff genommen, damit die Branche in die Lage versetzt wird, sich mit konkretisierten Forderungen an die Politik zu wenden und diese auch zum Gegenstand des Bundestagswahlkampfes 2009 zu machen.

VDV-Jahrestagung in Halle (Saale)

Die Bedeutung des ÖPNV für die Umsetzung umweltpolitischer, wirtschafts- und sozialpolitischer Ziele hob VDV-Präsident Günter Elste bei der Jahrestagung des Verbandes Mitte Juni in Halle (Saale) hervor. Er forderte die politischen Entscheidungsträger auf, insbesondere Korrekturen bei der ÖPNV-Finanzierung vorzunehmen. Die im Rahmen der Haushaltskonsolidierung und der Föderalismusreform getroffenen Entscheidungen seien einer berechenbaren und langfristigen Förderung des ÖPNV entgegengerichtet. Der von Haushaltspolitikern ursprünglich vorgesehene Kahlschlag bei den Regionalisierungsmitteln habe glücklicherweise abgemildert werden können; der Kompromiss zwischen Bund und Ländern sehe eine Aufstockung der Mittel und eine Dynamisierung vor.

Aber auch die Länder trügen Verantwortung für die Sicherstellung des ÖPNV. In einigen Ländern könnten durch einen ganzen oder teilweisen Ausgleich der zurückgehenden Regionalisierungsmittel massive Einschränkungen des Angebotes und überproportionale Fahrpreiserhöhungen vermieden werden. Durch die Beschlüsse zur Föderalismusreform würden 2019 auch die Lichter für die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ausgehen. Für den Zeitraum 2008 bis 2012 bestehe ein Investitionsbedarf im ÖPNV von mehr als 16 Milliarden Euro. Die Fortführung des GVFG und

dessen Öffnung für die Förderung von Infrastruktur-Ersatzinvestitionen sei unverzichtbar, wenn die Verrottung der Verkehrsanlagen nicht vorprogrammiert werden solle. Der VDV fordere die Haushalts-, Finanz- und Verkehrspolitik auf, eine bedarfsgerechte Finanzausstattung des ÖPNV zu gewährleisten. Der vom VDV angestoßene Pakt für bezahlbare Mobilität sei aktueller denn je.

Der öffentliche Verkehr sei, betonte Elste, der Partner der Politik für die Realisierung einer klimaschonenden Mobilität von



VDV-Präsident Günter Elste

Menschen und Gütern. Jeder Fahrgast, der für den ÖPNV gewonnen werden könne, leiste einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Um mehr Fahrgäste gewinnen zu können, müssten die Verkehrsunternehmen ihre Angebote ständig verbessern und Zugangsbarrieren abbauen. Der VDV habe mit Unterstützung des Bundes die Entwicklung eines Standards für das elektronische Fahrgeldmanagement fertiggestellt; mehrere Projekte ständen in den Startlöchern.

Elste dankte Bundesminister Tiefensee, dass in der entscheidenden Sitzung des EU-Verkehrsministerrates im Juni 2006 zentrale Forderungen der ÖPNV-Branche in Deutschland durchgesetzt wurden. Der jetzt gefundene Kompromiss erkenne im Kern die heute anzutreffende Vielfalt der Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Europa an. Die Arbeit zur Anpassung des Rechtsrahmens auf der nationalen Ebene müsse nun zügig beginnen.

Leider sei, so Elste, auch das Schwarzfahren ein Dauerbrenner im ÖPNV. Der VDV habe dem Bundesverkehrsministerium vorgeschlagen, die Verordnungen

des Bundes so zu ändern, dass Ersttäter mit einem erhöhten Beförderungsentgelt bis zu 60 Euro belegt werden können. Für Wiederholungstäter innerhalb von zwei Jahren bei einem Verkehrsunternehmen solle ein Betrag bis zu 120 Euro erhoben werden dürfen. Schwarzfahren verursache in Deutschland einen Schaden von mindestens 250 Millionen Euro jährlich; die Einnahmen über das erhöhte Beförderungsentgelt deckten aber bei weitem nicht die Kontrollkosten, geschweige denn die damit verbundenen Verwaltungskosten. In vielen europäischen Ländern liege das erhöhte Beförderungsentgelt deutlich höher als in Deutschland.

Im Güterverkehr konzentrierte sich die öffentliche Diskussion derzeit auf den Gigaliner. Die Erfolge der Güterbahnen in den letzten Jahren könnten schnell Makulatur werden, wenn sich einige Landesregierungen mit ihrem Wunsch nach genereller Zulassung durchsetzten. Folge wäre eine massive Verlagerung von Fracht zurück auf die Straße. Der VDV appelliere daher an die Bundesregierung, ihrer bisher skeptischen Haltung gegenüber diesen Gigalinern treu zu bleiben.

Die Kapazität der Schienenwege halte aber mit dem Wachstum des Verkehrs nicht Schritt. Eine erneute Befragung der Mitgliedsunternehmen, wo im Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes Handlungsbedarf bestehe, habe fast 200 Maßnahmen-Vorschläge ergeben, die mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Politik intensiv diskutiert würden. Es sei dringend nötig, beim Mitteleinsatz stärker auf Kapazität und Qualität des Netzes zu setzen.

Die Frage nach der Zukunft des Eisenbahnnetzes stehe auch im Mittelpunkt des Interesses der Branche, der Öffentlichkeit und der Politik beim Gang der DB AG an den Kapitalmarkt. Von der Leistungsfähigkeit und Zugänglichkeit des Netzes hingen die Zukunftschancen der Bahnen hierzulande ab. Der derzeitige Gesetzentwurf greife einige Forderungen des VDV bereits auf. So wolle der Bund in Zukunft seine Zahlungen an die Infrastrukturunternehmen vertraglich davon abhängig machen, dass eine ganze Anzahl von Qualitäts-

kriterien eingehalten werden. Es sei aber aus Sicht des VDV wichtig, dass im Gesetz eine Differenzierung zwischen überregionaler und regionaler Eisenbahn-Infrastruktur erfolge, um auch die Regionalnetze auf Dauer zu sichern.

Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, betonte, dass die während der deutschen Ratspräsidentschaft erreichte neue »Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße« mehr Rechtssicherheit biete durch Aufstellung transparenter Vorschriften für die Bewilligung öffentlicher Ausgleichszahlungen und die Gewährung ausschließlicher Rechte. Sie schaffe mehr Planungssicherheit für die notwendigen Zukunftsinvestitionen in diesem Bereich. Die Städte und Regionen könnten »vor Ort« entscheiden, ob sie die öffentlichen Personenverkehrsdienste direkt vergeben – zum Beispiel an einen internen Betreiber – oder für den Wettbewerb öffnen wollen. Er halte dies, unterstrich Hennerkes, für eine schlüssige Lösung, die in vergleichbaren Bereichen der gemeinwohlorientierten Dienste im EU-Binnenmarkt sogar als Vorbild dienen könnte. Das Ministerium gehe davon aus, dass das neue Recht im Herbst 2009 in Kraft treten werde. Es bestehe nun die Aufgabe, das deutsche Recht – soweit erforderlich – an die neue Verordnung anzupassen und mit Blick auf die Strukturen des neuen Rechts einen möglichst »bruchlosen« Übergang zu schaffen. Er vertraue dabei auf die bewährte Unterstützung des VDV.

Dr. Hans-Joachim Gottschalk, Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, sieht in einer attraktiven ÖPNV-Bedie-



Staatssekretär Joachim Gottschalk

nung in den Regionen des Landes einen wesentlichen »Haltefaktor«, der dazu beiträgt, der Entleerung dieser Gebiete entgegenzuwirken und in allen Landesteilen gleichwertige Lebensverhältnisse zu gewährleisten. Dies erfordere aber eine Neuausrichtung des Verkehrsträgermixes im dem Sinne, dass die einzelnen Verkehrsträger ihre Systemvorteile verstärkt ausspielen könnten. Dazu gehöre eine Konzentration des SPNV auf die nachfragestarken Achsen und eine Verknüpfung dieser Angebote mit Bussen und flexiblen Bedienformen zur Abdeckung örtlich und zeitlich schwacher Nachfrage.

Prof. Dr. Wolfgang Seiler vom Institut für Meteorologie und Klimaforschung in Garmisch-Partenkirchen, stellte fest: »Es besteht überhaupt kein Zweifel mehr, dass sich das Klima auf der Erde umfassend geändert hat.« Der globale und regionale Klimawandel erfolge schneller und umfangreicher als ursprünglich erwartet. Wichtige Faktoren seien zum einen die Änderungen der



Prof. Dr. Wolfgang Seiler

Landoberfläche durch zunehmende Bebauung und sich ändernde Landwirtschaft sowie der steigende Verbrauch fossiler Energieträger, durch die immer größere Mengen an Treibhausgasen in die Atmosphäre emittiert würden. In Deutschland seien dabei besondere Sorgenkinder der Verkehr sowie die privaten Haushalte, in denen der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen seit dem Bezugsjahr für das Kyoto-Protokoll (1990) zugenommen hätten.



Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann

Unter der Überschrift »Umstieg auf Busse und Bahnen – ein konsequenter Beitrag zur Reduzierung klimaschädlicher Emissionen« ging VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann auf die Rolle des ÖPNV als Problemlöser bei diesem Thema ein. Bei der CO₂-Produktion pro Fahrgast sei der Bus im Vergleich zum Pkw mindestens um den Faktor 3 besser. Eine Grobschätzung für den Hybridbus habe sogar einen Faktor 3,6 bis 4,6 ergeben. Er forderte deshalb die Industrie auf, bezahlbare Hybridbusse zu liefern. »Wir versuchen, dafür auch die finanzielle Förderung zu erreichen.« Eine Berechnung für eine U-Bahn in Hamburg habe einen spezifischen Energiebedarf pro Person ergeben, der mindestens um den Faktor 9 besser sei als im Pkw. »Das sind Botschaften, die wir Politikern in Bund, Ländern und Kommunen immer wieder vorhalten müssen«, unterstrich Müller-Hellmann.

VDV-Vizepräsident Dipl.-Oec. Herbert König, Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, erklärte, dass man mit der neuen EU-Verordnung für den ÖPNV leben könne. Sie werde aber auch mehr Bürokratie bringen.

Erleichtert zeigte sich König, dass es gelungen sei, die Subsidiarität zu erhalten. So könne die lokale Gestaltbarkeit des kommunalen Verkehrs erhalten bleiben. Eigenproduktion bleibe ebenso möglich wie Direktvergaben an so genannte »interne Betreiber«. Kommunale Verkehrsunternehmen hätten eine realistische Überlebenschance, sofern sie wettbewerbsähnliche Strukturen erreichten. Dank vernünftiger Übergangsfristen bleibe genügend Zeit zur Anpassung.



Dipl.-Oec. Herbert König

Wegen einer Reihe unbestimmter Rechtsbegriffe werde aber wohl das Ziel erhöhter Rechtssicherheit verfehlt. Wichtig sei nun, dass der nationale Gesetzgeber bei den notwendigen Anpassungen des PBefG Augenmaß behalte und das Beste aus dem Brüsseler Kompromiss mache. Dabei müsse er sich an der Maxime orientieren: So wenig Bürokratie wie nötig, so viel Nutzen für die Bürger wie möglich.

Dipl.-Ing. François Girard, kaufmännischer Vorstand der gastgebenden Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG), stellte fest, dass vor dem Hintergrund der demografischen Wende das Thema »Gestaltung des ÖPNV in einer schrumpfenden Stadt« künftig zu einem Dauergast auf



Dipl.-Ing. François Girard

der Agenda der meisten Betriebe werden könne. In Halle sei der Bevölkerungsverlust – rund 85.000 Einwohner seit der Wende – aber nur zu etwa einem Fünftel auf Geburtendefizit, mehr jedoch auf Suburbanisierung und Abwanderung in andere Bundesländer zurückzuführen. Der HAVAG sei es gelungen, die Fahrgastzahl seit 2000 stabil bei knapp 60 Millionen zu halten. Der Modal-Split liege seit Jahren bei guten 19 Prozent. Dies sei durch die mehrmalige Anpassung des Liniennetzes sowie des Verkehrsangebotes an die geänderten Siedlungsstrukturen in Verbindung mit notwendigen Tarifierungen (seit 1992 im Schnitt um jährlich etwa sieben Prozent) ermöglicht worden. Das Verkehrsangebot sei insgesamt um mehr als 30 Prozent reduziert, der Fahrzeugbedarf halbiert und das Arbeitszeitvolumen sogar um 62 Prozent verringert worden. Andererseits habe man den ÖPNV durch Beschleunigungsmaßnahmen, neue Fahrzeuge und wichtige Streckenneubauten attraktiver gemacht.

In der Fachtagung Güterverkehr stellte Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr des VDV, die überaus positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs mit der Steigerung der Verkehrsleistung um 10,5 Prozent auf 105,5 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2006 fest. An dieser Leistung seien die nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit 17,4 Prozent beteiligt. Der Zugewinn der Straße sei geringer als derjenige der Schiene. Inzwischen weise der Schienengüterverkehr in Deutschland einen Modal-Split-Anteil von 21,4 Prozent bei der Verkehrsleistung auf – während der Anteil in der erweiterten Europäischen Union bei kontinuierlich fallender Tendenz derzeit 16,7 Prozent ausmache.

Zur Reduzierung von CO₂-Emissionen wie für die Realisierung einer klimaschonenden Mobilität von Menschen und Gütern zeigte sich der VDV auch bei seiner Jahrestagung 2007 in Halle als starker und engagierter Partner der Politik



Dr. Holger Hildebrandt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME), berichtete über eine Umfrage, wonach 13,7 Prozent der Befragten steigende Transportkosten mit vermehrten Umstellungen auf den Bahntransport und Kombinierten Verkehr beantworteten. 50 Prozent der Befragten rechneten mit steigenden Transportkosten. Den Vorteil der Schiene müssten die Anbieter durch Kapazitätserweiterungen



Dr. Holger Hildebrandt

nutzen. Die Erhöhung des Marktanteils der Schiene lasse auf eine gestiegene Produktivität der Bahnen schließen. Diese Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit könnte sich in Zukunft noch verstärken. Die Bahnen dürften aber in ihren Bemühungen nicht nachlassen.

Ralph Reuten, stellvertretender Leiter des Bereichs Cargo bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), berichtete über die Pionierleistungen des Unternehmens im internationalen Verkehr in die Niederlande, nach Italien und neuerdings bis nach Kaliningrad. Die HGK sehe die osteuropäischen Transportmärkte als Wachstumsfeld für den Im- und Export nach Deutschland sowie für den Transit zu den westeuropäischen Seehäfen. Die betrieblichen Regularien veränderten sich schrittweise zugunsten der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Neben Pioniergeist seien Geduld und Tatendrang erforderlich, um eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung zu ermöglichen.

In der Abschlussveranstaltung referierte Dipl.-Ing. Martin Wiel, Abteilungsleiter beim Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI), Dresden, über »Innovation im öffentlichen Nahverkehr als Motor für Umwelt



Dipl.-Ing. Martin Wiel

und Wirtschaft«. Er spannte dabei den Bogen von der Antriebstechnologie und Energieeffizienz über die Fahrzeuggestaltung und Modularität, Informationstechnologien, elektronisches Ticketing bis hin zur Sicherheit zur Unfallvermeidung. Das große öffentliche Interesse am Thema »Nachhaltigkeit« beflügelte die Entwicklung.

Prof. Karsten Otte, M.C.J., Leiter der Abteilung Schienenregulierung bei der Bundesnetzagentur, beschäftigte sich abschließend mit der »Theorie und Praxis der Regulierungsaufgabe im deutschen Eisenbahnmarkt«. Eine Besonderheit zu anderen regulierten Netzwirtschaften bestehe darin, dass nach dem Eisenbahnrecht eine symmetrische Regulierung vorzu-



Prof. Karsten Otte

nehmen sei, bei einem Marktführer DB AG und circa 350 kleineren Eisenbahnverkehrsunternehmen und insgesamt fast 900 Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Zugang zur Infrastruktur habe am Anfang das Regulierungsgeschehen dominiert, sei aber mittlerweile in den Hintergrund getreten.

Der nächste nicht unwesentliche Punkt sei die Trassenbelegung und Infrastrukturqualität. Dabei werde die von den europäischen Regelungen geforderte Transparenz

derzeitig noch nicht vollständig von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen umgesetzt. Daten über die Netzqualität würden der Regulierungsbehörde schließlich ein zutreffendes Urteil über die Angemessenheit der Entgelte in der späteren Kontrolle erlauben. Ein ganz wichtiger Punkt sei auch das so genannte Anreizsystem. Schließlich sei die Bestimmung und Erhebung der Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ein zentrales Element der diskriminierungsfreien Nutzung. Die Entgeltregulierung stehe, so Otte, unbestritten am Anfang und ihre Fortentwicklung zu einer Form der Anreizregulierung werde diskutiert.

*Geschäftsführer Personenverkehr
Rechtsanwalt Reiner Metz*

Politik lässt Potenzial für Klimaschutz durch Busse und Bahnen ungenutzt

Zwar bekennt sich die Bundesregierung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als einem wichtigen Baustein zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität mit einem bedeutsamen Beitrag zur Entlastung der Umwelt und zur Reduzierung klimarelevanter Emissionen. In der aktuellen Klimapolitik des Jahres 2007 wird dieser Wirkungszusammenhang aber seitens der Politik gänzlich ignoriert. Erste wesentliche Beschlüsse der Bundesregierung zum Klimaschutz lassen die Chance ungenutzt, mit einer Stärkung von Bussen und Bahnen die CO₂-arme Mobilität gezielt zu fördern. Von einer Vorreiterrolle der Bundesrepublik Deutschland im internationalen Klimaschutz – wie im Kabinettsbeschluss vom 5. Dezember 2007 postuliert – kann daher für den Verkehrsbereich nicht gesprochen werden.

Mit dem Jahreswechsel 2006/2007 markierten zwei international viel beachtete Studien die Lauffrichtung der öffentlichen Diskussion im Klimaschutz des Jahres 2007. Einerseits nahm der Klimabericht von Nikolaus Stern eine ökonomische Bewertung des Klimawandels vor, andererseits wurde kurz darauf in Bangkok der dritte Teil des Weltklimaberichtes verabschiedet. Der letztgenannte Bericht enthält eine

erzielbaren Beschlüsse aller Länder dieser Erde. Prof. Hohmeyer betonte, für die Wissenschaft sei klar, dass der Klimawandel auf menschlichen Einflüssen basiere. Hauptverursacher dieses Klimawandels sei der ständig zunehmende CO₂-Ausstoß. Der Transport trage weltweit mit 13,1 Prozent zum CO₂-Ausstoß bei. Allerdings sei hier die jährliche Zunahme stärker als in jedem anderen Energieverbrauchssektor.



Der öffentliche Verkehr, so unterstrich VDV-Präsident Günter Elste, könne ein Problemlöser beim Klimaschutz sein

»Im Jahr 2000 verursachte der Verkehrsbereich in Deutschland 19 Prozent der CO₂-Emissionen bei deutlich steigender Tendenz«, so Prof. Dr. Olav Hohmeyer anlässlich des Parlamentarischen Abends in Berlin.

Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger, einschließlich Handlungsempfehlungen gegen die fortschreitende Erderwärmung. Zentrales Ziel beider Studien war es, einen öffentlichen Konsens dazu herzustellen, den Ausstoß des Klimagases CO₂ zu verringern sowie einem effizienten Energieeinsatz Vorschub zu leisten.

Klimagasemissionen des Verkehrssektors nehmen weiter zu

Um den Stellenwert der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen herauszuarbeiten und die Lösungskompetenz von Bussen und Bahnen im Verkehrsbereich zu unterstreichen, lud der VDV am 10. Mai 2007 zu einem Parlamentarischen Abend in Berlin ein. Sehr anschaulich schilderte Prof. Dr. Olav Hohmeyer, Mitglied des UN-Klimarates im Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), das Zustandekommen der nur im Konsens



In Deutschland habe der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemissionen 2000 bereits 19 Prozent betragen, bei deutlich steigender Tendenz.

Erwartungen und Realitäten nationaler Klimapolitik

Die Bundesrepublik Deutschland hatte sich über Bundeskanzlerin Merkel sehr frühzeitig zum Vorreiter in Sachen Klimaschutz erklärt. Deutschland solle beim Klimaschutz mutig voran gehen, um damit auch andere Länder in Handlungszwang zu bringen. Ministerialdirigent Bernd Törkel wies im Rahmen seines Beitrags zum Parlamentarischen Abend auf die unter Führung der Bundeskanzlerin vereinbarten engagierten Klimaziele der Europäischen Union hin:

- Verringerung des Energieverbrauchs um 20 Prozent bis 2020,

- Verringerung der Treibhausgase bis 2020 um mindestens 20 Prozent, sofern sich andere Industrieländer ebenfalls dazu verpflichten, sogar um 30 Prozent,

- Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien auf 20 Prozent bis 2020,

- Steigerung des Anteils von Biokraftstoffen am verkehrsbedingten Kraftstoffverbrauch auf mindestens zehn Prozent im Jahr 2020.

Der VDV präsentierte detaillierte Untersuchungen, die klar zeigen, dass der spezifische Verbrauch pro Person und Kilometer bei Bus und Bahn deutlich niedriger ist als beim Pkw. Der öffentliche Verkehr könne, so unterstrich VDV-Präsident Günter Elste, ein Problemlöser beim Klimaschutz sein. Wollte man den heutigen und zukünftig weiter wachsenden Verkehrsaufwand in Form von Personenkilometern und Transportkilometern als gegeben unterstellen, komme die Politik nicht an der Erkenntnis vorbei, diese Verkehrsleistungen insbesondere mit Verkehrsarten zu realisieren, welche geringere Umweltbelastungen verursachen. Hier vermisse die ÖV-Branche, dass sich diese Erkenntnis gleichermaßen bei der Politik durchsetze. Es müsse Schluss sein mit der Haushaltskonsolidierung zu Lasten des öffentlichen Verkehrs. Vielmehr bedürfe es einer klaren Finanzierungsstrategie für Investitionen und Verkehrsleistungen. Nur so könne die Bundesregierung ihre ambitionierten Klimaschutzziele erreichen.

Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung enttäuscht

Unter den interessierten Augen der Öffentlichkeit zog sich das Bundeskabinett am 23. August 2007 in Meseberg/Brandenburg zu einer Klausur zurück. Ziel dieser Klausur war es, Eckpunkte eines Klima- und Energiepaketes festzulegen, die dann im Dezember 2007 als Gesetzespaket zu beschließen waren. Im Vorfeld dieser für das Handeln der Bundesregierung richtungweisenden Klausur galt es, die Problemlösungskompetenz der ÖV-Branche in punkto Klimaschutz zu verdeutlichen. Busse und Bahnen verstehen sich seit Jahren als Vorreiter in Sachen Umwelt-

schutz. Energierückspeisung bei städtischen Schienenfahrzeugen, Busbeschaffungen mit Schadstoffemissionsklassen, die die vorgeschriebenen Grenzwerte der EU deutlich unterschreiten und nicht zuletzt die rasante Entwicklung in der Verbesserung der Effizienz von Antriebstechnologien für Busse seien beispielhaft genannt. So lassen neueste Hybridbusse eine Verbrauchs- und damit CO₂-Reduzierung von über 20 Prozent erwarten.

Wesentlicher Teil der Öffentlichkeitsarbeit des VDV war es, das beachtliche Klimaschutzpotenzial von Bussen und Bahnen durch einen Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu verdeutlichen. Insbesondere die bundesdeutschen Ballungsräume – hier wird der überwiegende Teil des verkehrsbedingten Klimagases CO₂ emittiert – böte sich für ein massives Programm zur Verkehrsverlagerung (Modal Shift) auf Busse und Bahnen und damit als Beitrag für aktiven Klimaschutz an. Jeder Pkw-Fahrer, der hier sein Auto stehen lässt und Busse und Bahnen für seinen Weg nutzt, reduziert seine persönliche CO₂-Bilanz um mindestens zwei Drittel. Das bedeutet, eine Verlagerung von nur einem Prozent des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV könnte über eine Million Tonnen Kohlendioxidemission einsparen.

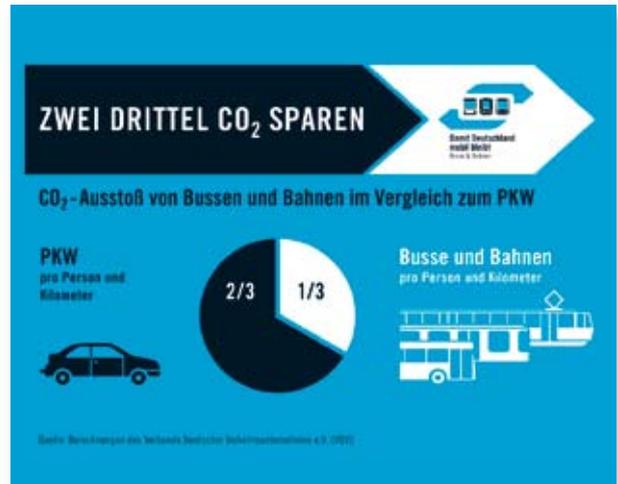
Um so enttäuschender fällt eine Bewertung der Resultate der Kabinettsklausur von Meseberg sowie des Anfang Dezember 2007 im Kabinett beschlossenen integrierten Energie- und Klimaprogramms der Bundesregierung aus. Zwar waren die Klimaziele der Bundesrepublik Deutschland gegenüber denen der EU nochmals deutlich erhöht worden. So sollen nun die CO₂-Emissionen von 1990 bis 2020 in Deutschland um 40 Prozent gesenkt werden. Sieht man von den erkenn-



baren Maßnahmen zur Effizienzsteigerung der Antriebstechnologie bei Bussen ab, wird keine Aussage zu den wesentlichen Potenzialen des ÖPNV bzw. den Verlagerungschancen vom Pkw auf den ÖPNV zur Erreichung der Klimaziele getroffen. Hier ist zu fragen: Wird die Bundesregierung damit einer, wie im Kabinettsbeschluss vom 5. Dezember 2005 formulierten, Vorreiterrolle Deutschlands im internationalen Klimaschutz gerecht, und wird hier nicht eine große Chance vertan, den wachstumstriebebenen und mobilitätshungrigen Metropolen in Entwicklungs- und Schwellenländern dieser Erde eine praktische Orientierung zu geben, wie über ein starkes Angebot von Bussen und Bahnen Mobilitätswachstum und Klimaschutz vereinbar bleiben können?

Nahverkehrskunden sind aktive Klimaschützer

Der Systemvorteil von Bussen und Bahnen führt dazu, dass heute jeder Nahverkehrskunde durchschnittlich für nur weniger als ein Drittel der CO₂-Emission verantwortlich ist, die ein Pkw-Fahrer für die gleiche Mobilitätsleistung verursacht. Die rund 27 Millionen täglichen Kunden des öffentlichen



Nahverkehrs sind damit schon heute aktive Klimaschützer. Das sieht auch die Mehrheit der Deutschen so: Nach einer repräsentativen Forsa-Erhebung sagen 84 Prozent der Befragten, dass Busse und Bahnen am allermeisten zum Klimaschutz beitragen.

Die Maßnahmen der VDV-Kampagne »Damit Deutschland mobil bleibt« zielen folgerichtig einerseits darauf, unter anderem über Print-Anzeigen die häufigere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu propagieren, also öfters Busse und Bahnen zu nutzen und den Pkw stehen zu lassen. Andererseits bleibt es eine Aufgabe, der Politik die klimaschonende Wirkung des ÖPNV-Systems zu vermitteln und politisches Handeln mit dem Ziel einzufordern, verlässliche Rahmenbedingungen für ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot zu schaffen. Immerhin sind drei von vier befragten Bundesbürgern der Auffassung, aus Klimaschutzgründen solle zu allererst in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs investiert werden. Eine Forderung, deren Deutlichkeit überrascht, dessen Berücksichtigung im politischen Handeln aber noch aussteht.

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk

Das zentrale Anzeigenmotiv der VDV-Kampagne fordert zur häufigeren Nutzung von Bussen und Bahnen auf. Denn: Bus und Bahn fahren spart CO₂ und schont die Umwelt

Mit gezielten Aktionen zu den Bundesparteitagen der Koalition warb der VDV für eine Berücksichtigung von Bussen und Bahnen im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung



Zentrale Forderung an die Politik: Klima- und Umweltverträglichkeit als wichtigster Prüfmaßstab moderner und nachhaltiger Verkehrspolitik



VDV-Bustour zeigt: Busse und Bahnen sind wichtiger Standortfaktor

Politisch stand das Jahr 2007 in Deutschland unter einer klaren Agenda: Die Wirtschaft sollte endlich wieder richtig in Schwung kommen und neue Arbeitsplätze sollten geschaffen werden. Die VDV-Kampagne »Damit Deutschland mobil bleibt« hat daher die Bedeutung von Bussen und Bahnen für den Wirtschaftsstandort Deutschland im Jahr 2007 in den Mittelpunkt gestellt. Denn ohne den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein nachhaltiger Wirtschaftsaufschwung nicht möglich. Über 100 Wirtschaftsunternehmen – von BASF über Dr. Oetker bis hin zu Vorwerk – unterstützten diese Botschaft im Rahmen des Aktionsbündnisses »Wir bringen die Wirtschaft in Fahrt« auf einer deutschlandweiten VDV-Bustour.

Auch der ehemalige Präsident des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI), Prof. Dr.-Ing. E. h. Hans-Olaf Henkel, ist von der Bedeutung des ÖPNV für den Standort Deutschland überzeugt. Er übernahm daher die Schirmherrschaft für das Aktionsbündnis. Zum Tourauftakt am 26. April 2007 in Berlin kam Henkel – passend zum Thema – mit der U-Bahn angereist. Vor Ort, aber auch in mehreren Publikationen, stellte Henkel heraus, dass man insbesondere auch in Busse und Bahnen investieren müsse, um die Wirtschaft in Fahrt zu bringen.

Nach dem Start machte der VDV-Tourbus in über 40 deutschen Städten Halt. Überall demonstrierten Unternehmer, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände sowie

Deutsche Wirtschaft fordert konsequente Förderung von Bussen und Bahnen

Besonders beeindruckend wirkte die große Unterstützung des Aktionsbündnisses durch bekannte Firmen. 114 namhafte deutsche Wirtschaftsunternehmen – darunter DHL, BMW und die Allianz Deutschland AG sowie andere große Namen der deutschen Wirtschaft – hatten sich im Rahmen der Aktionstour aktiv für eine konsequente Förderung und starke politische Rückendeckung von Bussen und Bahnen in Deutschland ausgesprochen. Nur mit attraktiven Bus- und Bahnangeboten bleibe Deutschland ein starker Standort. So wurde an jeder Station deutlich, dass die Wirtschaft auf Busse und Bahnen setzt. Eine Befragung unter

Mit der Allianz AG und dem Kulturkaufhaus Dussmann machten große Wirtschaftsunternehmen beim Auftakt der Tour am Brandenburger Tor in Berlin mit: von links Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann (VDV-Hauptgeschäftsführer), Andreas Sturmowski (Vorstandsvorsitzender BVG), Jürgen Roß (Marketingleiter VBB), Dr. Thomas Neugebauer (Regionalleitung Allianz Nordost), Harald Wolf (Wirtschaftssenator von Berlin), Hartwig Schulte-Loh (Geschäftsführer Kulturkaufhaus Dussmann), Christian Wiesenhütter (stv. IHK-Hauptgeschäftsführer Berlin), Prof. Dr.-Ing. E. h. Hans-Olaf Henkel (Schirmherr des Aktionsbündnisses)



Politiker den Schulterschluss für einen starken ÖPNV, indem sie die Logos von Firmen und Städten auf den VDV-Tourbus klebten. Nach 42 Stationen, über 4.400 gefahrenen Kilometern und der Unterstützung durch über 200 Aktionspartner endete die fast zweimonatige Bustour »Wir bringen die Wirtschaft in Fahrt« auf der VDV-Jahrestagung in Halle.



den an der Tour beteiligten Unternehmen gab dem VDV Rückenwind für politische Forderungen: 96 Prozent der Teilnehmer attestierten dem ÖPNV eine große Bedeutung als Standortfaktor. Die befragten Unternehmen repräsentierten rund 500.000 Mitarbeiter, von denen über 30 Prozent mit dem ÖPNV zur Arbeit fahren.

Öffentliche Verkehrsmittel sind Zugpferde der Wirtschaft

Die Ergebnisse dieser Befragung wurden durch eine repräsentative Studie des Instituts TNS Infratest



Die Broschüre »Deutschlands Netz für die Wirtschaft« wurde an politische Entscheider in Bund und Ländern verschickt

im Auftrag des VDV untermauert: Als wichtigsten allgemeinen Standortfaktor nach der Qualifikation der Arbeitskräfte nannten 91 Prozent der befragten Führungskräfte in Deutschland die Verkehrsanbindung ihrer Betriebe. Rund 70 Prozent gaben an, dass die Anbindung an den ÖPNV ein wichtiger verkehrlicher Standortfaktor sei. Damit standen Busse und Bahnen in ihrer Bedeutung noch vor einem Verkehrsflughafen (56 Prozent) und verfügbarem öffentlichem Parkraum (50 Prozent). Für die Studie wurden im Januar 2007 rund 100 Führungskräfte der TOP-1.000-Unternehmen in Deutschland befragt.

Im September und Oktober führte das Politikinstitut berlinpolis zwei weitere Umfragen für den VDV durch. Zum einen wurden 124 gewerkschaftliche Bundes- und Landesorganisationen aller Branchen, zum anderen 106 Kommunalpolitiker in ganz Deutschland zur Bedeutung von Bussen und Bahnen für Arbeitnehmer und den Standort befragt.

Ganz allgemein war die Zustimmung zum System ÖPNV überwältigend. 100 Prozent der befragten Gewerkschaftsorganisationen hielten einen gut ausgebauten und verlässlichen ÖPNV für wichtig für die arbeitende Bevölkerung. 93 Prozent der Kommunalpolitiker sahen im ÖPNV einen wichtigen Standortfaktor. Mit Blick auf die Zukunft von Bussen und Bahnen waren sich Gewerkschafter und Kommunalpolitiker ebenso einig: Die Bedeutung des ÖPNV wird zunehmen. Gesellschaftliche Ent-

wicklungen, wie »demografischer Wandel«, »Klimawandel« und »steigende Energiekosten«, spielten dabei die wichtigsten Rollen bei der Beurteilung.

ÖPNV wichtiger Partner für nachhaltiges Wirtschaften

Auch die aktuelle Klimadebatte gab dem Aktionsbündnis Rückenwind. Viele Firmen schätzen den ÖPNV auch wegen seiner umweltfreundlichen Mobilität. In Nürnberg bekannte sich beispielsweise die DATEV e.G. genau aus diesem Grund zum Aktionsbündnis. Bis zu 400-mal weniger Feinstaub und pro Person mehr als die Hälfte weniger CO₂ waren überzeugende Zahlen.

Aktionsbündnis beeindruckte Politik

Die Botschaften des Aktionsbündnisses erreichten das Ohr der Politik. An fast jeder Station waren Oberbürgermeister, Landräte oder andere Kommunalpolitiker mit dabei. Aber auch Abgeordnete von Landtagen oder aus dem Bundestag bekannten sich zu dem Aktionsbündnis: In Saarbrücken Wirtschaftsminister Dr. Hanspeter Georgi, in Hamburg Umweltsenator Axel Gedaschko. In Berlin klebte Wirtschaftsminister Harald Wolf das Berlin-Logo auf den Bus. Sachsen-Anhalts Verkehrsminister und Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz der Länder, Dr. Karl-Heinz Daehre, stellte in Magdeburg heraus, dass die Erfolge der Regionalisierung nicht durch Kürzungen gefährdet werden dürften.

Auf der Jahrestagung in Halle übergab VDV-Präsident Günter Elste am 19. Juni 2007 den Aktionsbus des VDV symbolisch an den Staats-

sekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jörg Hennerkes. Dieser zeigte sich beeindruckt von der starken Allianz aus Wirtschaft und Verkehr. Er betonte, dass man an der Aktion erkenne, dass der ÖPNV ein wichtiger Motor für die deutsche Wirtschaft sei. Daher werde die finanzielle Förderung von Bus und Bahn auch in Zukunft ganz oben auf der politischen Agenda stehen.

Erlebbarkeit des Aktionsbündnisses in Internet und Werbung

Um die Botschaften des Aktionsbündnisses noch breiter zu streuen, wurde jede Station auch im Internet erlebbar gemacht. Unter www.deutschland-bleibt-mobil.de waren nicht nur die aktuellen Aussagen der Beteiligten tagesaktuell nachzulesen. Viele Bilder vermittelten auch einen Eindruck der Stimmung vor Ort. Besonders beliebt war neben den Stationsseiten auch das Tourtagebuch, in dem das Busteam jeden Tag einen Blick hinter die Kulissen gestattete. Knapp 12.000 Nutzer besuchten die Website während der Tour, durchschnittlich waren das 152 Besucher pro Tag.

Auch in der Werbung wurden die Botschaften des Aktionsbündnisses umgesetzt. Zum ersten Mal setzte der VDV dabei nicht nur auf drei bundesweite Motive. Das Kampagnenbüro ermöglichte den an der Bustour beteiligten Unternehmen auch, die Motive regional zu adaptieren. Über 20 Werbemotive kamen dabei zustande. Mit der Schaltung der drei überregionalen Anzeigenmotive zur Bustour in Sonntagszeitungen und Wirtschaftsmagazinen wurden 50 Prozent der Kernzielgruppe mit im Schnitt 3,1 Kontakten erreicht.

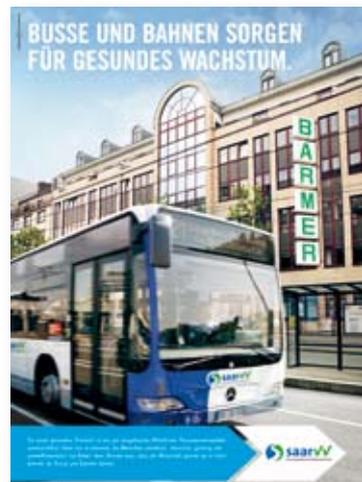


Service für Mitgliedsunternehmen

Leider konnte der VDV-Tourbus nicht bei allen Mitgliedsunternehmen Station machen. Das Kampagnenbüro hat jedoch versucht, die Themenwelle »Wir bringen die Wirtschaft in Fahrt« auch allen anderen ÖPNV-Unternehmen zu öffnen. Mit Musterpressemitteilungen, Hintergrund- und Argumentationspapieren sowie der Broschüre zur Bustour erhielten alle VDV-Mitgliedsunternehmen mit Personenverkehr mehrfach Materialien für ihre Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. So hat der VDV mit dem Aktionsbündnis »Wir bringen die Wirtschaft in Fahrt« durch Veranstaltungen vor Ort, Presseberichte, Internet und Werbung gezeigt, dass eine leistungsstarke Wirtschaft ein modernes ÖPNV-System braucht. Ohne Busse und Bahnen ist ein nachhaltiger Wirtschaftsaufschwung in Deutschland undenkbar.

M. A. Karola Lambeck

Im Internet konnte man unter www.deutschland-bleibt-mobil.de die Tour aktuell verfolgen und Feedback geben. Knapp 12.000 Besucher nutzten die Chance



Ein nationales Werbemotiv mit Dr. Oetker, daneben die regionalen Motive aus Saarbrücken und Hameln

VDV nutzt Verkehrsmessen erfolgreich zur Präsentation der Verbandsarbeit

Zu den zahlreichen Instrumenten der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit gehört auch die Teilnahme an Messen und Ausstellungen. Der VDV nimmt seit Jahren als Aussteller erfolgreich an ausgewählten Messen teil. Neben der Präsenz auf einem Messestand nimmt der VDV auch regelmäßig Einfluss auf die Rahmen- und Kongressprogramme beziehungsweise gestaltet eigene Veranstaltungen. Durch seine Kompetenz als Fach- und Branchenverband spielt der VDV hierbei eine wesentliche Rolle. An der »#railtec« und der »transport logistic«, die beide im Jahr 2007 stattfanden, wird beispielhaft die Messe-PR des Verbandes dargestellt.

Die #railtec 2007 – verkehrspolitischer Kongress und begleitende Ausstellung – fand zum sechsten Mal von 12. bis 14. November 2007 in Dortmund statt. Veranstalter der Kongressmesse »Für ein mobiles Europa« war die Messe Westfalenhallen Dortmund in Kooperation mit dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Der VDV sowie weitere nationale und internationale Branchenverbände, Interessengemeinschaften und politische Institutionen hatten die Veranstaltung mit ihrem fachlichen Know-how unterstützt.

So nahm VDV-Präsident Günter Elste am Eröffnungsforum teil, das den politischen Höhepunkt des Kongresses der #railtec bildete. NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke begrüßte dazu neben dem Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Jörg Hennerkes, den Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des

#railtec-Partnerlandes Ungarn, Balázs Felsmann. An der Diskussion der zentralen Frage »Schiene, Straße, Luft und Wasser – auf welchem Weg bleibt Europa mobil?« nahmen prominente Vertreter der Verkehrswirtschaft teil: Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Personenverkehr der DB AG, Klaus-Michael Kühne, Verwaltungsratspräsident der Kühne + Nagel International AG, und Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Cargo AG. Auch bei den meisten der acht weiteren prominent besetzten Foren zu aktuellen ökonomischen und technischen Entwicklungen war der VDV hochrangig vertreten. Das große Interesse am grenzüberschreitenden Dialog dokumentierte die Teilnahme von Verkehrsministern, Staatssekretären und Bahnchefs aus acht europäischen Ländern.

NRW-Ministerpräsident Rüttgers zu Gast am VDV-Stand

Der Ministerpräsident des Landes NRW, Dr. Jürgen Rüttgers, besuchte beim Eröffnungsrundgang unter anderem den VDV-Stand auf der Messe. VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann nutzte die Gelegenheit, auf die Notwendigkeit hinzuweisen, gerade in der aktuellen Klimadiskussion den ÖPNV nachhaltig zu fördern, da dieser zu einer deutlichen Verringerung der Umweltbelastung im Verkehr beitrage. Auf dem »Forum Nahverkehr« in der Messe, das der VDV und die Verkehrsverbände Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS) initiiert hatten, war der VDV wieder mit einem etwa 100 Quadratmeter großen Gemeinschaftsstand vertreten. Auf dem Forum Nahverkehr präsentierten Verkehrsunternehmen, -verbände und Industriepartner aktuelle Projekte zu technischen Lösungen für Fahrgastinformation und Vertrieb. Der VDV selbst veranstaltete zwei Präsentationen zum eTicket

Deutschland und zum HandyTicket-Pilotprojekt. VDV-Präsident Elste hielt einen Vortrag zum Thema »Gesellschaftspolitische Bedeutung des ÖPNV: Mobilität, Ökonomie und Ökologie«. Außerdem war das Forum Ausgangspunkt für einen so genannten eTicket-Parcour, der die Chancen und Möglichkeiten des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) praktisch demonstrierte. Interessenten erhielten eine Chipkarte, mit der sie Anwendungen der VDV-Kernapplikation an den Ständen von 15 Unternehmen testen konnten.

Am Rande der #railtec tagte das Präsidium des VDV, das von Landesminister Wittke persönlich begrüßt wurde. Auch die VDV-Landesgruppe NRW traf sich wieder zu ihrer Herbstsitzung; Günter Kozlowski, Staatssekretär im NRW-Verkehrsministerium, präsentierte dort die Schwerpunkte der Verkehrspolitik des Landes.

Kooperation mit ungarischen Eisenbahnen

Das #railtec-Partnerland Ungarn präsentierte sich in Dortmund mit einem Gemeinschaftsstand von 23 Eisenbahn- und Industrieunternehmen. Dort nahm der VDV die Gelegenheit wahr, mit der neu entstandenen Vereinigung der Ungarischen Eisenbahnen (Magyar Vasúti Egyesülés) eine Kooperationsvereinbarung abzuschließen. Im Beisein von Minister Wittke unterzeichneten Dr. János Berényi, Präsident des ungarischen Eisenbahnverbandes, und VDV-Präsident Günter Elste dieses Dokument.

Die Zusammenarbeit zielt auf eine Verbesserung des sozialen Umfeldes für die Eisenbahnen ab. Hierzu haben die beiden Verbände einen gegenseitigen Informationsaustausch zur Marktentwicklung in Deutschland und Ungarn vereinbart. Darüber hinaus werden sie Kontakte zwischen den Marktteilnehmern fördern sowie sich gegenseitig bei Veranstaltungen und Publikationen unterstützen. Die aus der Kooperation gewonnenen Informationen sollen insbesondere den jeweiligen Mitgliedsunternehmen zugute kommen. So haben die Verbände auch vereinbart, dass sich die Mitgliedsunternehmen direkt und aus erster Hand beim jeweiligen Partnerverband informieren können. Die Unternehmen



Ein politischer Höhepunkt der #railtec 2007: das Eröffnungsforum, an dem auch VDV-Präsident Günter Elste (1. von rechts) teilnahm



VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann begrüßte NRW-Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers am VDV-Stand

bekommen somit die Möglichkeit, sich über eine neutrale Stelle wichtige Basisinformationen zu beschaffen.

So haben die Aktivitäten des Verbandes auf der #railtec mit diesmal rund 300 Ausstellern und 13.000 Teilnehmern Form dazu beigetragen, durch Präsentationen und Kontakte mit Politikern, Behörden- und Industrievertretern die Positionen und Standpunkte des VDV zu kommunizieren.

transport logistic mit seehafenähnlichen Zuwachsraten

Weiter auf Rekordkurs befindet sich die transport logistic. Die internationale Leitmesse für Logistik, Telematik und Verkehr verzeichnete vom 12. bis 15. Juni 2007 insgesamt 47.636 Fachbesucher, was einem Zuwachs von 18 Prozent im Vergleich zur Messe im Jahr 2005 bedeutet. 1.582 Aussteller (plus 19 Prozent) präsentierten in München auf 89.771 Quadratmetern (plus 15 Prozent) Innovationen und Dienstleistungen einer wachsenden Branche. Die transport logistic hat viele internationale Aussteller und Besucher. Die Fachbesucher kamen aus nicht weniger als 118 Ländern. Die Messe hat unter den Top-Ten-Besucherkönländern neben Deutschland folgende Reihenfolge: Österreich, Niederlande, Italien, Schweiz, Tschechische Republik, Polen, Frankreich, Belgien, Großbritannien und Nordirland sowie Slowenien. Bemerkenswert war vor allem das stark gewachsene Interesse aus den Ländern Ost- und Südosteuropas und dem Nahen Osten.

Der Blick auf diese Struktur zeigt bereits die Relevanz der transport logistic für den Schienengüterverkehr und sein wirtschaftliches Umfeld. Längst liegen die größten Potenziale für die deutschen Güterbahnen im internationalen Verkehr. Hierbei deckt sich das Marktgebiet sehr stark mit den Herkunftsländern der meisten Fachbesucher. Das starke Interesse in Ost- und Südosteuropa entspricht zudem dem derzeitigen Markterschließungsraum. Auch die Länder des Mittleren Ostens, Zentral- und Fernostasiens sind mehr als nur Visionsräume, sie sind bereits Experimentierbereiche geworden. Auf der anderen Seite ist der mitteleuropäische Wirt-

schaftsraum inzwischen Zielgebiet zahlreicher ausländischer Güterbahnen.

Die zunehmende Globalisierung führt zu einem starken weltweiten Warenaustausch. Hierbei kommt dem vor allem auf langen Lauflinien wirtschaftlichen und zudem umweltfreundlichen Transportsystem Eisenbahn große Bedeutung zu. Die Auswirkungen zeigen sich zum Beispiel in den Seehäfen Deutschlands, der Niederlande und Belgiens. Jährliche Zuwachsraten über zehn Prozent sind hier eher das untere Limit der Entwicklung. Hinzu kommt die Eingliederung der jüngeren EU-Mitgliedsstaaten in den gemeinsamen Wirtschaftsraum. So kann es nicht verwundern, dass die transport logistic am Standort Deutschland, dem Brückenkopf Europas, mit einer solchen Eigendynamik folgt.

VDV folgt dem Trend der Internationalisierung

Der Branchenverband VDV stellt das Thema des internationalen Schienengüterverkehrs in den Fokus seiner Aktivitäten. So sind die Internationalen Bahnkongresse und die speziellen Länderveranstaltungen in Zusammenarbeit mit der VDV-Akademie inzwischen etabliert. Im Jahr 2006 erschien zudem das Buch »Europäischer Schienengüterverkehr – ein Markt mit Zukunft« in der Blauen Reihe des VDV. Auch werden kontinuierlich Fachbeiträge zum internationalen Verkehr in der Zeitschrift Güterbahnen veröffentlicht.

Folglich fand sich Internationales auch im Messeauftritt des VDV auf der transport logistic wieder. Am VDV-Gemeinschaftsstand, mit über 300 Quadratmetern und elf Partnern der bisher größte Messeauftritt des VDV, präsentierte sich mit der niederländischen Rail Cargo Information (RCI) erstmals eine internationale Partnerorganisation. Des Weiteren hat der VDV den europäischen Verband European Rail Freight Association (ERFA) mitvertreten. Im Rahmen des offiziellen Rahmenprogramms der transport logistic veranstalteten VDV und RCI ein Forum zum internationalen Schienengüterverkehr. Bei starkem, alle Sitz- und Stehplätze ausfüllendem Besucherinteresse wurden Fragen des Netzzugangs, der Marktpotenziale, Netzwerke und Visionen erörtert.



Der VDV wird die internationale Thematik neben seinem regionalen und nationalen Blickwinkel weiter etablieren. Hierzu zählt insbesondere das durch den Fachbereich »Marktfragen des Güterverkehrs« im Aufbau befindliche Netzwerk mit europäischen Partnerorganisationen. Die Marktkommunikation des Verbandes wird die Ergebnisse der Branchenentwicklungen und der Verbandsaktivitäten auch zukünftig über die verschiedenen Kanäle einer breiten Fachöffentlichkeit zugänglich machen.

Dr. János Berényi, Präsident des ungarischen Eisenbahnverbandes, und VDV-Präsident Günter Elste unterzeichneten im Beisein von NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke einen Kooperationsvertrag

*Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn
Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller*

Dem Trend der Branche folgend behandelte der VDV neben weiteren Themen auch den internationalen Schienengüterverkehr; umso erfreulicher, dass am VDV-Gemeinschaftsstand auf der transport logistic erstmalig auch eine europäische Partnerorganisation vertreten war



Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt – ausführliche Stellungnahme des VDV zum Grünbuch der EU-Kommission

Wie sollte zukünftig eine nachhaltige Mobilität in der Stadt garantiert werden und welche Rolle kann darin die Europäische Union spielen? Auf diese zentralen Fragen versucht das von der Europäischen Kommission (KOM) im Herbst 2007 vorgestellte Grünbuch »Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt« KOM(2007) 551 Antworten zu geben. Der VDV hat sich mit zwei umfangreichen Stellungnahmen an der Diskussion auf europäischer Ebene beteiligt.

Die KOM hatte für dieses Grünbuch eine etwas untypische Verfahrensweise gewählt. Bereits vor Erscheinen des Grünbuchs im Frühjahr 2007 fand eine erste Konsultation mit einer Reihe von Veranstaltungen der KOM statt. Der VDV hatte an diesen Veranstaltungen teilgenommen und im April 2007 eine erste Stellungnahme zur Vorbereitung des Grünbuchs veröffentlicht. Auch im Rahmen der eigentlichen Konsultation, die mit der Veröffentlichung des Grünbuchs Ende September 2007 begonnen hatte, nahm der VDV zu den 25 im Grünbuch gestellten Fragen im Februar 2008 Stellung. Im weiteren Verlauf hat die KOM bereits einen Aktionsplan für Herbst 2008 angekündigt, der konkrete Aktionen zur städtischen Mobilität enthalten soll.

Die europäischen Ziele in der Umweltpolitik sind nur erreichbar, wenn auch der regionale und lokale Verkehr Berücksichtigung findet



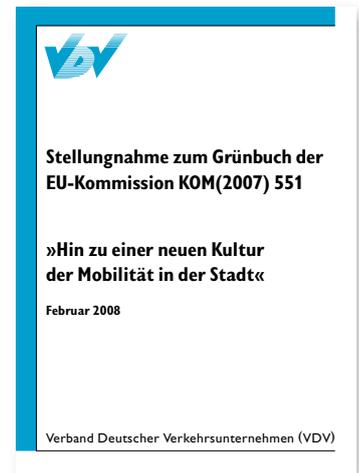
Motivation der KOM für das Grünbuch

Im Verkehrsbereich hatte sich die Europäische Union in der Vergangenheit insbesondere mit Regelungen zum grenzüberschreitenden Verkehr zur Realisierung und Stimulierung des EU-Binnenmarktes oder aus Umweltschutzgründen befasst. Aus diesem Grund waren die bisherigen Aktivitäten der KOM, wie beispielsweise die EU-Eisenbahnpakete oder Regelungen im Luft- und Seeverkehr, meist auf den Fernverkehr und die

transeuropäischen Verkehrsnetze beschränkt. Im Zusammenhang mit formulierten Zielen zur europäischen Umweltpolitik oder auch zur Straßenverkehrssicherheit wurde in den vergangenen Jahren jedoch auch deutlich, dass diese Ziele nur erreichbar sind, wenn auch der Verkehr auf lokaler und regionaler Ebene berücksichtigt wird. Deshalb macht die KOM im Grünbuch geltend, dass eine Reihe von mobilitätsrelevanten Problemen in städtischen Räumen eine europäische Dimension hat. Genannt werden Klimaschutz, Luftqualität und damit zusammenhängende gesundheitliche Probleme oder auch die wachsende Anzahl von Unfällen im Stadtverkehr.

Darüber hinaus weist das Grünbuch darauf hin, dass 80 Prozent aller Europäer in Ballungsräumen leben, wo 75 bis 85 Prozent des jeweiligen nationalen Bruttosozialprodukts erwirtschaftet wird. Das Grünbuch fordert deshalb zu Handlungen auf allen Ebenen auf: lokal, regional, national und europaweit. Die KOM kommt zum Schluss, dass die Kommunen diese Probleme nicht alleine ohne Zusammenarbeit auf europäischer Ebene lösen könnten, und schlägt deshalb vor, dass »Europa die Möglichkeiten zur Reflexion, zur Unterbreitung von Vorschlägen und zur Mobilisierung bei der Formulierung einer Politik hat, die dann auf örtlicher Ebene entschieden und umgesetzt wird«. Dabei erkennt die KOM an, dass »Europas Städte sich alle voneinander unterscheiden. Aber sie stehen vor ähnlichen Herausforderungen und suchen gemeinsame Lösungen.«

Der VDV begrüßt in seiner jüngsten Stellungnahme vom Februar 2008 das Grünbuch und die damit angestoßene breite Diskussion zur zukünftigen Gestaltung der Mobilität in unseren Städten. Die Stellungnahme enthält eine Reihe von Vorschlägen für Aktivitäten auch auf europäischer Ebene. Gleichwohl



Der VDV begrüßt die Diskussion zur künftigen Gestaltung innerstädtischer Mobilität

betont der VDV, dass bei der Empfehlung weiterer Aktionsfelder das Subsidiaritätsprinzip eine zentrale Rolle spielen muss. Deshalb ist der VDV der Auffassung, dass sich die EU-Ebene nur beschränkt für Gesetzgebungsiniciativen im Bereich der städtischen Mobilität eignet. Falls solche erforderlich erscheinen sollten, dürfen sie nur Rahmenvorgaben machen und ansonsten keinesfalls detailliert vorschreiben, welche Maßnahmen vor Ort ergriffen werden sollen. Interessanterweise wurde selbst von der KOM bei verschiedenen Diskussionen zum Grünbuch auf europäischer Ebene betont, dass, bevor weitere legislative Maßnahmen auf den Weg gebracht werden würden, zunächst untersucht werden sollte, ob alternative Maßnahmen nicht zum gleichen Ziel führen könnten.

Anhand der 25 im Grünbuch formulierten Fragen geht die VDV-Stellungnahme dann auf einzelne Themenbereiche ein. Dabei macht der VDV seine Unterstützung für eine verstärkte Fortführung des Erfahrungsaustausches auf EU-Ebene zwischen Städten zur Realisierung einer nachhaltigen Mobilität und insbesondere zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs deutlich. Darüber hinaus spricht sich der VDV für EU-weite Bewusstseinsmaßnahmen zum Mobilitätsverhalten und zur Nutzung alternativer Verkehrsträger aus und unterstützt – wie vor einigen Jahren auf EU-Ebene bereits angedacht – einen EU-Rahmen für die Erstellung von Plänen für eine nachhaltige städtische Mobilität (»sustainable urban transport plans«) für Städte mit mindestens 100.000 Einwohnern. Damit soll

eine integrierte und nachhaltige Planung von Flächennutzung und Mobilität für Personen und Güter in Städten und ihrem Umland sichergestellt werden. Dadurch verspricht sich der VDV insbesondere eine weitere Stärkung des öffentlichen Verkehrs.

Außerdem sieht der VDV weitere EU-Handlungskompetenzen im Bereich Forschung und Entwicklung. Dort können in ausgewählten Bereichen im Rahmen des siebten EU-Forschungsrahmenprogramms wichtige Impulse gegeben und Fortschritte für den öffentlichen Nahverkehr erreicht werden. Ein Beispiel dafür könnte die Erprobung von Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr sein. Auch die im Grünbuch angekündigte Initiative zur Entwicklung einer Methode der Internalisierung externer Kosten im städtischen Verkehr könnte weitere Argumente zur Förderung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs liefern und wird deshalb vom VDV unterstützt.

Einer Reihe von weiteren im Grünbuch erwähnten Themen für mögliche Aktivitäten der EU im Bereich städtischer Mobilität steht der VDV eher skeptisch gegenüber. So nennt das Grünbuch eine Europäische Charta der Rechte und Pflichten von Fahrgästen im öffentlichen Verkehr. Damit könnte laut Auffassung der Kommission die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs verbessert werden. Darüber hinaus werden weitere Aktivitäten der KOM zur Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr angekündigt. Kurz nach Erscheinen des Grünbuchs hatte die Kommission dazu eine Mitteilung KOM (2007) 649 zur Terrorismusbekämpfung vorgelegt. Darin wird die Einrichtung einer Expertenarbeitsgruppe für Sicher-

heit im städtischen Nahverkehr unter Leitung der KOM vorgeschlagen. Der VDV hatte bereits in der Vergangenheit die Problematik aufgezeigt, die sich mit diesen Initiativen verbindet, und sich klar gegen europäische Aktivitäten in diesen Bereichen ausgesprochen, da aufgrund lokaler, regionaler und nationaler Unterschiede entsprechende Regelungen nur auf diesen Ebenen entwickelt werden sollten.

Neuer Vorschlag für eine Richtlinie zur Förderung sauberer Straßenfahrzeuge

Kurz nach der Ankündigung im Grünbuch zur städtischen Mobilität hat die KOM am 21. Dezember 2007 einen revidierten Vorschlag für eine Richtlinie KOM (2007) 817 zur Förderung sauberer Straßenfahrzeuge vorgelegt. Mit dem neuen Vorschlag verfolgt die KOM die gleichen Ziele wie mit der fast zeitgleich zwei Jahre zuvor präsentierten ersten Version: Einerseits soll ein Markt für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien und Kraftstoffen geschaffen werden, und andererseits erhofft sich die KOM durch die Verringerung der Schadstoffemissionen einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität.

Der erste Vorschlag hatte eine obligatorische Beschaffung von mindestens 25 Prozent aller durch Behörden und Verkehrsunternehmen erworbenen Neufahrzeuge > 3,5 Tonnen mit EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle)-Emissionsstandard vorgesehen. Er war anschließend im Europäischen Parlament und Rat vor allem daran gescheitert, dass eine solche Richtlinie wegen der in jedem Fall kommenden EURO V-Einführung in 2009 als überflüssig erachtet wurde. Der neue Vorschlag umfasst

nun alle Fahrzeuge, die von »Auftraggeber(n) und Beschaffungsstellen im Sinne der Richtlinien des öffentlichen Vergaberechts (2004/17/EG und 2004/18/EG) sowie Unternehmen, die aufgrund eines mit einer Behörde geschlossenen Vertrags oder einer behördlichen Lizenz, Erlaubnis oder Genehmigung Verkehrsdienste erbringen«, beschafft werden. Im Vergleich zum früheren Vorschlag umfasst dieser neue Richtlinienvorschlag damit nicht nur schwere Nutzfahrzeuge (> 3,5 Tonnen), sondern auch alle anderen Straßenfahrzeuge, sofern sie nach den Bestimmungen des öffentlichen Vergaberechts beschafft werden.

Ebenfalls neu ist, dass bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen Behörden und Verkehrsunternehmen verpflichtend eine Life-Cycle-Cost (LCC)-Betrachtung in Bezug auf die anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der globalen (CO₂) und der lokalen Schadstoffemissionen (externe Kosten) durchführen müssen. Die Berechnung dieser Kosten soll anhand einer in der Richtlinie vorgeschlagenen Methodik erfolgen. Von dieser verpflichtenden LCC-Betrachtung verspricht sich die KOM, dass dadurch zukünftig alternativ angetriebene Fahrzeuge, wie zum Beispiel mit Gas- oder Hybridantrieben, in einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung bei der Beschaffung von Neufahrzeugen größere Chancen haben als bei einer isolierten Betrachtung der reinen Anschaffungskosten berücksichtigt werden.

Die Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie soll zunächst freiwillig und ab 1. Januar 2012 verpflichtend erfolgen. Der VDV wird sich bei diesem Thema wie in der Vergangenheit eng mit der UITP, dem internationalen Verband für öffentlichen Nahverkehr, abstimmen. So muss insbesondere untersucht werden, ob busspezifische Anforderungen im Richtlinienvorschlag genügend berücksichtigt wurden. Außerdem wird sich der VDV dafür einsetzen, dass mögliche Extrakosten, die beschaffenden Stellen aufgrund einer teureren (aber für die Gesamtgesellschaft mit monetären Vorteilen verbundene) Fahrzeugtechnologie entstehen, genau ermittelt werden und separat betrachtet werden können.

Von der neuen Richtlinie KOM (2007) 817 erhofft sich die Kommission nicht nur einen Markt für alternative Antriebe und Kraftstoffe, sondern zudem eine verringerte Schadstoffemission und damit eine verbesserte Luftqualität in den europäischen Städten



Dipl.-Geogr. Ulrich Weber

Mit Steuer fällt das Lenken leichter – wie das Steuerrecht zum Klimaschutz beitragen kann

Zur Bewältigung des Klimawandels fällt umweltfreundlichen Verkehrsträgern eine bedeutende Rolle zu. Das Steuerrecht kann mit Anreizen umweltschonendes Verkehrsverhalten effizient fördern. Zwar nutzt die Steuerpolitik schon Instrumente, um neben dem Hauptzweck, der Finanzierung von Staatsaufgaben, volkswirtschaftlich wichtige Lenkungsaufgaben zu übernehmen. Doch wurden wichtige verkehrs- und umweltpolitische Steuerungsinstrumente aus Haushaltsgründen abgebaut oder nachhaltig geschwächt. Das Potenzial »zu steuern mit Steuern« wird nicht ausgeschöpft und verdient angesichts der existenziellen Herausforderungen durch den Klimawandel weit mehr Beachtung. Welche Anreizmechanismen bestehen und wie vorhandene gestärkt werden können, wird im Folgenden aufgezeigt.

Einkommensteuer

Die Berücksichtigung der Wegekosten von Berufspendlern ist ein Beispiel für den Abbau sinnvoller Lenkungsnormen im Steuerrecht. Aufwendungen eines Arbeitnehmers zur Erwerbung, Sicherung und Erhaltung der Einnahmen gelten nach dem objektiven Nettoprinzip als Werbungskosten. Das Prinzip leitet sich aus dem verfassungsrechtlichen Gebot der Besteuerung nach der finanziellen Leistungsfähigkeit ab. Seit 1920 gelten Wegekosten als erwerbsbedingt. Allerdings erkannte der Gesetzgeber mit der zunehmenden Motorisierung in den 70er Jahren den Einfluss der Besteuerung auf die Verkehrsmittelwahl und senkte die Kraftwagenpauschale unter die Kosten eines Mittelklassewagens. Ziel war, dadurch zur Verlagerung des motorisierten Berufsverkehrs auf Busse und Bahnen beizutragen. Ein Umdenken in der Steuerpolitik fand statt (ausführlich, auch zu den Argumenten für und wider die Pendlerpauschale, siehe VDV-Jahresbericht 2005/06).

Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel wurden der Abzugsbeschränkung nicht unterworfen. Sie konnten

anstelle der Pauschale die tatsächlichen Kosten, zum Beispiel für ein Jobticket, ansetzen. Dass eine differenzierte Abzugsregelung zur Durchsetzung verkehrspolitischer Erwägungen zulässig ist, steht in Übereinstimmung mit dem in Artikel 20a Grundgesetz verankerten Staatsziel »Umweltschutz« und wurde vom Bundesverfassungsgericht bestätigt (Az. 1 BvL 12/68). Für Besteuerungszeiträume ab 2007 hat der Gesetzgeber erstmals die Grundentscheidung getroffen, dass die erwerbsbedingte Sphäre erst am Werkstor beginnt (Werkstorprinzip). Er begründet dies mit dem Überwiegen privater Gründe für die Wohnortwahl.

Allerdings wurde der Abzug nur für Entfernungen bis 20 Kilometer gestrichen, während Fernpendlern die Entfernungspauschale ab dem 21. km als »Härtefallregelung« weiter »wie Werbungskosten« gewährt wird. Für die Mehrheit der Nahverkehrspendler hat dies bei einer mittleren Fahrtweite von 9 Kilometern allerdings zur Folge, dass sie Aufwendungen für den ÖPNV regelmäßig nicht mehr absetzen können. Das Anreizinstrument, über den Abzug die Verkehrsmittelwahl zu steuern,

wurde der Haushaltskonsolidierung geopfert. Die einfachgesetzliche Änderung der Wertung von Wegekosten hatte zur Konsequenz, dass das Bundesverfassungsgericht von Finanzrichtern angerufen wurde, die die Neuregelung für verfassungswidrig halten (Az. BVerfG 2 BvL 1/07). Allein das Ziel der Haushaltskonsolidierung rechtfertigt nach Auffassung des Finanzgerichtes Niedersachsen die Neuregelung nicht, zumal auch keine verkehrspolitischen Erwägungen zu erkennen seien (Az. 8 K 549/06). Auch der Bundesfinanzhof äußerte ernstliche Zweifel (Az. VI R 27/07). Für die Verfassungswidrigkeit der Regelung spricht auch das Gebot der Folgerichtigkeit.

Die alleinige Begünstigung der besonders schadstoffträchtigen Pkw-Fernpendlerverkehre setzt ein sachlich kaum begründbares umweltpolitisches Fehlsignal. In der Stellungnahme zum Steueränderungsgesetz 2007 hatte der VDV insbesondere die Beibehaltung des Jobticketabzuges bei gleichzeitiger Reduzierung der Entfernungspauschale für alle Pkw-Pendler vorgeschlagen und aufgezeigt, dass eine differenzierte Abzugsregelung zu Lenkungszwecken verfassungskonform gestaltbar sei. Hätte man diese mit Klimaschutzziele begründet, wäre die Diskussion um die Verfassungsmäßigkeit kaum entstanden. Bei einem Bus- und Bahnfahreranteil von rund 12 Prozent wäre das fiskalische Einsparziel weitgehend erreicht worden und die Bundesregierung hätte sich nicht zu ihren umweltpolitischen Absichtserklärungen in Widerspruch gesetzt. Eine sachgerechte Ausgestaltung der Lenkungsnorm könnte den Zielkonflikt zwischen verfassungskonformer Besteuerungssystematik, haushaltspolitischen Notwendigkeiten und gestalterischen politischen Ansprüchen intelligent lösen.

Energiesteuern

Auch Energieabgaben sind effiziente Lenkungsinstrumente. Der europäische Gesetzgeber hat dies erkannt und sieht nicht nur die Notwendigkeit vor, dass sich auch die externen Kosten des Verkehrs in den Energiepreisen angemessen niederschlagen, sondern auch, dass für umweltverträgliche Verkehrsarten umfassende Ermäßigungs- und Befreiungsmöglichkeiten geschaffen werden. Auch



Besteuerungsformen mit Lenkungsfunktionen · Nationales Recht

Grundlage	Fundstelle · Art der Vergünstigung	Verkehrspolitische Forderung des Verbandes
Einkommensteuer (EStG)	<p>§ 9 Abs. 2 • Wegekosten zur Arbeit gelten seit 2007 nicht mehr als Werbungskosten (Änderung der Wertung durch den Gesetzgeber; künftig gilt das »Werkstorprinzip«). Zur Abgeltung erhöhter Aufwendungen für Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte wird für »Härtefälle« ab dem 21. Entfernungskilometer (EKm) weiter ein Abzug von 0,30 Euro für jeden vollen Entfernungskilometer wie Werbungskosten gewährt.</p>	<p>Bis 2006 bestand praktisch keine Abzugsbeschränkung für Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Höchstbetrag 4.500 Euro). Forderung: unbegrenzter ÖPNV-Kostenabzug unabhängig von der Entfernung; Halbierung der Kostenpauschale für sonstige Fälle; alternativ: Wiedereinführung der 2004 abgeschafften Jobticketbefreiung gemäß § 3 Nr. 34 EStG a. F. *</p>
	<p>§ 40 Abs. 2 Satz 2 • 15 Prozent Pauschalsteuersatz für Sachbezüge in Form der unentgeltlichen oder verbilligten Beförderung eines Arbeitnehmers zwischen Wohnung und Arbeitsstätte und für zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn geleistete Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (z. B. Jobtickets) bis zur Höhe der gemäß § 9 Abs. 2 abziehbaren Entfernungspauschale</p>	<p>Bis 2006 war die Pauschalbesteuerung des Gesamtwertes eines Jobtickets bzw. Jobticketzuschusses möglich. Seit 2007 ist die Pauschalierung bei typischen Nahverkehrsstrecken bis 20 km ausgeschlossen, ab dem 21. Entfernungskilometer nur noch in Höhe der Pauschale möglich. Forderung: entfernungsunabhängige Pauschalierung von Jobticket-Sachbezügen und entsprechenden Ticketzuschüssen</p>
Kraftfahrzeugsteuer (KraftStG)	<p>§ 3 Nr. 6 • Befreiung für Kraftomnibusse und gleichgestellte Personenkraftwagen, die zu mehr als 50 Prozent der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet werden</p>	<p>Forderung: Sicherstellung des Lenkungszweckes der Linienbusbefreiung bei künftigen Reformen, d. h. Beibehaltung der Befreiung auch bei Änderung der Bemessungsgrundlagen (z. B. nach Schadstoffausstoß), hilfsweise Erhöhung der ÖPNV-Energiesteuervergütung bei Umlegung der Kfz-Steuer auf die Energiesteuer</p>
Umsatzsteuer (UStG)	<p>§ 12 Abs. 2 Nr. 10 • ermäßigter Steuersatz (7 Prozent) u.a. für die Beförderung von Personen im Schienenbahnverkehr ..., im Verkehr mit Oberleitungsnibussen, im genehmigten (und freigestellten) Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ... innerhalb einer Gemeinde oder wenn die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 km beträgt</p>	<p>Ab 2008 gilt der ermäßigte Steuersatz auch für Drahtseilbahnen und sonstige mechanische Aufstiegshilfen aller Art. Forderung: Einführung eines zweiten ermäßigten Steuersatzes in Höhe des EU-Mindestsatzes (5 Prozent) bei klimaschonender Beförderung von Personen mit öffentlichen Verkehrsmitteln</p>
Energiesteuer (EnergieStG; vormals Mineralölsteuer)	<p>§ 56 • Energiesteuervergütung von bis zu 11 Prozent (Diesel) als Teilausgleich für die Erhöhungen in den Jahren 2000 bis 2003 (sog. Ökosteuer) bei der Personenbeförderung mit Schienenbahnen (ohne Bergbahnen) oder in Kraftfahrzeugen im genehmigten (und freigestellten) Linienverkehr ..., wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt</p>	<p>Die ursprünglich hälftige Erstattung der Ökosteuerzuschläge (sog. ÖPNV-Vergütung) wurde 2004 um 12 Prozent gekürzt. Forderung: Befreiung von Energieerzeugnissen und Strom bei Verwendung als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und Oberleitungsnibusverkehr; Senkung der Energiesteuer bei Personenbeförderung mit Bussen im Linienverkehr auf den EU-Mindestsatz bzw. Befreiung für Biodiesel bei entsprechender Verwendung (entsprechend den Regelungen in der Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG).</p>
Stromsteuer (StromStG)	<p>§ 9 Abs. 2 Nr. 2 • ermäßigter Steuersatz für Strom, der im Verkehr mit Oberleitungsnibussen oder für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr (mit Ausnahme der betriebsinternen Werksverkehre und der Bergbahnen) entnommen wird</p>	<p>Der zunächst halbe Steuersatz wurde 2004 um 12 Prozent gekürzt. Forderung: Befreiung von Bahnen und Oberleitungsnibussen entsprechend Artikel 15 Absatz 1 e) der Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG)</p>
Grundsteuer (GrStG)	<p>§ 4 Nr. 3a • Befreiung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen, Wege, Plätze, Wasserstraßen, Häfen und Schienenwege sowie der Grundflächen mit den diesem Verkehr unmittelbar dienenden Bauwerken und Einrichtungen ...</p>	<p>Forderung: Sicherstellung des Befreiungstatbestandes für Verkehrsflächen bei der geplanten Grundsteuerreform</p>

* Befreiung für Zuschüsse des Arbeitgebers zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr (z.B. Jobticket)

Besteuerungsformen mit Lenkungsfunktionen · Europäisches Recht

Grundlage	Fundstelle · Art der Vergünstigung	Verkehrspolitische Forderung des Verbandes
Energiesteuer-richtlinie (2003/96/EG)	Art. 5 • Mindestsatz: u. a. für den öffentlichen Personennahverkehr	Forderung: Aufhebung der Mindestbesteuerung für den ÖPNV bzw. Einbeziehung des Linienverkehrs mit Bussen in die Befreiung gem. Art. 15 Abs. 1 e)
	Art. 15 Abs. 1 e) • Bahnbefreiung: Energieerzeugnisse und Strom zur Verwendung als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und im Oberleitungsbusverkehr	Forderung: Übernahme der Ermäßigungen in nationales Recht (EnergieStG, StromStG)
	a) Art. 7 Abs. 2, 3; b) Art. 15 Abs. 1 i); c) Art. 19 • a) Gewerbediesel: Mindestsatz u. a. zulässig für Personenbeförderung mit Omnibussen im Linienverkehr b) Gasbefreiung c) Ermäßigung aus besonderen politischen Erwägungen (u. a. Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs)	Forderung: Nutzung aller Ermäßigungsoptionen im nationalen Recht zur Förderung klimaschonender Verkehrs- und Antriebsarten. Auf Art. 19 könnte – neben Art. 5 – die Steuerbefreiung von Biodiesel bei Verwendung im öffentlichen Verkehr mit Bussen gestützt werden.
Richtlinie über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem (2006/112/EG)	Art. 98 Abs. 1, 2 i.V.m. Anhang III Kategorie 5, Art. 99 Abs. 1 • zweiter (ermäßigter) Steuersatz von mindestens 5 Prozent für bestimmte Dienstleistungen, u. a. die Beförderung von Personen und des mitgeführten Gepäcks	Forderung: Einführung eines Nullsatzes bei Erhalt des Vorsteuerabzuges für klimaschonende öffentliche Verkehre

in Deutschland wurden sowohl bei der Stromsteuer als auch bei der Mineralölsteuer Entlastungen für Busse und Bahnen im Zuge der Ökosteuerreform gewährt. Leider erreichen diese aber nicht den EU-Standard. Als Resultat sind im europäischen Vergleich die deutschen Abgaben auf Strom für den Schienenverkehr am höchsten. Die Dieselsteuerbelastung von Bussen und Bahnen ist in vielen Mitgliedsstaaten geringer (ausführlich VDV-Jahresbericht 1998/1999). Während die europäische Rahmenrichtlinie für Bahnen eine Befreiung von allen Energiesteuern vorsieht und für Dieselbusse eine Absenkung bis auf 30 Cent je Liter erlaubt, gewährt der deutsche Gesetzgeber

für die Verwendung von Dieselmotoren im ÖPNV nur einen Nachlass von 5,4 auf 41,6 Cent.

Die Mineralölsteuervergütung sowie die ursprünglich hälftige Stromsteuerermäßigung wurden im Jahre 2004 aus fiskalischen Gründen um 12 Prozent gekürzt! Diese Schieflage wird dadurch verschärft, dass Schiff- und Luftfahrt weitgehend befreit bleiben, obwohl im Koalitionsvertrag ausdrücklich postuliert wurde, dass in Deutschland bestehende Harmonisierungsspielräume zur Entlastung der Verkehrswirtschaft ausgeschöpft werden sollen. Parteiübergreifend wird zwar gefordert, bei der Besteuerung von Biokraftstoffen

die für einen stabilen Absatz wichtigen Betreiber öffentlicher Verkehrsflotten zu befreien. Solche Teillösungen können auch hilfreich sein, aber sie reichen nicht aus, um klimaschonende Verkehre im gebotenen Maße umfassend zu fördern. Nur wenn auch im Verkehrsbereich eine signifikante Reduzierung der CO₂-Emissionen erreicht wird, ist das von der Bundesregierung ausgegebene Ziel, die Emissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent bezogen auf 1990 zu senken, realisierbar. Dabei gilt auch für ökologisch günstige Verkehrsträger, dass Energieeinsatz und Schadstoffemissionen minimiert werden müssen.

Zu beachten ist jedoch, dass der Individualverkehr Fahrleistungen einschränken kann, weil mit einem leistungsfähigen ÖPNV eine gute Alternative geboten wird. Dort, wo das öffentliche Netz nicht die gewünschte Angebotsdichte aufweist, besteht die Möglichkeit, auf verbrauchsärmere Fahrzeuge umzusteigen. Der ÖPNV hat diese Optionen so nicht. Er muss die Fahrleistungen sogar ausweiten, um für ein attraktives Angebot mit kurzen Takten bei moderaten Fahrpreisen zu sorgen. Die Bus- und Bahnunternehmen im VDV verstehen sich seit Jahren als Vorreiter in Sachen Umwelttechnik und tragen

Trotz Entlastungen bei der Stromsteuer für den ÖPNV sind die Abgaben auf Strom für den Schienenverkehr im europäischen Vergleich nirgends so hoch wie in Deutschland



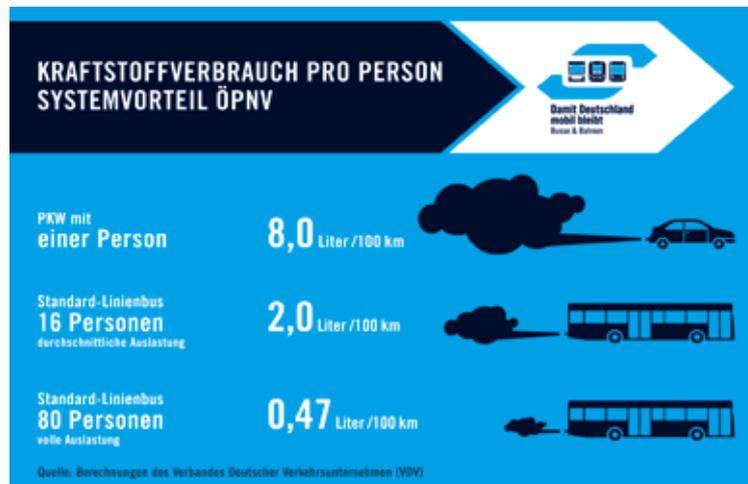
damit bereits erheblich zum Klimaschutz bei. Die Umrüstung von Fuhrparks auf modernste Technologien kann jedoch nur im Rahmen von Ersatz- und Neuinvestitionen erfolgen, flankiert von einer innovationsfreundlichen Förderpolitik der Länder. Die Unternehmen sind auch Vorreiter beim Einsatz schadstofffreier Kraftstoffe oder tragen beispielsweise durch Fahrertraining zur Verbrauchsoptimierung bei.

Das ökologische Gesamtengagement ist von dem Selbstverständnis geprägt, Partner eines Umweltverbundes zu sein. Denn Fakt ist, dass Linienbusse bei durchschnittlicher Platzausnutzung nur rund 2,5 Liter Diesekraftstoff pro 100 Kilometer und Fahrgast verbrauchen. In der Verkehrsspitze benötigen Linienbusse im Stadtverkehr sogar weniger als 0,5 Liter. Demgegenüber beträgt der Pkw-Flottenverbrauch etwa 6,6 Liter. Für die spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrgast bedeutet dies, dass ein durchschnittlich besetzter Linienbus weniger als ein Drittel eines durchschnittlich besetzten Pkw emittiert. Die umweltfreundlichen Verkehrsalternativen dürfen als klimapolitische Katalysatoren also kein Besteuerungsziel sein, sondern müssen vielmehr spürbar entlastet werden.

Umsatzsteuer

Auch die Umsatzsteuer eignet sich nicht nur für sozialpolitische, sondern auch für verkehrs- und umweltpolitische Lenkungsarbeiten. Das europäische Recht lässt einen besonders reduzierten Steuersatz von 5 Prozent für die Personenbeförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu. Der Einnahmefall könnte durch die stärkere Besteuerung CO₂-schädlicher Verkehre wie den Luftverkehr gegenfinanziert werden. Allein im Linienverkehr könnte die Senkung von 7 auf 5 Prozent eine jährliche Entlastung der Ticketpreise von 125 Millionen Euro ermöglichen und so die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflussen. Auch die Entlastung des mit 19 Prozent besteuerten Bahnfernverkehrs steht auf der klimapolitischen Forderungsagenda.

Busse und Bahnen sind der wichtigste strategische Partner für den Klimaschutz im Verkehrssektor. Das Potenzial mit »Steuer(n) zu lenken«, wird zurzeit nicht konse-



quent genug genutzt, wie die Beispiele belegen. Die Tabellen fassen die wichtigsten branchenrelevanten Steuervorschriften zusammen und zeigen die Forderungen an die Politik auf. Die Bundesregierung muss das bestehende System umweltfreundlicher Verkehrsmittel in ihre Klimastrategie einbinden. Dabei müssen die steuerpolitischen Potenziale voll ausgeschöpft werden.

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

Angesichts der niedrigen Werte für den Verbrauch von Energie und für die Emission von Schadstoffen sollte der ÖPNV spürbar entlastet werden, anstatt weiterhin als Besteuerungsziel zu fungieren

Das Projekt innova – die betriebliche Gestaltung des demografischen Wandels meistern

Zwei Drittel der Unternehmen wissen um die Problematik des demografischen Wandels und die Konsequenzen für ihre Binnenstrukturen – aber nur wenige ergreifen die Initiative, um gestalterisch tätig zu werden. Dabei fördert ein Blick durch die demografische Brille eine Menge Erstaunliches zu Tage. Im Projekt »INNOVA – Innovationsstrategien für Verkehrsunternehmen mit alternden Belegschaften« sind erstmals für die Branche des ÖPNV tragfähige und repräsentative Alterstrukturdaten erhoben und darauf tragfähige Konzepte und Instrumente eines aktiven Alternsmanagements in den Betrieben entwickelt worden.

Das Projekt, gefördert vom Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen und mit Finanzmitteln der Europäischen Union, konzentrierte sich auf Nordrhein-Westfalen. Sechs ÖPNV-Unternehmen unterschiedlicher Größenordnung und Struktur standen als Modellbetriebe zur Verfügung: die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr GmbH, die Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG, die Märkische Verkehrsgesellschaft mbH, die Kölner Verkehrs-Betriebe AG und die Dürener Kreisbahn GmbH. Im Rahmen einer Breitenerhebung in Nordrhein-Westfalen sind weitere 16 Nahverkehrsunternehmen in die Untersuchung einbezogen worden. Die BG Bahnen und das Bundesinstitut für Berufsbildung wirkten als beratende Partner in dem Projekt mit. Die beiden projektleitenden Beratungsunternehmen »prospektiv – Gesellschaft für betriebliche Zukunftsgestaltung mbH« und »MA&T Organisationsentwicklung GmbH« arbeiteten bei der Durchführung eng mit der VDV-Akademie zusammen.

Die demografische Situation im ÖPNV

Die im Umbruch stehende Nahverkehrsbranche – Stichworte sind hier: Marktöffnung, Kosten-

optimierungen, Wandel der Kundenstruktur, neue Ansprüche an die Servicequalität – kann bei der Entwicklung demografietauglicher Personalstrategien auf die im Projekt INNOVA entworfenen Konzepte zurückgreifen.

Der ÖPNV-Branche ergeht es ähnlich wie anderen Industrie- und Dienstleistungsbranchen: Ihre Belegschaft wird durchschnittlich älter, wobei insbesondere der Anteil der über 50-jährigen Beschäftigten in den kommenden zehn Jahren stark zunehmen wird. In den untersuchten Projekt-Modellbetrieben ist mit einem Anstieg dieser Altersgruppe auf über 50 Prozent an der Gesamtbelegschaft zu rechnen. Insbesondere in den Fahrdiensten sind noch wesentlich höhere Anteile zu erwarten.

Am anderen Ende der betrieblichen Altersstruktur stehen die unter 35-jährigen Beschäftigten. Sie sind anteilmäßig durchschnittlich mit rund 15 Prozent vertreten. Geschuldet ist dies einerseits dem höheren Eintrittsalter, insbesondere im Fahrdienst, andererseits der restriktiven Einstellungspraxis der vergangenen fünfzehn Jahre. Umfangreiche Investitionen werden hier in den nächsten 15 Jahren erforderlich sein, um den Fachkräftebedarf in der Branche überhaupt annähernd decken zu können.

Die Modellbetriebe und die im Rahmen der Breitenerhebung befragten Unternehmen haben vor dem Hintergrund dieser Daten bedeutsame Trends für ein betriebliches Demografiemanagement identifiziert. Aus ihrer Sicht werden die Qualität von Nahverkehrsleistungen und die Erwartungen an die persönliche Einstellung sowie die Servicequalität der Beschäftigten in Zukunft eine wachsende Bedeutung bekommen.

Trends und Gestaltungsfelder des betrieblichen Demografiemanagements

Als wichtigste Aufgaben, die mit diesem Trend verbunden sind, werden gesehen:

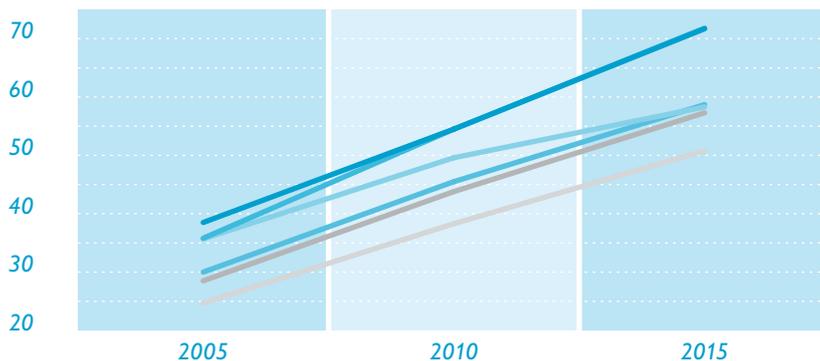
- die Erhaltung der Beschäftigungsfähigkeit von Arbeitnehmern,
- die Rekrutierung von jüngeren Fachkräften auf eng werdenden Arbeitsmärkten,
- die Durchsetzung nachhaltiger Personalstrategien durch eine verstärkte Berufsausbildung,
- die Entwicklung von Präventionsmaßnahmen zum Abbau gesundheitlicher und psychosozialer Belastungen,
- sowie die wachsenden Anforderungen an die Dienstleistungs- und Servicequalität der Beschäftigten und der Unternehmen.

Wie sehen die Handlungsstrategien in den Verkehrsunternehmen mit alternden Belegschaften aus? Was muss getan werden, um einerseits Mitarbeiter langfristig beschäftigungsfähig zu halten und andererseits den Bedarf an qualifizierten Fachkräften nachhaltig zu gewährleisten? Im Projekt INNOVA sind vier zentrale Gestaltungsfelder identifiziert worden, um Beschäftigungsfähigkeit sicherzustellen:

1. Ressourcenorientiertes Gesundheitsmanagement (RoG)
2. Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM)
3. Altersgerechte Qualifizierung (AQua)
4. Demografiefeste Personalstrategien (DePs).

Anteile der über 50-jährigen an der Gesamtbelegschaft bei den sechs Modellbetrieben

(in Prozent)



Zur Umsetzung verschiedener Maßnahmen in den Gestaltungsfeldern ist das Strategie-Cockpit Age² entwickelt worden, mit dem es den betrieblichen Promotoren erleichtert werden soll, Handlungsbedarfe und vorrangige Maßnahmen im Demografiemanagement zu ermitteln und zu bewerten.

Auf dem Sektor einer nachhaltigen Bedarfsdeckung von Fachkräften ist im Projekt insbesondere das betriebliche Engagement in der Berufsausbildung als bedeutsam hervorgehoben worden. Die Berufsausbildung in den verschiedenen Berufen, insbesondere für die kundennahen Sektoren – Fachkraft im Fahrbetrieb, Kaufmann/-frau für Verkehrsservice – stellt eine betriebliche Bestandsversicherung dar.

Das Vorgehen in den Modellbetrieben war in der Analysephase identisch. Neben der Trendanalyse und einer Erstbewertung der verschiedenen Aktivitätsfelder im Age²-Cockpit wurde eine Altersstrukturanalyse durchgeführt, die wichtige personelle Schlüsselvariablen lieferte. Auf dieser Grundlage wurden Aufträge für die betrieblichen Gestaltungsprojekte formuliert und in den betrieblichen Lenkungsreisen verabschiedet.

In der Gestaltungsphase wurden in den Modellbetrieben unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt. Drei Unternehmen setzten ihren Schwerpunkt bei der Entwicklung eines betrieblichen Ressourcenmanagements. Die drei anderen Unternehmen entwickelten Präventionskonzepte für ein betriebliches Eingliederungsmanagement. Ein Betrieb setzte zwei weitere Schwerpunkte in der Entwicklung demografiefester Personalstrategien und der Entwicklung von Modellen altersgerechter Qualifizierung.

Die Projekt-Dokumentation und die zehn Kernbotschaften für die Branche

Die Ergebnisse wurden auf der Projektabschlussveranstaltung vor 80 Teilnehmern am 14. November 2007 in Köln präsentiert. Der »Branchenleitfaden Demografie« dokumentiert die Ergebnisse des Projekts und stellt eine optimale Handlungshilfe für das betriebliche Management des demografischen



Wandels dar. Außerdem sind im Leitfaden auch die verschiedenen betrieblichen Projekte dargestellt.

Die Handlungsempfehlungen sind in »zehn Kernbotschaften« für das betriebliche Demografiemanagement im Verkehrssektor zusammengefasst worden. Demografiemanagement bedeutet:

- 1 Zukunftswissen und Zukunftsaufgabe
- 2 Personal- und Organisationsplanung
- 3 Querschnittsaufgabe
- 4 Führungsaufgabe
- 5 Beteiligungskultur
- 6 Beschäftigungsfähigkeit
- 7 Professionalisierung
- 8 Ressourcenstärkung
- 9 Rekrutierung und Bindungsfähigkeit
- 10 Integration und Kooperation

Dem »Branchenleitfaden Demografie« liegt eine CD-Rom bei, die sämtliche der im Projekt entwickelten Instrumente enthält. Diese können auch von der Projekt-Homepage www.innova-projekt.de abgerufen werden. Die Instrumente unterstützen die betrieblichen Demografie-Promotoren in ihrer Arbeit. Die INNOVA-Homepage wird über das Projektende hinaus fortgeführt. Hier können aktuelle Daten und Informationen zum Demografiemanagement in den Unternehmen jederzeit abgerufen werden.



Neue Angebote der VDV-Akademie – auch zum demografischen Wandel

Das Projekt und seine Ergebnisse bilden den Hintergrund für ein neues Bildungsangebot der VDV-Akademie ab 2008: die Ausbildung von Beschäftigten aus Verkehrsunternehmen zu betrieblichen Demografiebegleitern. Hier wird das fachliche und methodische Know-how vermittelt, um betriebliche Masterpläne zum Demografiemanagement zu entwickeln und umzusetzen.

Damit erweitert die VDV-Akademie ihre Lehrgangspalette um einen wichtigen Baustein. Neben den Demografie-, Betriebsleiter-, Verkehrsmeister- und Verkehrsfachwirt-Lehrgängen werden in 2008 außerdem noch zwei weitere Lehrgänge hinzukommen: eine Ausbildung für Führungs- und Fachnachwuchskräfte zum Mobilitäts- und Verkehrsmanager sowie eine verkehrswirtschaftliche Ausbildung.

Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz

Während der Projektabschlussveranstaltung am 17. November 2007 in Köln stellten die beteiligten Unternehmen ihre Aktivitäten im Rahmen des Projektes »Innova« vor – wie hier die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr GmbH (VER)

Bei dieser Gelegenheit wurde ebenfalls der »Branchenleitfaden Demografie« präsentiert, der eine optimale Handlungshilfe für das betriebliche Management des demografischen Wandels darstellt

Branchenspezifische Berufsprofile bilden die Grundlage für professionelle Aus- und Weiterbildung

Seit einigen Jahren rückt die betriebliche Aus- und Weiterbildung in der Branche wieder mehr in den Blickpunkt. Die Erkenntnis, dass Investitionen in die Qualifizierung von Beschäftigten einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zum Unternehmenserfolg leisten, ist sicher nicht neu, aber aktueller denn je. Branchenspezifische Ausbildungsberufe und ein kohärentes System beruflicher Bildungswege sind Voraussetzung für eine weitere Professionalisierung von betrieblichen Dienstleistungen im ÖPNV. Der VDV leistet in Entwicklung und Umsetzung entsprechender Konzepte wesentliche Arbeiten.

Mit der Novelle der Fahrerlaubnisverordnung (FEV) im Herbst 2006, die im Zuge der Einführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) erfolgte, können Fachkräfte im Fahrbetrieb und Berufskraftfahrer unter bestimmten Voraussetzungen bereits ab 18 Jahren in der Personenbeförderung mit dem Bus eingesetzt werden. Während für die Personenbeförderung im Straßenbahn-/ Stadtbahn-/U-Bahn-Sektor die Regel gilt, dass die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb bereits erfolgreich absolviert sein muss, dürfen im Bussektor schon während der Berufsausbildung Fahrgäste befördert werden – sofern die Linienlänge 50 Kilometer nicht überschreitet.

Informations-Workshops

VDV und VDV-Akademie führten gemeinsam mit dem Verband der Baden-Württembergischen Omnibus-Unternehmer (WBO) im Frühjahr 2007 vier regionale Workshops durch, um Geschäftsführer, Personalverantwortliche und Ausbilder über die neuen Möglichkeiten des Personaleinsatzes und die vielfältigen Vorteile von verkehrsspezifischen Berufsausbildungen zu informieren. Mit den Veranstaltungen wurden zirka 80 Verkehrsunternehmen des kommunalen ÖPNV und

des privaten Omnibussektors erreicht. 150 Teilnehmer wurden gezählt. Die Workshops boten den Teilnehmern eine Menge: Ausbildungsbetriebe berichteten über ihre Erfahrungen mit Fachkräften im Fahrbetrieb und Berufskraftfahrern, Auszubildende stellten die Motive für ihre Berufswahl und ihre späteren Einsatzwünsche vor, Unternehmen vereinbarten Ausbildungskooperationen untereinander und mit Berufsschulen. Die Öffnung der Personenbeförderung für Jugendliche hat zweifelsohne zu einer hohen Attraktivität des Berufsbildes Fachkraft im Fahrbetrieb im ÖPNV beigetragen.

Umfrage des VDV bei seinen Mitgliedsunternehmen

Um einen Überblick der aktuellen Ausbildungszahlen in verkehrsspezifischen Berufen und deren weitere Entwicklung zu erhalten, führte der VDV im Herbst 2007 eine Umfrage bei seinen Mitgliedsunternehmen im ÖPNV und Schienengüterverkehr durch. Folgende Ausbildungsberufe wurden abgefragt:

- Fachkraft im Fahrbetrieb
- Berufskraftfahrer/in
- Kaufmann/-frau im Verkehrsservice

- Eisenbahner/in im Betriebsdienst
- Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr
- Kaufmann/-frau für Spedition und Logistik.

Natürlich bilden Verkehrsunternehmen auch in anderen kaufmännischen und gewerblich-technischen Berufen aus. Ihre Investitionen in eine branchennahe, verkehrsspezifische Berufsausbildung nehmen jedoch insbesondere in Unternehmen des ÖPNV zu. Berufe, deren Einsatzspektrum »nahe« beim Kunden liegt (Fahr-, Service- und Beratungs- sowie Sicherheitsdienste) bekommen Aufwind, weil sie ein professionelles und auf Dienstleistung gerichtetes Berufshandeln ermöglichen können. Die Ergebnisse der Erhebung zeigen, dass insbesondere das Berufsbild der Fachkraft im Fahrbetrieb an Dynamik gewinnt. Waren es 2003 erst sehr wenige Unternehmen, die in diese Berufe investieren, sind es im Jahre 2007 bereits 20 Betriebe (Datenbasis: 101 Unternehmen).

Die Fachkraft im Fahrbetrieb im Zahlenspiegel

Die 20 Ausbildungsbetriebe stellen gegenwärtig 191 Ausbildungsplätze zur Verfügung. Das entspricht einer Steigerung um zirka 30 Prozent gegenüber 2006. Die ausbildenden Unternehmen beabsichtigen, auch in den kommenden Jahren entsprechende Lehrstellen zur Verfügung zu stellen. Weitere elf Unternehmen, die heute noch nicht ausbilden, wollen im Laufe der nächsten drei Jahre in die Berufsausbildung der Fachkraft im Fahrbetrieb einsteigen. Voraussichtlich werden in drei Jahren zirka 400 Ausbildungsplätze für Fachkräfte im Fahrbetrieb zur Verfügung stehen.

Die Motive der Unternehmen, Jugendliche zur Fachkraft im Fahrbetrieb auszubilden, sind vielfältig. Die Unternehmen sehen ihren Nutzen insbesondere in der Sicherung von qualifizierten Nachwuchskräften, in einer Verjüngung der Belegschaften und einer größeren Qualität von kundennahen Dienstleistungen. Interessant ist, dass, im Gegensatz zu vielen anderen Berufen, die Auszubildenden der Fachkraft im Fahrbetrieb aus allen Schulformen rekrutiert werden: Auszubildende mit Hauptschulab-

In drei Jahren werden voraussichtlich zirka 400 Ausbildungsplätze für Fachkräfte im Fahrbetrieb zur Verfügung stehen



schluss und Fachoberschulreife sind ebenso zu finden wie Jugendliche mit Abitur. Dies kann als Indiz für das breite Qualifikationsspektrum des Berufsbildes gewertet werden, das einen späteren Einsatz in verschiedenen Tätigkeiten ermöglicht – vom Fahrdienst über weitere betriebsnahe Aufgaben bis in die Vertriebs- und Marketingbereiche von Unternehmen.

Elemente eines Systems beruflicher Bildungswege für den ÖPNV

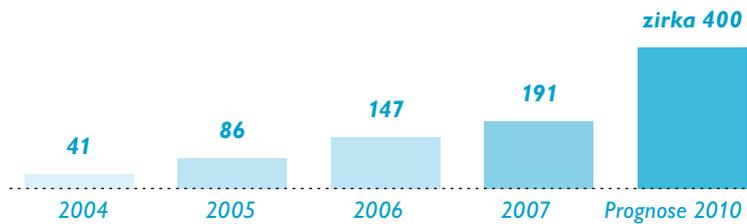
Die Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb und weitere verkehrsspezifische Berufsbilder bilden die Grundlage für ein System beruflicher Bildungswege. In den vergangenen Jahren ist mit der Ausbreitung der dualen Studiengänge eine weitere Basis hinzugekommen.

Duale Studiengänge kombinieren eine betriebliche Berufsausbildung mit einem Hochschul- oder Akademiestudium, das künftig mehr und mehr zu einem Bachelor-Abschluss führen wird. Auch für die verkehrsspezifischen Berufsbilder ergeben sich hier zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten. Warum sollte eine Fachkraft im Fahrbetrieb ihre Berufsausbildung nicht mit einem verkehrswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Studium verbinden können? Immerhin bieten bereits neun der an der VDV-Erhebung beteiligten Unternehmen duale Studienmöglichkeiten an.

Ein System beruflicher Bildungswege eröffnet allen Beschäftigten des ÖPNV adäquate Möglichkeiten der beruflichen Weiterbildung. Es wird formale und nicht-formale Qualifizierungsgänge wie den Verkehrsmeister (VDV), die Betriebsleiter BOKraft und BOStrab und den Verkehrsfachwirt Personenverkehr (IHK) beinhalten. Und es wird weitere attraktive kaufmännische, betriebliche und technische Lernangebote umfassen, die modular und transparent strukturiert sind. Dabei wird es einen aufeinander abgestimmten Mix aus Akademie-, IHK- und Hochschulabschlüssen geben, die allesamt eine Anerkennung von erworbenen Kenntnissen und Abschlüssen erlauben und Durchlässigkeit im Bildungssystem ermöglichen.

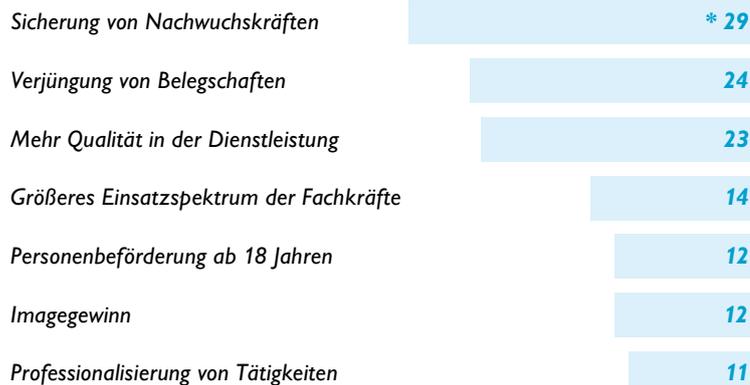
Ein solches Bildungswege-System wird natürlich an das nationale Bildungssystem angekoppelt werden.

Fachkraft im Fahrbetrieb: Entwicklung der Auszubildendenzahl



Quelle: VDV-Erhebung 2007 zu verkehrsspezifischen Berufsbildern; Datenblatt Fachkraft im Fahrbetrieb des BiBB

Verkehrsspezifische Berufe: Nutzen für die Unternehmen



* Mehrfachnennungen möglich

Quelle: VDV-Erhebung 2007 zu verkehrsspezifischen Berufsbildern

Es wird die Beratungsergebnisse zur nationalen Umsetzung des Europäischen Qualifikations-Rahmens berücksichtigen und entsprechende Kompetenzschemata und Verfahren zur Vergleichbarkeit von erworbenen Qualifikationen in das Branchensystem übersetzen. In einem späteren Schritt werden dann auch Fragen wie die Anerkennung beruflicher Erfahrungen für den Zugang zu einem weiterführenden Studium zu bearbeiten sein. Wie lassen sich beispielsweise Ausbildung und Berufserfahrung eines Industriemeisters in Inhalte und Module eines Ingenieurstudien-gangs übersetzen?

Ein spezifisches, auf den ÖPNV zugeschnittenes Berufsbildungssystem verfolgt das Ziel einer flächendeckenden Kompetenzanreicherung der Beschäftigten. Und: spätestens mit der Diskussion um die Konsequenzen des demografischen Wandels für die Betriebe ist deutlich geworden, dass Aus- und berufliche Weiterbildung eine nicht zu unterschätzende Wirkung auf die Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit von Mitarbeitern haben. Wenn es außerdem gelingt, quasi

als Nebeneffekt der Bildungsdiskussion, der Branche eine höhere Attraktivität gerade auch bei jüngeren Menschen zu verleihen, dann haben die Anstrengungen ihr Ziel allemal erreicht.

Ausblick

Bis zum 4. VDV-Personalkongress im Herbst 2009 werden VDV und VDV-Akademie gemeinsam mit der Branche und Fachexperten ein System beruflicher Bildungswege im ÖPNV entwickeln. Basis für die Entwicklung eines solchen Systems ist das Wissen über die in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren benötigten Qualifikationen und Kompetenzen in den verschiedenen Aufgabengebieten des ÖPNV. Aus diesem Grund werden zunächst in mehreren Innovations-Workshops diese Anforderungen gemeinsam mit Fachleuten aus den Unternehmen erarbeitet, um sie dann in einem zweiten Schritt in Kompetenzprofile zu gießen und für adäquate Qualifizierungsmodule aufzuarbeiten.

Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz

Die Information für den Fahrgast wird immer persönlicher

Die Verkehrsunternehmen haben sich in Bezug auf Kundennähe und Kundenzufriedenheit stetig verbessert – dies zeigen die Ergebnisse des ÖPNV-Kundenbarometers. Das Instrument »Personalisierung« kann bei der Werbung um den »König Kunde« helfen, die Note für die Globalzufriedenheit auch in den nächsten Jahren zu verbessern. Personalisierte, also auf den Kunden abgestimmte Informationen und Angebote wird es zukünftig verstärkt auch im öffentlichen Personennahverkehr geben.

Die annähernd 10 Milliarden Fahrgäste, die jährlich den ÖPNV nutzen, tun dies nicht, ohne sich vorher über die Reise informiert zu haben. Die Palette der möglichen Informations- und Werbemedien ist Dank der neuen Technologien, wie beispielsweise Internet, vielfältiger geworden. Die Information wird zunehmend für jedermann zu jeder Zeit abrufbar. Im Jahr 2007 hatten bereits 65 Prozent aller privaten Haushalte einen Internetzugang.

Direktmarketing hat zunehmende Bedeutung

Die Vielzahl der zur Verfügung stehenden Medien eröffnet auf der anderen Seite den Unternehmen neue Möglichkeiten, ihre Werbung beziehungsweise ihre zahlreichen Informationen dem Kunden näher zu bringen. Beispielhaft sei hier der »E-Mail-Newsletter« genannt. Dieses »Online-Marketing« ist ein Instrument des Direktmarketing. Weitere Instrumente sind unter anderem »mobiles Marketing« (Short Message Service: SMS), Kundenbindungsprogramme (Kundenkarten, Kundenklubs), klassische Werbung mit Rückantwort und unadressierte Werbung durch Postwurf sowie Prospekte. Das Direktmarketing hat für die Werbebranche eine zunehmende Bedeutung, da Werbung ohne große Streuverluste an potenzielle Kunden verteilt werden kann. Personalisierung ist daher im Direktmarketing ein wichtiger

Faktor. Allerdings beschränkte sich das Direktmarketing lange Zeit lediglich auf die persönliche Ansprache der Kunden, die einer Zielgruppe zugeordnet waren.

Zur Gewinnung von Neukunden sowie zur Kundenbindung gehen Internetfirmen zunehmend dazu über, Informationen und Angebote anzubieten, die auf die speziellen Bedürfnisse der jeweiligen Kunden abgestimmt sind. Die Personalisierung von Internetseiten ist – im Vergleich zum Direktmarketing – umfassender und weitreichender. Diese personalisierten oder auch individualisierten Angebote setzen voraus, dass detaillierte Kenntnisse über die jeweiligen persönlichen Kundeninteressen vorliegen. Dem Internetnutzer ist es aber auch durch die Personalisierung von Internetseiten selber möglich, den Prozess der Informationsbereitstellung zu beeinflussen und die Informationsmenge seinen Präferenzen entsprechend anzupassen. Dies erscheint auch aufgrund der vorhandenen Informationsflut eine sinnvolle Entwicklung, da somit für den Nutzer uninteressante Angebote unterdrückt und vermieden werden können.

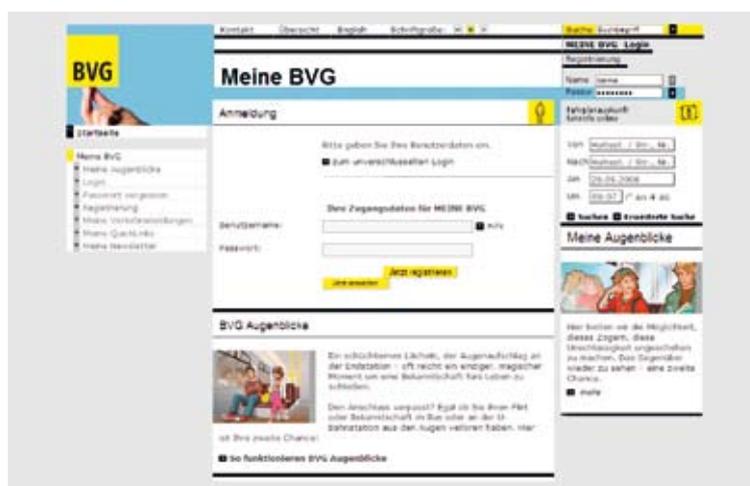
Der Ausschuss für Kundenservice, -information und -dialog (K³) stellt derzeit die Umsetzungsmöglichkeiten von personalisierten Angeboten für Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs zusammen. Die Ergebnisse werden in einer

VDV-Mitteilung veröffentlicht und den Mitgliedsunternehmen zur Kenntnis gegeben. Im Rahmen dieser Mitteilung werden unter anderem auch personalisierte Angebote anderer Branchen aufgezeigt und deren Übertragbarkeit auf den ÖPNV geprüft. Auch die mit der Personalisierung verbundenen Risiken werden dargestellt.

Datenschützer sehen die zunehmend freiwillige Preisgabe von persönlichen Daten und Bildern im Internet mit Sorge, da sich das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatleben verschiebt. Mit Hilfe der gespeicherten Informationen lassen sich Regeln aufstellen, die ein Maßschneidern von Inhalten für den Benutzer ermöglichen. Die Nutzer können zwar entscheiden, welche Informationen sie im Internet für alle einsehbar preisgeben, aber nicht, wer diese für eigene Zwecke zusätzlich speichert. Bei Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr, für die personenbezogene Daten erforderlich sind, ist daher die Beachtung von Datenschutzbestimmungen wesentlich.

Personenbezogene Angebote eignen sich im besonderen Maße, um dem Kunden des ÖPNV Kundennähe und Kundenfreundlichkeit zu vermitteln und eine Kundenbindung zu erreichen. Der Ausschuss K³ sieht den Bereich Kundeninformation als geeignet an, personalisierte Angebote anzubieten. Neben der Personalisierung von Informationen auf einer Internetseite können aber auch die Produkte (zum Beispiel Fahrplanauskunft) und die Angebotsgestaltung (zum Beispiel Tarifangebot) Gegenstand der Personalisierung sein, ebenso wie die Interaktion mit dem Kunden.

»Meine BVG«: Ein Beispiel für eine personalisierte ÖPNV-Internetseite, auf der sich der Kunde alle gewünschten Informationen selbst zusammenstellen kann



Personalisierung von ÖPNV-Internetauftritten

Die Anforderungen an einen Internetauftritt, umfassende Informationen sowie eine schnell und leicht erfassbare Präsentation des Angebotes zu bieten, erscheint angesichts einer möglichen Angebotsüberfrachtung aufgrund der heterogenen Kundschaft schwer vorstellbar. Mit dem Instrument der Personalisierung lässt sich die Menge der Informationen unter anderem auf Zielgruppen ausrichten und somit für einzelne Gruppen reduzieren. So gewinnen die

Inhalte für die jeweilige Zielgruppe automatisch an Attraktivität. Die Deutsche Bahn AG verfolgt beispielsweise diese Strategie mit ihrem Firmenkundenportal. Bei einem flexibel mit einzelnen Modulen aufgebauten Internetauftritt kann sich der Kunde die gewünschten Informationen selbst zusammenstellen. Im Trend sind derzeit die weitgehend auf die eigenen Interessen zugeschnittenen Internet-Startseiten, die beispielsweise »iGoogle« und »MyYahoo« anbieten. Die reine Internet-Textversion, die Verkehrsunternehmen für sehbehinderte Menschen vorhalten, bietet sich im Ansatz für eine personalisierte Startseite zur Weiterentwicklung an.

Personalisierte Fahrplanauskünfte

Als besonders geeignet für eine Personalisierung empfiehlt sich die elektronische Fahrplanauskunft, das am meisten genutzte Angebot von ÖPNV-Internetauftritten. Hier besteht eine Vielzahl an Möglichkeiten, individuelle Bedürfnisse abzudecken. Die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) bietet bereits heute die Möglichkeit über den Link »Persönlicher Fahrplan«, individuelle Fahrtverbindungen auf den »Palm« oder »Pocket-PC« herunterzuladen oder zum Ausdrucken zusammenzustellen.

Noch »persönlicher« tritt der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) mit seinem »Benachrichtigungsservice« gegenüber seinen Kunden auf. In einem Probebetrieb bietet der VVS auf seiner Internet-Seite den komfortablen kostenlosen Service an, Fahrgäste automatisch über alle Fahrplanänderungen und Störungen zu informieren. Fahrgäste müssen vor Inanspruchnahme dieses Services ein »persönliches Profil« anlegen, in dem sie diejenigen Haltestellen und Linien auswählen, über deren Fahrplanangebot sie bei Störungen und Fahrplanänderungen informiert werden möchten. Die Fahrgäste haben dabei die Wahl, ob die entsprechenden Informationen per SMS auf das Handy oder per E-Mail auf den Computer geliefert werden sollen. Bei erfolgreichem Verlauf des Probebetriebs beabsichtigt der VVS, das Angebot zeitlich weiter auszudehnen. Durch dieses Angebot wird ein Komfortgewinn und gleichzeitig eine wirkungsvolle Kundenbindung erreicht.



Barrierefreier Informationszugang: Forschungsprojekt BAIM

Welche Entwicklungsmöglichkeiten der Personalisierung bei der elektronischen Fahrplanauskunft noch bestehen, zeigt beispielsweise das Forschungsprojekt BAIM (Barrierefreie ÖV-Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen). Ziel des Forschungsprojektes ist es, die aktive und selbständige Teilnahme mobilitätseingeschränkter Personen am öffentlichen Personenverkehr (ÖV) zu unterstützen beziehungsweise zu ermöglichen.

Dies soll durch eine zielgruppenorientierte, durchgängig barrierefreie Information über zugängliche Reisemöglichkeiten mittels angepasster Informationswege und -dienste realisiert werden. Die mobilitätseingeschränkten Reisenden sollen vor Beginn einer Reise und während des gesamten Reiseverlaufs mit relevanten Informationen, zum Beispiel über die Einsatzbereitschaft von Fahrstühlen in einer U-Bahnstation, in verständlicher und bedarfsgerechter Form versorgt werden. Es ist vorgesehen, das Realisierungskonzept im Rhein-Main-Verkehrsverbund und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in der Anwendung zu erproben.

Persönliche Ansprache per E-Mail

Bei der persönlichen Ansprache der Kunden im E-Mail-Kontakt gibt es verschiedene Abstufungen für den Anbieter. Der Grad der persönlichen Ansprache durch den Anbieter sollte von der jeweiligen Situation abhängig gemacht und gegebenenfalls durch den Kunden selbst gewählt werden können. Es ist für eine persönliche Ansprache per E-Mail nicht generell erforderlich, dass persönliche Daten preisgegeben werden. Die Ansprache aufgrund eines anonymen, aber durchgängigen Kundenprofils, bei der ein Kunde zwar seine Präferenzen bekannt gibt, nicht aber seinen Namen, kann persönlicher wirken, als eine automatisch generierte Bestätigungsmail unter Nennung des Namens. Ein Beispiel hierfür ist die vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vorgesehene Weiterentwicklung des zu abonnierenden E-Mail-Newsletters »Spectrum«. Es ist geplant, über einen speziellen Log-In-Bereich Fahrprofile hinterlegbar zu machen, so dass anhand dieser Daten der Kunde individuell informiert werden kann.

Dipl.-Geogr.
Hartmut Reinberg-Schüller

Neue wie auch bereits bestehende Kundenbeziehungen profitieren davon, wenn Informationen durch Personalisierung schmackhaft aufbereitet werden – zum Beispiel als persönlicher Fahrplan

Ganz »persönlich« tritt der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) mit seinem »Benachrichtigungsservice« an seine Kunden heran: Fahrplanänderungen und Störungen kommen per SMS auf das Handy oder per E-Mail direkt auf den Computer

2007 – weiterhin leichter Aufwärtstrend trotz Ausnahmejahr als Basis

Die Nutzung des von den VDV-Unternehmen zur Verfügung gestellten Angebots im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) konnte auch 2007 wiederum gesteigert werden. Dass die Zuwachsraten nicht zuletzt angesichts der hohen Vorjahresbasis bescheidener ausfielen als im Vorjahr, erscheint unmittelbar einleuchtend. Insgesamt wurden 2007 von den VDV-Unternehmen 7,6 Milliarden Fahrgäste mit den Verkehrsmitteln U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen, Bahnen besonderer Bauart sowie Bussen befördert. Das entspricht einem Fahrgastzuwachs von 0,8 Prozent. Im Unterschied zu den Vorjahren, als die Fahrgastentwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich oberhalb derjenigen des ÖPNV lag, konnten die Fahrgastzahlen im SPNV diesmal nicht ganz auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten werden. Die Verkehrsleistung dagegen entwickelte sich weiterhin mit einem Zuwachs von mehr als einem Prozent positiv. Die Ertragslage stellte sich für die meisten VDV-Unternehmen mit Zuwachsraten von durchschnittlich mehr als 4 Prozent erfreulich dar. Die Nettoumsatzerlöse aus dem Fahrausweisverkauf beliefen sich insgesamt auf fast acht Milliarden Euro. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrgeldersatzleistungen mit mehr als einer Milliarde Euro in etwa das Niveau des Vorjahres erreicht haben werden.

Die Entwicklung der Fahrgast- und Ertragszahlen bei den VDV-Unternehmen insgesamt war in den letzten Jahren von einer kontinuierlichen Aufwärtsbewegung geprägt, abgesehen von einer Delle in der Ertragsentwicklung des Jahres 2005. Für den im VDV organisierten ÖPNV und SPNV war das Jahr 2006 mit Fahrgastzuwachsen von insgesamt fast zwei Prozent und einer Steigerung der in Personenkilometern gemessenen Verkehrsleistung von mehr als vier Prozent sogar überdurchschnittlich positiv ausgefallen. Auch die Ertragsentwicklung hatte sich für die VDV-Unternehmen mit Zuwachsraten von durchschnittlich 4 Prozent außerordentlich zufrieden stellend dargestellt. Umso bemerkenswerter ist der Umstand zu werten, dass sich dieser Erfolgskurs 2007 grundsätzlich weiter fortsetzte, auch wenn dies gegenüber dem Vorjahr mit gebremster Dynamik geschah.

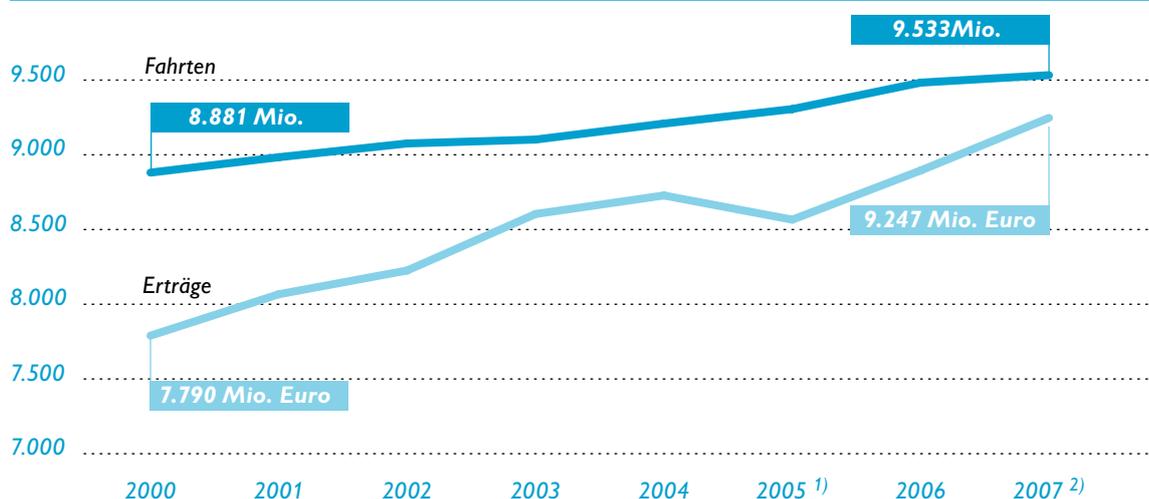
Vergleich des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln

Dank der Umstellung der statistischen Erhebung, in der jetzt auch verkehrsmittelbezogene Fahrten und Personenkilometer erfragt werden, ist nun auch ein spezifischer Vergleich dieser Größen zum Vorjahr möglich. Die Fahrten nach Verkehrsmitteln enthalten auch die Umsteiger zwischen den unterschiedlichen Betriebszweigen eines Unternehmens und ergeben deshalb mit 10,3 Milliarden eine größere Grundgesamtheit als die um die Umsteiger bereinigten Unternehmensfahrgäste (9,5 Milliarden Fahrten). Bei der in Personenkilometern gemessenen Verkehrsleistung sind die Grundgesamtheiten dagegen identisch, unabhängig davon, ob sie differenziert nach Verkehrsmitteln oder für die Gesamtunternehmen ausgewiesen werden.

Während die Verteilung der Fahrten mit 80 Prozent deutlich zu Gunsten der Straßenverkehrsmittel Bus und Tram ausfiel, ergab sich bei der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr aufgrund der höheren Fahrtweiten ein anderes Bild. Diese Unternehmensgruppe erbrachte 48,5 Prozent, also knapp die Hälfte der im Jahr 2007 geleisteten Personenkilometer. Damit blieb der Anteil von ÖPNV und SPNV am gesamten im VDV organisierten öffentlichen Verkehr sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr gleich, nachdem er sich in den Vorjahren jeweils etwas zu Gunsten des Eisenbahnverkehrs verschoben hatte.

Auffällig erscheint die erneute deutliche Zunahme der Fahrten und der Personenkilometer im städtischen Schienenverkehr mit den Verkehrsmitteln U-Bahn, Straßen- und Stadtbahn sowie Bahnen besonderer Bauart. Diese befinden sich vor allem in städtischen Ballungsgebieten, wo gut ausgebaute Verkehrssysteme zu einer besonders ausgeprägten Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs führten. Diese Entwicklung hatte sich bereits im Vorjahr gezeigt, als sie noch durch die Touristenströme anlässlich der Fußballweltmeisterschaft im Sommer 2006 verstärkt worden war. Diese hatten insbesondere in den Austragungsorten, die ausgebaute Stadtbahn- beziehungsweise U-Bahnsysteme anbieten konnten, ein Übriges zu dieser Erhöhung beigetragen. Bereits damals waren jedoch über das WM-bedingte zusätzliche Aufkommen

Entwicklung der Unternehmensfahrten (in Mio.) und der Erträge (in Mio. Euro) im VDV 2000 bis 2007



¹⁾ Rückgang der Erträge durch Kürzungen der Fahrgeldersatzleistungen · ²⁾ Werte für 2007 vorläufig

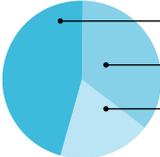
von insgesamt 30 Millionen Fahrgästen (bezogen auf alle öffentlichen Verkehrsmittel) hinaus deutliche Fahrgastzuwächse in diesem Marktsegment feststellbar. Diese Entwicklung wiederholte sich in den meisten Ballungsräumen auch 2007. Insgesamt wurden 2007 wiederum 58 Millionen Fahrgäste mehr mit städtischen Bahnsystemen befördert.

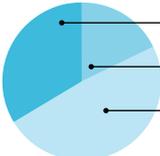
Demgegenüber musste der Busverkehr, der 2006 ebenfalls – wenn auch nicht im selben Ausmaß wie der Schienenverkehr – von der WM profitiert hatte, 2007 wieder einen leichten Rückgang der Fahrgastzahlen hinnehmen. Zwar konnten in Großstädten teilweise mehr Kunden gewonnen werden. Ein erheblicher Anteil des Busverkehrs spielt sich jedoch in der Fläche ab, wo das Verkehrsaufkommen tendenziell eher zurückging. Verantwortlich hierfür waren nicht zuletzt im Bundesdurchschnitt weiter sinkende Schülerzahlen (Schüler an allgemein bildenden Schulen minus 1,7 Prozent), da diese Fahrgastgruppe in ländlichen Gebieten einen besonders hohen Anteil am Verkehrsaufkommen innehat.

Der Eisenbahnpersonenverkehr insgesamt konnte diesmal seine Erfolgsmeldungen der Vorjahre nicht wiederholen. Auch wenn einige nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) das Fahrgastaufkommen deutlich steigern konnten, wurde diese Entwicklung von den Streiks der Lokomotivführer bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) überlagert. Nach anfänglich moderaten Zuwächsen in den ersten drei Quartalen wirkten sich die überwiegend im November stattfindenden Streiks mit erheblichen Einbußen auf das Fahrgastaufkommen dieses Monats und mit einer Senkung des Jahresergebnisses um mehr als einen Prozentpunkt gegenüber den ursprünglichen Erwartungen aus. Weniger deutlich zeigte sich diese Auswirkung bei der Verkehrsleistung, die im November nur um etwa ein Prozent rückläufig verlief und das Jahresergebnis nur geringfügig drückte.

Die unterschiedliche Entwicklung beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung deutet darauf hin, dass die streikbedingten Rückgänge nicht nur durch die tatsächlich ausgefallenen Züge verursacht wurden, sondern ebenso durch die

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im VDV nach Verkehrsmitteln 2007/2006

Verkehrsaufkommen	Sparte	Fahrten in Mio.	Veränderung zu 2006
	BUS	4.701	- 0,2%
	TRAM	3.633	+ 1,6%
	EisenbahnPV	1.919	- 0,6%
	VDV gesamt	10.253	+ 0,4%

Verkehrsleistung	Sparte	Pkm in Mio.	Veränderung zu 2006
	BUS	30.250	- 0,4%
	TRAM	15.843	+ 2,5%
	EisenbahnPV	43.399	+ 1,2%
	VDV gesamt	89.492	+ 0,9%

Unsicherheit bei vielen potenziellen Bahnkunden über die zukünftige Entwicklung der Situation während der laufenden beziehungsweise zeitweise zum Stillstand gekommenen Verhandlungen zwischen DB AG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). So verzichtete offensichtlich so mancher Bahnkunde bereits im Vorfeld auf den Erwerb einer Zeitkarte. Der Rote Renner wusste in seiner Ausgabe vom 10. Dezember 2007 zu berichten: »Wie die Welt am Sonntag unter Berufung auf Aufsichtsratskreise berichtet, haben die Streiks die DB AG bislang mit etwa 150 Millionen Euro belastet, davon den Personenverkehr mit etwa 50 Millionen Euro: Tickets wurden nicht verkauft und Bestellerentgelte gekürzt, bei gleichzeitig gestiegenem Aufwand.«

Besonderheiten der Verkehrsentwicklung im Jahr 2007

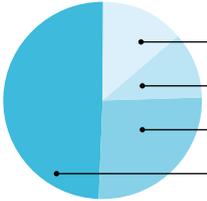
Offensichtlich stieg ein Teil der Bahnkunden auf andere öffentliche Verkehrsmittel um, denn hier konnte im Gegenzug Ende des Jahres ein wachsendes Fahrgastaufkommen beobachtet werden. Dies kam insbesondere den VDV-Unternehmen in Ballungsräumen zugute, wo attraktive Alternativen zum Bahnverkehr angeboten werden konnten. Dort, wo dies nicht der Fall war, stiegen sicher auch viele Pendler auf das Auto um beziehungsweise bildeten Fahrgemeinschaften. Während einige Mitfahrgemeinschaften für den Fernverkehr geradezu einen streikbedingten Boom meldeten, traf dies für den Nahverkehr nur bedingt zu. Zwar gab es einzelne Erfolgsmeldungen aus der Branche wie diejenige

eines Inhabers einer nordrhein-westfälischen Internet-Agentur: » ... Dagegen wächst die Nachfrage auf kurzen Strecken, etwa für den Weg zum Arbeitsplatz, rasant« (Kölner Stadt-Anzeiger vom 15. November 2007). Es gab jedoch auch gegenteilige Äußerungen. So zitierte die Frankfurter Allgemeine Zeitung in ihrer Ausgabe vom 16. November 2007 eine Sprecherin des Verbandes Arbeitsgemeinschaft Deutscher Mitfahrgemeinschaften (ADM): »Viele Interessenten riefen aber an, weil die S-Bahnen in München oder Berlin nicht verkehrten. Da können wir kaum helfen.«

Im vierten Quartal profitierte der ÖPNV außer von den Bahnnumsteigern zudem von der ausgesprochen milden Witterung im Vergleichs-quarteral 2006. Zwar traten auch zum Jahresende 2007 keine außergewöhnlichen Wintereinbrüche ein, jedoch herrschten mancherorts durchaus schon winterliche Witterungsverhältnisse.

Der Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Fahrtenentwicklung zeigte sich 2007 besonders deutlich. Mit dem Grad der Urbanisierung wuchs tendenziell auch die Steigerungsrate bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Während die großstädtischen VDV-Unternehmen trotz der hohen Vorjahresbasis eine durchweg positive Bilanz zogen, mussten die die Fläche bedienenden Busunternehmen häufig Fahrgastverluste hinnehmen. Dies traf auch 2007 besonders auf die neuen Bundesländer zu, wo sich der dort schon lange anhaltende Bevölkerung- und Schülerrückgang besonders stark auswirkte.

Entwicklung der Unternehmensfahrten im ÖPNV nach VDV-Strukturgruppen 2007/2006

	Fahrten in Mio.	Veränderung zu 2006
 Strukturgruppe 1	1.029	- 2,0%
Strukturgruppe 2	813	- 0,5%
Strukturgruppe 3	1.986	+ 0,7%
Strukturgruppe 4	3.795	+ 2,0%
Strukturgruppen gesamt	7.623	+ 0,8%

Erläuterung der Strukturgruppen

- 1: überregionaler Busverkehr
- 2: klein- und mittelstädtischer Verkehr bis 100.000 Einwohner (nur Bus oder Bus und Straßenbahn)
- 3: mittel- bis großstädtischer Verkehr 100.000 bis 500.000 Einwohner (nur Bus oder Bus und Straßen-/Stadtbahn)
- 4: Großstadtverkehr über 500.000 Einwohner (Bus und Stadtbahn-/U-Bahn)

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr

Das Jahr 2007 war geprägt von positiven Berichten über den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung. Bedeutende wirtschaftliche Einflussfaktoren wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP) (plus 2,5 Prozent) und die Erwerbszahlen (plus 1,7 Prozent) entwickelten sich ähnlich wie im bereits vom beginnenden Aufschwung geprägten Vorjahr. Insbesondere die Entwicklung der Erwerbstätigkeit hat unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrsbranche. 2007 setzte sich der bereits im Vorjahr in Gang gekommene Anstieg der Arbeitnehmerzahl mit erhöhter Dynamik fort. Ihre Zahl erhöhte sich im Vergleich zum

Vorjahr um 595.000 Personen (plus 1,7 Prozent) auf knapp 35,3 Millionen Beschäftigte, die ihren Arbeitsplatz in der Regel mithilfe eines Verkehrsmittels erreichen mussten. Ohne die Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsträger zu diesem Zeitpunkt genau quantifizieren zu können, liegt die Annahme nahe, dass auch der ÖPNV/SPNV von dieser Entwicklung profitierte. Es kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere das Marktsegment der Zeitkarten für jedermann, das in den letzten Jahren eher rückläufige Tendenzen aufwies, 2007 wieder wuchs.

Die aufkeimende Konsumlust der Bürgerinnen und Bürger und potenziellen ÖPNV/SPNV-Kunden wurde 2007 durch die erhöhte

Mehrwertsteuer und die gestiegene Inflationsrate gedämpft. Die privaten Konsumausgaben verringerten sich im Vorjahresvergleich um 0,3 Prozent, so dass 2007 von dieser Seite keine positiven Impulse auf die Verkehrsentwicklung ausgingen.

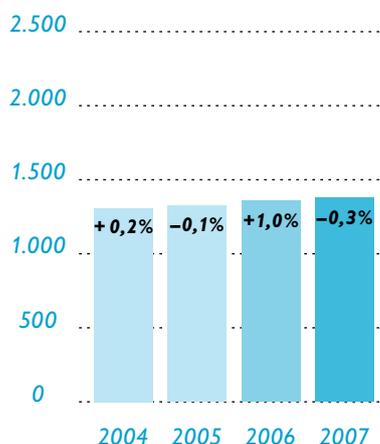
Wenn es um die Wahl des zu benutzenden Verkehrsmittels für die unterschiedlichen Verkehrszwecke geht, spielen bei grundsätzlicher Pkw-Verfügbarkeit neben diversen anderen Faktoren auch die Benzinpreise eine zentrale Rolle. Diese erreichten 2007 einen neuen Höchststand und waren neben den übrigen Energiekosten sowie – in der zweiten Jahreshälfte – den Lebensmittelpreisen die Hauptursache für die deutlich gestiegenen Lebenshaltungskosten

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts, der Konsumausgaben privater Haushalte und der Erwerbstätigkeit

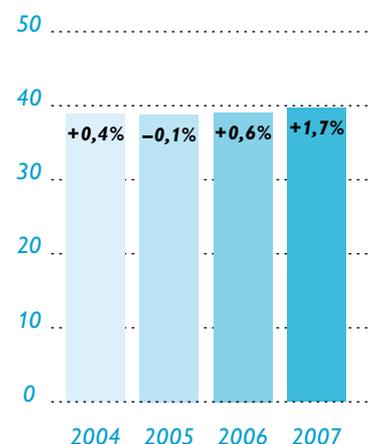
Bruttoinlandsprodukt
in Mrd. Euro
zu jeweiligen Preisen *



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



Erwerbstätige
in Mio.
im Jahresdurchschnitt



* Veränderungsrate zum Vorjahr preisbereinigt

privater Haushalte. Die Inflationsrate erreichte mit 2,2 Prozent im Jahresdurchschnitt den höchsten Stand seit 1994. Neben der Erhöhung der Mehrwertsteuer und der anhaltenden Klimadiskussion trugen die hohen Kraftstoffpreise zudem dazu bei, dass der Verband der Automobilindustrie (VDA) zum Ende des Jahres den schlechtesten Inlandsabsatz seit der Wiedervereinigung verkünden musste. Insgesamt wurden im Jahr 2007 nur 3,16 Millionen Pkw neu zugelassen, was gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang von knapp neun Prozent bedeutete (2006: 3,47 Millionen). Erfahrungsgemäß werden Neuschaffungen besonders intensiv genutzt. Dies könnte sich bei der Entwicklung des Modal-Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs auswirken.

Demografische Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr

Von den demografischen Einflussfaktoren gingen 2007 insgesamt gesehen keine positiven Impulse für den ÖPNV/SPNV aus. Die Einwohnerzahl Deutschlands sank trotz geringfügig gestiegener Geburtenrate wiederum leicht um 0,1 Prozent auf zum 30. Juni 2007 82,26 Millionen. Dabei verlief sowohl die Bevölkerungsentwicklung insgesamt als auch die Entwicklung ihrer Struktur regional sehr unterschiedlich. Zuwächse registrierten die Statistischen Ämter vor allem in Hamburg und den südlichen Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern, während sich die Rückgänge insbesondere in den neuen Bundesländern in Höhe von durchschnittlich 0,8 Prozent innerhalb eines Jahres weiter fortsetzten.

Dennoch begann sich zunehmend das Bewusstsein dafür durchzusetzen, dass auch westliche Bundesländer künftig mit teilweise dramatischen Folgen der Bevölkerungsentwicklung konfrontiert werden können. So entfachte die Veröffentlichung der in Nordrhein-Westfalen bis 2016 zu erwartenden Schülerzahlen durch das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik (Schüler an allgemein bildenden Schulen: minus 15,6 Prozent) eine Diskussion über mögliche neue politische Konzepte. Im Rahmen dieser Diskussion wurden bereits Maßnahmen wie Schulschließungen und -zusammenlegungen gefordert,

die im Falle ihrer Realisierung gravierende Auswirkungen auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erwarten ließen.

Zunehmend wurden wissenschaftliche Untersuchungen erstellt, die sich mit dem Themenkomplex »Verkehr in schrumpfenden Städten« befassen und den Verkehrsunternehmen die zukünftige Entwicklung anhand der individuellen Datenlage aufzeigen beziehungsweise sie auf diese vorbereiten.

Erträge

Die Erträge der VDV-Unternehmen im ÖPNV stiegen 2007 um 3,5 Prozent auf 6,3 Milliarden Euro an. Dieses Ergebnis beruhte zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts auf Hochrechnungen über die Steigerung der Erträge aus dem Fahrausweisverkauf und ging zudem von einem konstanten Niveau der Surrogate für die Beförderung von Schwerbehinderten gemäß §§ 148 ff. SGB IX und für die Beförderung von Auszubildenden nach § 45a PBefG beziehungsweise § 6a AEG aus. Diese waren im Jahr 2005

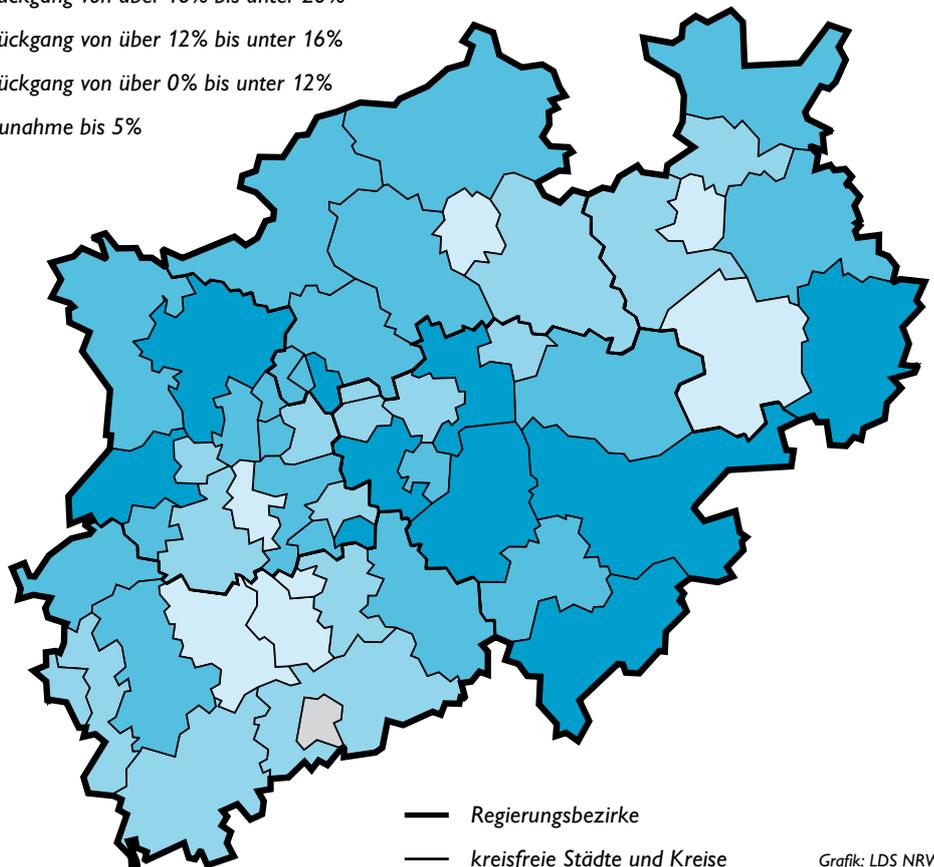
aufgrund von Kürzungen um zweistellige Prozentwerte zurückgegangen. Auch 2006 schlugen sich die Auswirkungen der Kürzungen noch in einem zweiprozentigen Minus nieder. Für 2007 erwartet der VDV dagegen keine weiteren Rückgänge mehr, da sich die rechtliche Situation seither nicht gravierend geändert hat.

Die Ertragsituation der DB Regio stellte sich – nicht zuletzt bedingt durch Fahrgeldertragszurechnungen aus den Vorjahren – trotz der Streiks außergewöhnlich positiv dar. Bezogen auf den gesamten Eisenbahnverkehr erhöhten sich die Nettoumsatzerlöse damit um fünf Prozent.

Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor

Schülerprognose für Nordrhein-Westfalen 2006 bis 2016

- Rückgang um mehr als 20%
- Rückgang von über 16% bis unter 20%
- Rückgang von über 12% bis unter 16%
- Rückgang von über 0% bis unter 12%
- Zunahme bis 5%



— Regierungsbezirke

— kreisfreie Städte und Kreise

Grafik: LDS NRW

Erfolgreiches Jahr 2006 – Kostendeckungsgrad bundesweit gestiegen

Im Jahr der Fußballweltmeisterschaft haben auch die VDV-Verkehrsunternehmen erfolgreich agiert. Dabei konnten 2006 die positiven Trends der vergangenen Jahre fortgesetzt werden, und dies trotz weiter ansteigender Energiekosten und fortgesetzter Absenkungen von Ausgleichszahlungen und Zuschüssen. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit zeigten anhaltende Wirkung. Steigende Fahrgastzahlen und Tarifierpassungen trugen zu einer positiven Entwicklung der Beförderungserträge bei. Bei deutlich gestiegenem Nettoertrag nahmen die Aufwendungen nur leicht zu. So erreichten die Unternehmen im Westen einen Kostendeckungsgrad von 74,6 Prozent (plus 2,3 Prozent). Die Unternehmen in den östlichen Bundesländern legten mit einer Erhöhung um 1,8 Prozent ebenfalls deutlich zu und erreichten 68,4 Prozent. Im Bundesdurchschnitt lag der Kostendeckungsgrad bei 73,8 Prozent.

Das Jahr 2006 stand zum wiederholten Male unter dem Einfluss von Zuschusskürzungen und Energiepreissteigerungen. Die Verteuerung der Kraftstoffe ließ neben den betrieblichen Kosten ebenso die Kosten des Individualverkehrs stark ansteigen, was sich wiederum positiv auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV auswirkte. Auch die Fußball-WM 2006 leistete – insbesondere in den Ballungsgebieten – ihren Beitrag.

Neben diesen und anderen »äußeren« Einflüssen trugen die Maßnahmen der Unternehmen zu weiteren Kostensenkungen und Ertragssteigerungen bei. Die Umsetzung der meist langfristig angelegten Restrukturierungsprogramme wurde vorangetrieben. Dies zeigt sich in einer fortgesetzten Reduzierung des Personalaufwandes und

einer Zunahme der Aufwendungen für bezogene Leistungen. Auch die Ertragsseite wurde erfolgreich gestärkt. Nicht zuletzt dank der kundenorientierten Angebotsgestaltung konnte eine Erhöhung des Stammkundenanteils erreicht werden.

Diese Entwicklungen konnten allerdings die Zuschusskürzungen und Kostensteigerungen nicht kompensieren, so dass Tarifierpassungen bei den Fahrausweisen auch 2006 notwendig wurden. Diese Trends schlugen sich in den Ergebnisrechnungen der Unternehmen nieder. Zur Ermittlung der wirtschaftlichen Entwicklung der VDV-Mitgliedsunternehmen werden jährlich die Ertrags- und Aufwandsdaten im Personenverkehr erhoben.

Jährliche Erhebung der Erträge und Aufwendungen im Personenverkehr

Diese Erhebung erfolgt angelehnt an die Kriterien der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Ziel, die wirtschaftliche Lage der Mitgliedsunternehmen im Personenverkehr zu ermitteln. Unternehmen mit mehreren Betriebszweigen werden dabei nur mit den der Verkehrssparte zugerechneten Erträgen und Aufwendungen berücksichtigt. Um zum einen eine Darstellung des finanziellen Beitrages der öffentlichen Hand zu erhalten und zum anderen die wirtschaftliche Lage der Unternehmen zutreffender zu bilanzieren, werden die Erträge einer differenzierten Betrachtung unterzogen. Hierzu werden die Leistungen der öffentlichen Hand, die zur Abdeckung des Defizits beitragen, zu Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zusammengefasst (Abbildung 2). Zieht man von den gesamten Erträgen solche mit Verlustausgleichscharakter ab, erhält man einen bereinigten Nettoertrag. Dieser dient einer plausibleren Analyse der Ergebnisse, denn die handelsrechtlich ausgewiesenen Jahresfehlbeträge liegen auf Grund der Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter regelmäßig deutlich unter dem tatsächlichen Fehlbetrag.

Der Kostendeckungsgrad nach VDV-Definition als Verhältnis von Nettoertrag zu Gesamtaufwand spiegelt somit den Grad der Aufwandsdeckung wider, den die Unternehmen ohne Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter erreicht haben. Der Nettoertrag nahm 2006 bundesweit um 2,9 Prozent auf 8.480 Millionen Euro zu (Ost plus 1,6 Prozent, West plus 3,1 Prozent, Abbildung 1), während sich der Gesamtaufwand im Bundesdurchschnitt lediglich um 0,7 Prozent auf 11.493 Millionen Euro erhöhte (Ost minus 0,3 Prozent, West plus 0,8 Prozent). Die erfreuliche Entwicklung des Kostendeckungsgrades (Abbildung 3) war nicht zuletzt auf die Erhöhung der Umsatzerlöse – insbesondere der Beförderungserträge – zurückzuführen.

Beförderungserträge gestiegen

Im Berichtsjahr 2006 stiegen die Beförderungserträge bundesweit um 4,7 Prozent (Ost plus 2,3 Pro-

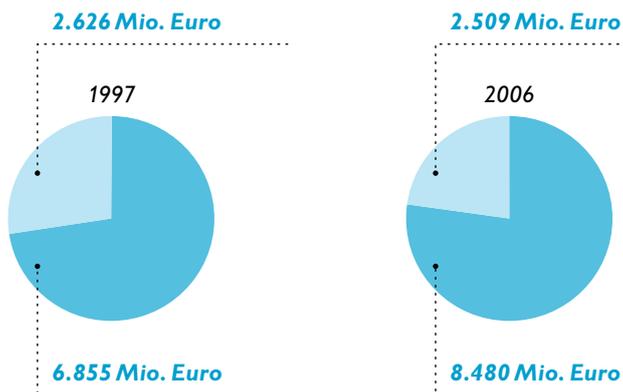
Abbildung 1

Entwicklung der Kenngrößen 2006/2005*

	absolut 2006 (Mio. Euro)	Veränderung 2006 / 2005
<i>alte Bundesländer</i>		
Aufwand	9.943	+ 0,8 %
Ertrag	9.450	+ 0,4 %
Nettoertrag	7.420	+ 3,1 %
Fehlbetrag	2.523	- 5,3 %
Kostendeckungsgrad	74,6 %	+ 2,3 %
<i>neue Bundesländer</i>		
Aufwand	1.550	- 0,3 %
Ertrag	1.539	- 0,5 %
Nettoertrag	1.060	+ 1,6 %
Fehlbetrag	490	- 4,3 %
Kostendeckungsgrad	68,4 %	+ 1,8 %
<i>Gesamtdeutschland</i>		
Aufwand	11.493	+ 0,7 %
Ertrag	10.989	+ 0,3 %
Nettoertrag	8.480	+ 2,9 %
Fehlbetrag	3.013	- 5,1 %
Kostendeckungsgrad	73,8 %	+ 2,2 %

* der SPNV der DB-Gruppe wurde nicht berücksichtigt

Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag in 1997 und 2006



Erträge mit Verlustausgleichscharakter

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

Nettoertrag

zent, West plus 5,0 Prozent). Die Entwicklung der Fahrgastzahlen war durchweg positiv (VDV-Statistik 2006: Straßenpersonenverkehr Ost plus 0,1 Prozent, West plus 1,5 Prozent). Die regional gegenläufigen Tendenzen der Vorjahre lagen 2006 nicht vor. Die Ballungszentren hatten – auch unter dem Einfluss der Besucherströme anlässlich der Fußballweltmeisterschaft – überdurchschnittlich hohe Steigerungsraten zu verzeichnen. Gemäß VDV-Statistik 2006 ist der Fahrgastanstieg nicht wie in den Vorjahren auf die Zunahmen im Schülerverkehr zurückzuführen, sondern es wurden mehr Stammkunden gewonnen. Neben dem Anteil der Zeitfahrtausweise für Erwachsene erhöhte sich auch der Anteil der Fahrten im Bartarif – und dies trotz überdurchschnittlich hoher Tarifierhöhungen der Unternehmen aufgrund von Kürzungen bei den Einnahmesurrogaten und gestiegener Energiekosten.

Ausgleichs- und Erstattungsleistungen gekürzt

Im Jahr 2006 griff die dritte und letzte Stufe des sogenannten Kochsteinbrück-Papiers (Haushaltsbegleitgesetz 2004). Es führte bei den Ausgleichsleistungen für die ermäßigte Beförderung im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG beziehungsweise § 6a AEG für das Kalenderjahr 2006 zu Kürzungen von 12 Prozent gegenüber dem Status quo vor dem Haushaltsbegleitgesetz 2004. Im Vergleich zum Vorjahr hatten die Unternehmen einen absoluten Rückgang von 36 Millionen Euro zu verzeichnen (minus 4,8 Prozent). Die Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen gemäß § 148 SGB IX gingen um sieben Millionen Euro (minus 2,4 Prozent) zurück. Betrachtet man den kompletten Zeitraum seit 2004, lässt sich eine

absolute Abnahme der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und § 6a AEG um 161 Millionen Euro (minus 18,4 Prozent) ermitteln. Die Erstattungsleistungen nach § 148 SGB IX gingen im gleichen Zeitraum um 34 Millionen Euro (minus 10,5 Prozent) zurück. Insgesamt lässt sich in den vergangenen drei Jahren eine Kürzung der Einnahmesurrogate um 195 Millionen Euro ausmachen, die zum Teil durch Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen ausgeglichen werden mussten (Abbildung 4).

Abbildung 2

Erträge insgesamt gestiegen

Die Erträge nahmen insgesamt um 0,3 Prozent zu. Der Nettoertrag stieg um 2,9 Prozent, während die Erträge mit Verlustausgleichscharakter um bemerkenswerte 7,8 Prozent zurückgingen (minus 212 Millionen Euro). Diese Abnahme lässt sich größtenteils auf Sondereinflüsse bei wenigen Mit-

Entwicklung des Kostendeckungsgrades (in Prozent)

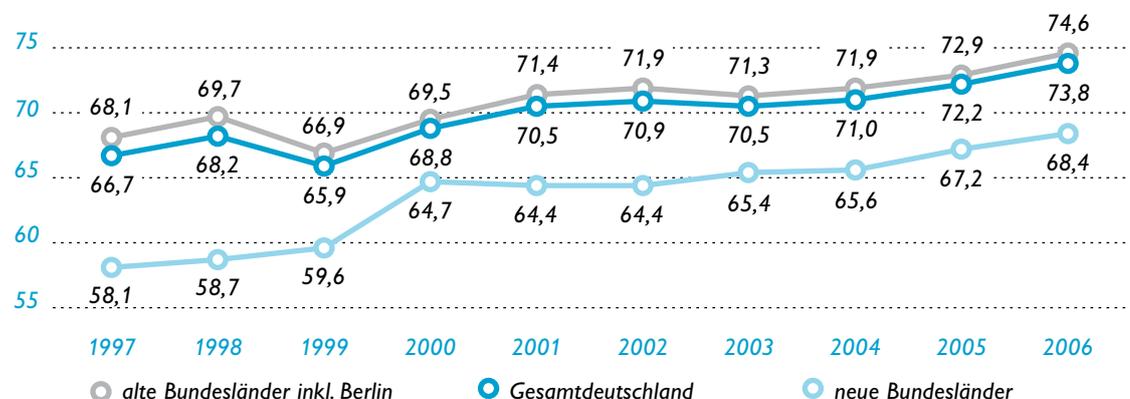


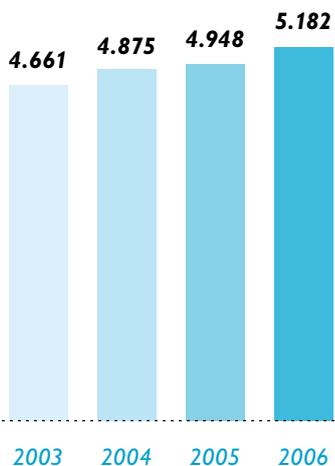
Abbildung 3

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

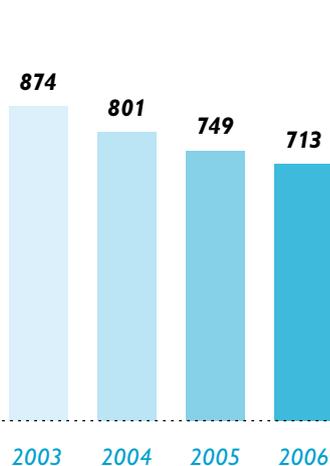
Abbildung 4

Entwicklung der Beförderungserträge und Einnahmesurrogate von 2003 bis 2006 (in Mio. Euro)

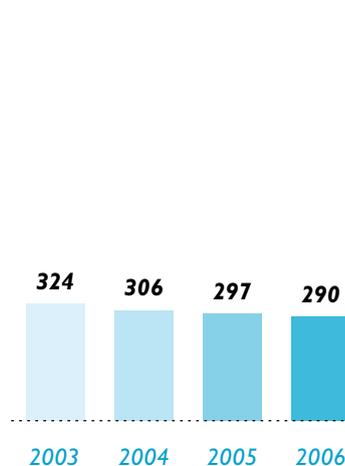
Beförderungserträge

+ 18,4% $\hat{=}$ 521 Mio. Euro

Ausgleichsleistungen nach § 45a

- 18,4% $\hat{=}$ 161 Mio. Euro

Erstattungsleistungen nach § 148 SGB IX

- 10,5% $\hat{=}$ 34 Mio. Euro

gliedsunternehmen zurückführen (Defizitausgleich aus Beteiligungsverkauf, Kürzung der Umstrukturierungsbeihilfe etc.). Seit 1997 ist der Anteil der Erträge mit Verlustausgleichscharakter von 27,7 Prozent auf 22,8 Prozent gesunken (Abbildung 6). Der Entwicklung der Erträge stand eine Aufwandssteigerung von 0,7 Prozent gegenüber. Der deutlichste Zuwachs war dabei beim Materialaufwand zu verzeichnen.

Enormer Anstieg beim Materialaufwand, weiter steigende Treibstoffpreise

Nach dem enormen Anstieg um 7,5 Prozent im Jahr 2005 stieg der Materialaufwand 2006 nochmals deutlich um 4,5 Prozent. Wie bereits im Vorjahr waren die Preissteigerungen für Treibstoffe und der anhaltende Trend zur Restrukturierung

und Fremdvergabe für die Erhöhung des Materialaufwandes verantwortlich. Die Unternehmen hatten Aufwandssteigerungen von 4,1 Prozent für Fahrstrom und 6,4 Prozent für Dieseltreibstoff zu verzeichnen. Diese Entwicklung war wie im Vorjahr auf die erheblichen Preissteigerungen zurückzuführen: Die Preise nahmen für Fahrstrom um 11,8 Prozent und für Dieseltreibstoff um 4,7 Prozent zu. Zeitgleich waren die Betriebsleistungen sowohl im Straßenpersonenverkehr als auch im Eisenbahnpersonenverkehr gemäß VDV-Statistik 2006 leicht rückläufig. Ein Teil der Energiekostensteigerung spiegelt sich indirekt auch in der Aufwandssteigerung für bezogenen Leistungen wider.

Restrukturierungen weiter vorangetrieben

Wie schon in den Vorjahren entfiel 2006 die weitaus größte Aufwandssteigerung auf die Aufwendungen für bezogene Leistungen (145 Millionen Euro, plus 4,7 Prozent). Der anhaltende Trend zur Fremdvergabe von Leistungen zeigte sich insbesondere in den deutlich gestiegenen Aufwendungen für Busanmietung (85 Millionen Euro, plus 7,5 Prozent). Diese Aufwandsart erreichte mit 1.220 Millionen Euro im Berichtsjahr einen Anteil von 10,6 Prozent an den Gesamtaufwendungen.

Einige Unternehmen meldeten Änderungen in der Ertrags- und Aufwandsstruktur durch neu entstandene Leistungsbeziehungen. Es gab aber auch die gegenläufige Tendenz, das heißt in der Vergangenheit eingegangene Leistungsverflechtungen wurden zurückgenommen. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erreichten 2006 einen Anteil von 28,0 Prozent, während der Anteil der Personalaufwendungen auf 38,8 Prozent abnahm. Noch vor zehn Jahren lag dieser Anteil um knapp zehn Prozentpunkte darüber (Abbildung 5).

Personalarückgang und deutliche Aufwandsenkung

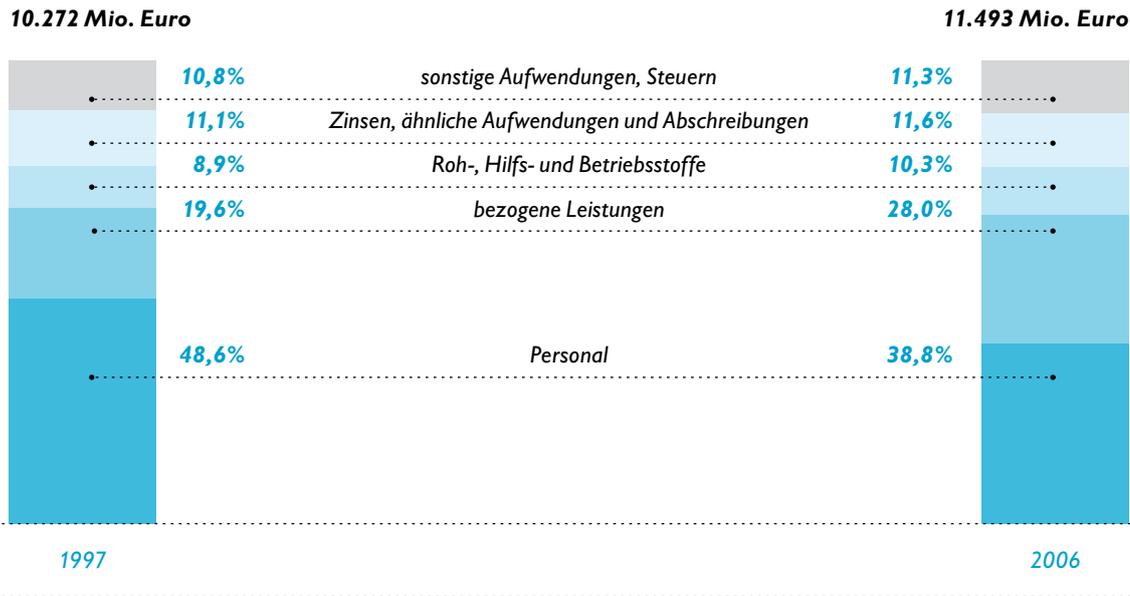
2006 senkten die VDV-Mitgliedsunternehmen in den neuen Bundesländern ihre Aufwendungen für Personal um 3,2 Prozent (minus 18 Millionen Euro). Die Unternehmen in den alten Bundesländern hatten einen Rückgang von 1,8 Prozent (minus 71 Millionen Euro) zu verbuchen. Betrachtet man die Personalentwicklung der letzten zehn Jahre, lässt sich feststellen, dass der Personalbestand umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte (ohne Auszubildende) von 121.626 Mitarbeitern im Jahr 1997 auf 89.387 Mitarbeiter im Jahr 2006 gesunken ist (minus 26,5 Prozent). Der Anteil der Teilzeitbeschäftigten hat in diesem Zeitraum zugenommen. Zeitgleich lässt sich eine Reduktion der Aufwendungen im Personalbereich von 10,9 Prozent auf 4.452 Millionen Euro ermitteln.

Erfolgreich Wirtschaften in Zeiten des Rotstiftes: Trotz Kürzungen der Einnahmesurrogate (195 Millionen Euro in den vergangenen drei Jahren) und gestiegenem Aufwand ist die Ergebnisentwicklung der VDV-Mitgliedsunternehmen langfristig positiv zu bewerten



Entwicklung der Aufwandsstruktur – Anteile an den Gesamtaufwendungen in 1997 und 2006

Abbildung 5



Für 2006 lässt sich festhalten, dass die Aufwandssteigerung von 0,7 Prozent vor allem auf die Erhöhung des Materialaufwandes zurückzuführen war. Der Fehlbetrag (entspricht der Differenz zwischen Aufwendungen und Nettoertrag) ging aufgrund der geschilderten Ertrags- und Aufwandsentwicklungen im Berichtsjahr bundesweit um 162 Millionen Euro (minus 5,1 Prozent) zurück. Seit 1997 ist er um 404 Millionen Euro auf 3.013 Millionen Euro in 2006 gesunken. Der Kosten-

deckungsgrad stieg zeitgleich von 66,7 auf 73,8 Prozent.

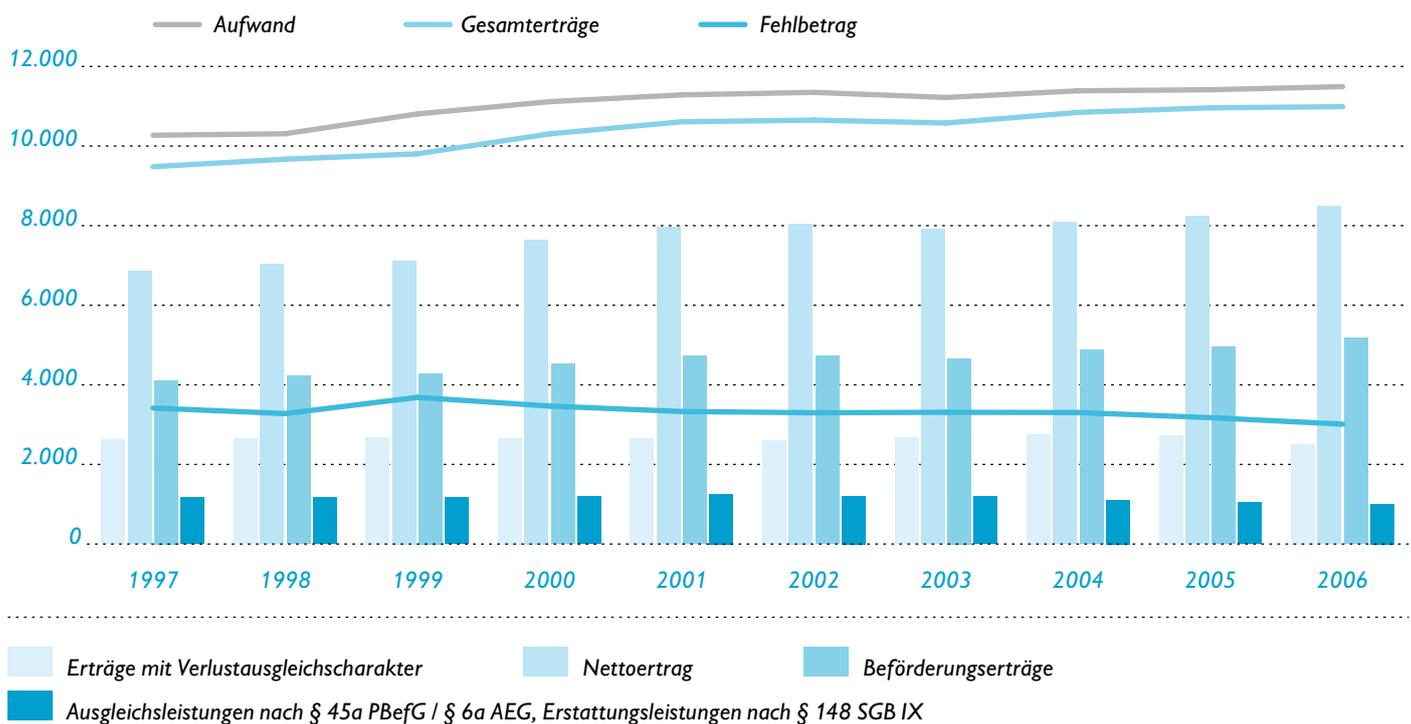
Ausblick

Die langfristig positive Ergebnisentwicklung der VDV-Unternehmen ist das Resultat konsequent verfolgter Restrukturierungs- und Optimierungspolitik und einer erfolgreichen Angebotsgestaltung. Diese Strategie wird weiterhin verfolgt. Eine Fortführung der aufgezeigten Ergebnistrends ist daher sehr wahrscheinlich.

Dipl.-Kff. Marga Weiß

Abbildung 6

Entwicklung ausgewählter Ertragsgrößen (in Mio. Euro)



Einheitliches (((eTicket-System für die Kunden

»Grenzenlos einfach – einfach grenzenlos«, dies ist der Slogan zum (((eTicket Deutschland auf Basis der VDV-Kernapplikation (KA). Allen Verkehrsunternehmen und Verbänden steht das interoperable System der KA für ihre Projekte des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) zur Verfügung. Dabei können die Unternehmen zwischen mehreren Varianten wählen, die jedoch für den Kunden jeweils eine einheitliche Bedienoberfläche zeigen und mit einem KA-Medium zu nutzen sind.

Anfang 2007 wurden die ersten der über drei Millionen Chipkarten mit der VDV-Kernapplikation (KA) in den Verkehrsunternehmen der Verbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) und Verkehrsverbund Großraum-Nürnberg GmbH (VGN) ausgeliefert. Die Ausgabe der Chipkarten erfolgte unter Nutzung der kompletten Dienstleistungsprozesse des Sicherheitsmanagements der KA, das damit seine erste Bewährungsprobe bestehen musste. Die Sicherheitskomponenten gewährleisten, dass jede echte Chipkarte und jedes darauf aufgebuchte Originalticket bei Kontrollen als vertrauenswürdig erkannt werden kann und Fälschungen keine Chance haben. Auf diesen Chipkarten ist erstmals das neue Logo des (((eTicket Deutschland aufgedruckt.

Dieses Logo steht zukünftig für die interoperable Nutzbarkeit der Kundenmedien in allen EFM-Systemen, die sich gemeinsam an die Standards und Regeln der KA halten. Die organisatorischen Regeln und Verträge wurden im Rahmen eines vom Bundesministerium für Verkehr geförderten Forschungsprojektes erarbeitet und bereits mit den ersten Verkehrsunternehmen umgesetzt. Unerlässliche Basis eines bundesweit einsetzbaren interoperablen (((eTicket-Systems ist, dass sich sämtliche in ihren unterschiedlichen Rollen Mitwirkende mit einem rollenspezifischen standardisierten Teilnahmevertrag diesem System anschließen können und so den unkomplizierten Beitritt weiterer Partner ermöglichen. Denn jeder Akzeptant von interoperablen, also von allen KA-Teilnehmern akzeptierten Berechtigungen, muss sich darauf verlassen können, dass andere Unternehmen die gleichen Mindeststandards einhalten.

Der erste Kern der interoperablen Systemteilnehmer, die ihre Chipkarte mit der VDV-Kernapplikation über die Grenzen ihres Heimatverbundes hinaus nutzen können, entwickelt sich in Nordwürttemberg. Zu den beiden Pilotprojekten

im Kreisverkehr Schwäbisch Hall und im Nahverkehr Hohenlohekreis kamen am 9. Dezember 2007 die Verkehrsunternehmen der Tarifgemeinschaft Ostalbmobil hinzu. In dieser Region werden die unterschiedlichen kernapplikationskonformen Bezahlvarianten in unterschiedlichen Systemvarianten (Check-in/Check-out und EFS mit eKontrolle) eingesetzt und ab 2008 untereinander akzeptiert. Parallel dazu wird das Vertragskonstrukt auch auf die bereits die Kernapplikation einsetzenden Unternehmen auszuweiten sein. Damit ist das entwickelte Vertragswerk praxisreif für alle KA-Teilnehmer.

Darüber hinaus werden im Applikationsmanagement neue Techniken evaluiert und die Zertifizierung von Komponenten vorbereitet. Begleitet werden alle diese Aktivitäten durch die Arbeit der Arbeitsgruppe »Weitere Standardisierung der VDV-Kernapplikation«, in der Vertreter der Verkehrsunternehmen und -verbände mitarbeiten, die eine Schrittmacherrolle bei der Umsetzung der VDV-Kernapplikation einnehmen. So kommen die Erfahrungen und die Problemlösungen allen zugute.

Einheitliche Kundenschnittstelle

Die Einführung des (((eTicket Deutschland bietet die Chance, historisch gewachsene, regionale Unterschiede im Vertrieb wie zum Beispiel die unterschiedliche Notwendigkeit der Ticketentwertung durch den Fahrgast beim und durch den Umstieg auf das EFM zu beseitigen. Die Gewissheit, dass dann die einmal im Heimatverbund gelernte und gewohnte Handlung auch in anderen Regionen richtig ist, verringert Unsicherheiten und erhöht die Zufriedenheit sowie den Komfort für die Kunden. Angesichts der hohen Vernetzung unserer Ballungsräume und der reiseintensiven wirtschaftlichen Verflechtungen können hier für den ÖPNV neue Kundenpotenziale erschlossen werden, die sonst eher das Taxi genutzt hätten. Bei

den Teilnahmeverträgen, der technischen Spezifikation und der einheitlichen Kundenschnittstelle wurde stets darauf geachtet, dass die Hoheit über die Tarif- und Vertriebsentscheidungen sowie die wirtschaftliche Form der Umsetzung bei den Unternehmen in den einzelnen Regionen bleibt.

Deshalb gibt es vier Varianten, die den Ticketkauf für den Kunden einfacher und für die Unternehmen wirtschaftlicher werden lassen:

- eBezahlen (bargeldloser Kauf eines Papierfahrtscheins)
- eTicket (elektronisches Ticket mit eKontrolle)
- automatisierte Fahrpreisfindung (Fahrpreisberechnung durch Nutzung des (((eTickets)

In der dritten Variante muss der Kunde nicht mehr vor Fahrtantritt ein Ticket auswählen und erwerben. Seine Nutzung wird erfasst und der Fahrpreis automatisch berechnet. Dafür stehen zwei unterschiedliche Varianten zur Verfügung:

- Check-in / Check-out
Bei dieser Variante melden sich die Kunden beim Einsteigen mit ihrer Karte am gekennzeichneten eTerminal an (Check-in) und beim Aussteigen (Check-out) wieder ab. Diese Technik ist heute bereits weltweit im Einsatz.
- Automatische Ticketerfassung
Diese Variante bietet den Kunden in Zukunft maximalen Komfort bei minimalem Aufwand. Das System erfasst automatisch, wo der Kunde ein- und aussteigt. Man muss lediglich eine geeignete (((eTicket-Karte bei sich tragen, die Erfassung der Daten erfolgt über Funktechnik.

Vorteile des elektronischen Tickets

Das (((eTicket macht das Fahren im öffentlichen Nahverkehr wesentlich komfortabler und attraktiver. Denn jetzt heißt es, einfach einsteigen, sich mit Hilfe der Karte identifizieren und losfahren – auch über die Grenzen regionaler Verkehrsverbände hinweg. Das (((eTicket-Logo kommuniziert: Hier ist das Fahren mit dem (((eTicket möglich.



Beispiel für die Anzeige eines erfolgreichen Check-in am Erfassungsterminal

Mit dem Erwerb der eKarte bei einem Vertragspartner ist der Kunde automatisch zur Teilnahme am Verfahren bei allen Partnern zugelassen. Für den Kunden entscheidend ist seine Vertragsbindung, die auf den von jeweiligen Heimatunternehmen nach eigener Entscheidung herausgegebenen KA-Bezahlverfahren basiert. Hierfür stehen technisch und vertraglich zur Auswahl:

- eine Kontobindung,
- ein anonym vorausbezahltes Guthaben (prepaid, PEB),
- ein vorausbezahltes Guthaben mit Vertragsbindung (prepaid – PEB autoload),
- die Lastschriftabrechnung (postpaid, POB)
- sowie ein Werteinheitenspeicher (WES/WEB) als »elektronische Streifenkarte«.

Es müssen nicht alle dieser Varianten des eBezählens in jedem Verkehrsunternehmen oder -verbund herausgegeben werden. Allerdings sollte jede Region mindestens eine davon immer ausgeben. Akzeptiert werden sollen die mit den KA-Bezahlvarianten verbundenen Berechtigungen überall dort, wo die Kunden Tickets als Gelegenheitskunden erwerben können oder Leistungen in Systemen mit automatisierter Fahrpreisfindung in Anspruch nehmen können.

Forschungsprojekt zu den Anforderungen der Kunden

In einem Projekt »Einheitliche Kundenschnittstelle im mehrstufigen interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagement auf der Basis der VDV-Kernapplikation« wurde die Anforderungsspezifikation aus Sicht der Kunden und der ÖPNV-Vertriebsfachleute erstellt. Die damit verfügbaren Dokumente zur Spezifikation einer standardisierten, interoperablen Kundenschnittstelle werden Teil des VDV-Kernapplikations-Teilnahmevertrages sein. Sie regeln das Erscheinungsbild und die Schnittstelle zwischen System und Kunden für alle EFM-Systemvarianten. Die Anforderungsspezifikation der VDV-KA-Kundenschnittstelle definiert:

- einheitliche Verfahrensweisen beim Erwerb und bei der Nut-

zung von Medien und Fahrtberechtigungen (Tickets), beim Bezahlen mit Kernapplikationsberechtigungen (KA-Bezahlverfahren) sowie bei Kundenserviceleistungen,

- ein einheitliches Logo (siehe Abbildung oben rechts), das dem Kunden die Anwendbarkeit seines KA-Mediums vermittelt,
- Piktogramme (siehe Abbildungen rechts), die dem Kunden die Ausbauvariante des Systems, in dem er sich gerade bewegt, kenntlich machen,
- einheitliche Handlungsabläufe an kundenbedienten Terminals,
- ein vereinheitlichtes Design zur Kennzeichnung der Erfassungsfelder der Terminals für die Nutzermedien, für Anzeigen und Bedienelemente (siehe Abbildungen rechts).

Die gemeinsame Basis der Systemvarianten bilden die mit einer elektronischen Fahrtberechtigung verbundenen Bezahlvorgänge in der VDV-Kernapplikation. Zur Kundenschnittstelle gehören alle Objekte und Prozesse, mit denen der Nutzer eines elektronischen Fahrgeldmanagementsystems bei Verkauf, Service, Abrechnung und Nutzung in Kontakt tritt. Kundenschnittstellen können logische und physische Einheiten sein. Physische Einheiten sind zum Beispiel Nutzermedien (mit VDV-KA), Kunden-Terminals, Heim-PC eventuell auch mit Leser für die kontaktlose ISO/IEC14443-Schnittstelle eines KA-Nutzermediums und alle Arten von Akzeptanzterminals für ((eTicket-Produkte, die als mobiles oder stationäres Terminal, personal- oder selbstbedient ausgeführt werden können. Kundenvertragsformulare, Nachweise und Rechnungen, QUITTUNGEN und Informationsmaterial sind ebenfalls Elemente der Kundenschnittstelle.

Das Gesamterscheinungsbild der einheitlichen Kundenschnittstelle für das System ((eTicket Deutschland wird in einem Corporate-Design-Manual (CDM) beschrieben. Dazu gehören neben dem Logo und den Piktogrammen auch eine Farbpalette und Typografie, Gestaltungsraster, Hinweise zur Gestaltung von Printprodukten und Werbebannern, Vorgaben zur

Kennzeichnung von Terminals und zur Gestaltung von Nutzeroberflächen von Terminalanzeigen, wo auf »Touch« oder »Klick« das Ergebnis einer Aktion visualisiert wird.

Der VDV beziehungsweise die VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG als beauftragter Träger dieser Standardisierung hat das Logo und die Piktogramme sowie die Internetseite www.eticket-deutschland.de registrieren und schützen lassen. Die Verwendung des Logos und der Piktogramme wird sowohl Recht als auch Pflicht in den kernapplikationskonformen Anwendungssystemen und Anwendungsregionen. Das lokale Corporate Design und das regionale Branding stehen dabei gleichwertig neben den überregionalen Kennzeichnungen zur Anwendung des ((eTicket in Deutschland.

Unterstützung des ((eTicket Deutschland

Durch das klare Bekenntnis des Präsidiums des VDV und des Staatssekretärs des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Jörg Hennerkes, auf der VDV-Jahrestagung zum interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagement auf Basis der VDV-Kernapplikation bekam das ((eTicket in Deutschland einen Schub. Auf die durch das BMVBS bekanntgemachte Förderrichtlinie haben sich zahlreiche Projekte aus ganz Deutschland beworben. Damit kann die nachhaltige Überschreitung der kritischen Masse an Nutzermedien und Systemkomponenten erreicht werden, die letztlich günstige Angebote erwarten lässt. Auf der #railtec2007 konnten die Vorteile des ((eTicket auch der Zulieferindustrie vorgeführt werden, indem 15 Unternehmen in einem ((eTicket-Parcours interoperables EFM erfolgreich demonstrierten. Dies sind die wichtigen Faktoren, die die Wirtschaftlichkeit verbessern und schlussendlich – verbunden mit der Akzeptanz bei den Kunden und teilnehmenden Unternehmen – das ((eTicket zu einer Erfolgsstory machen werden.

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



Logo und Piktogramme der VDV-Kernapplikation:



elektronisches Bezahlen



elektronisches Ticket



Einstiegskontrolle eTicket



Check-in/Check-out



Erfassung eTicket



Erfassungsstelle für KA-Medien

Gemeinsam gegen Schwarzfahrer

Schwarzfahren schadet den ehrlichen Fahrgästen, weil es den Verkehrsunternehmen jedes Jahr Einnahmeausfälle, Kontrollkosten und Verwaltungsaufwand in dreistelliger Millionenhöhe verursacht. Offensichtlich ist die Angst, erwischt zu werden, und die Abschreckung durch ein erhöhtes Beförderungsentgelt von 40 Euro für viele zu gering. Der VDV setzt sich für eine Erhöhung ein.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgeschlagen, die entsprechenden Verordnungen des Bundes (§ 9 Absatz 2 VO-ABB und § 12 Absatz 2 EVO), in denen das »erhöhte Beförderungsentgelt (EBE)« geregelt ist, zu ändern. Zum einen soll das EBE auf 60 Euro erhöht werden, zum anderen soll es ermöglicht werden, dass Wiederholungstäter mit einer drastisch höheren Forderung von 120 Euro belangt werden können. Unabhängig davon soll natürlich die Strafbewehrung der Beförderungserbschleichung erhalten bleiben, die insbesondere bei Fälschungen und Manipulationen, aber auch bei Mehrfachtätern Anwendung findet.

Unterstützung durch die Fahrgäste

Die Fahrgäste stehen mit großer Mehrheit hinter dieser Forderung: 79 Prozent der Fahrgäste befürworten ein höheres EBE für Wiederholungs-Schwarzfahrer. Dies ist ein Ergebnis einer repräsentativen forsa-Befragung von Personen, die regelmäßig oder zumindest gelegentlich Busse und Bahnen nutzen. Die Mehrheit (53 Prozent) dieser Fahrgäste ist für eine Verdopplung des Strafgelds für mehrfach Ertrappte.

Angesichts von Strafen für das Rauchen von bis zu 1.000 Euro wäre das EBE als Vertragsstrafe für den Schwarzfahrer dagegen mit 60 Euro immer noch moderat.

Für die zahlenden Fahrgäste sind die Schwarzfahrer ein Ärgernis, weil sich die Einnahmeausfälle und Kontrollkosten in den Ticketpreisen wiederfinden. Zudem müssen aufgrund der Kürzungen von Zuschüssen und wegen der Steigerung von Energie- und sonstigen Erstellungskosten die Fahrpreise regelmäßig angepasst werden. Auch hier darf der »Ehrliche nicht der Dumme sein«, weil die notwendigen Erhöhungen des EBE unterblieben und der Satz seit 1. Januar 2003 unverändert ist.

Strafen im Ausland höher

Mit einer Differenzierung zwischen Erst- und Wiederholungstätern würde sich Deutschland auch an bewährte Regeln seiner europäischen Nachbarn angleichen. Der internationale Vergleich (siehe Tabelle) zeigt ferner, dass – absolut, aber auch gemessen am Tarif- und Einkommensniveau – die Strafe für die Schwarzfahrer in Deutschland zu gering ist. Die Abschreckungswirkung ist in Städten wie Mailand oder Lissabon um einiges höher, da ein erwischter Schwarzfahrer dort das Hundertfache des normalen Fahrpreises bezahlen muss, relativ gesehen also mehr als fünfmal so viel wie in Deutschland.

Kundenfreundliche Lösung

Die vom Verband geforderte Erhöhung des EBE soll insbesondere zur Abschreckung vor dem vorsätzlichen Schwarzfahren dienen. Keinesfalls soll damit die in den Unternehmen im Einzelfall gelebte Kulanz aufgehoben werden. Dabei ist es notwendig, zwischen einzelnen Gruppen von Fahrgästen ohne gültigen Fahrschein zu unterscheiden. Der vergessliche Stammkunde kann in der Regel sein Ticket an einer Kundendienststelle vorzeigen und muss nur eine geringe Verwaltungsgebühr bezahlen. Der offensichtlich unsichere Ortsfremde wird von den Kontrolleuren freundlich auf die Einhaltung der ortsüblichen Regularien hingewiesen und kann gegebenenfalls sogar ein korrektes Ticket nachlösen. Die Anpassung des EBE in der VO-ABB und der EVO würde deshalb auch zu keinen unbilligen Härten führen.

Aber auch berechnete Kulanz hat ihre Grenzen. Zum einen hören die Kontrollpersonale täglich die

Schwarzfahrer-Strafgebühren in Europa

Land	Bahn	Nahverkehr
Österreich	75 € (Sofortinkasso 60 €)	Wien: 120 €, sonst 60 € < 10 Tage, Graz: 70 €, sonst 50 € < 3 Tage, Salzburg: 60 €, Innsbruck: 65 €, sonst 55 € < 10 Tage
Schweiz	ca. 51 € für Ersttäter, ca. 76 € für Wiederholungstäter, ca. 95 € jede weitere Schwarzfahrt	ca. 51 € für Ersttäter, ca. 76 € für Wiederholungstäter, ca. 95 € jede weitere Schwarzfahrt
Frankreich	57 €, bei Sofortinkasso 35 € (< 100 km); 47 €, bei Sofortinkasso 25 € (> 100 km)	i. d. R. Preis eines Monatsabos
Belgien	50 € zuzüglich Fahrpreis, bei Sofortinkasso zuzüglich 12,50 € > 14 Tage Fahrpreis zuzüglich 190 €	Brüssel: 50 €, 300 € für Wiederholungstäter
Italien	25 € zuzüglich Fahrpreis	Rom: 50 € bei Sofortinkasso, 100 € bis 500 € für Wiederholungstäter; Mailand: 100-fach Einzelfahrschein
Niederlande	35 € zuzüglich Fahrpreis	38 €
Luxemburg	60 €; 160 € bei Betrug / Fälschung etc., zuzüglich 15 €, falls nicht sofort bezahlt wird	60 €; 160 € bei Betrug / Fälschung etc., zuzüglich 15 €, falls nicht sofort bezahlt wird
Finnland	80 € zuzüglich Fahrpreis	80 € zuzüglich Fahrpreis
Portugal	100-fach Einzelfahrschein	Lissabon: 180 € bei Bus und TRAM
Schweden	Fahrkarte kann im Zug gekauft werden zuzüglich 5,- €	Stockholm: 80 €
Polen	ca. 38,50 €	50-fach Einzelfahrschein; Warschau: ca. 33 €, sonst 24 € < 7 Tage
Tschechien	30 €, 15 € < 15 Tage	Prag: 38 €, sonst ca. 20 € < 15 Tage

gleichen Ausreden, zum anderen dient es auch der Deeskalation im Fahrzeug, ausufernde Diskussionen mit einem Beleg über ein erhöhtes Beförderungsentgelt zu beenden und die Klärung dem Kundendienst zu überlassen. Die gelebte Kulanz der Unternehmen, aber auch die schlechte Zahlungsmoral vieler Schwarzfahrer sorgen dafür, dass die durchschnittlich erlösten Beträge weit weniger als die Hälfte des maximalen EBE-Satzes ausmachen. Im Falle schlechter Zahlungsmoral sind die Verkehrsunternehmen gehalten, mehrfach zu mahnen und schließlich die Fälle entweder an ein Inkassounternehmen weiterzugeben oder den Mahn- und Klageweg zu beschreiten, was letztlich zu hohen Kosten führt.

Mehr Kontrollen

Die vorgeschlagene Erhöhung soll den vorsätzlichen Schwarzfahrer treffen, der nach dem Motto vorgeht: »Ich habe immer 40 Euro dabei; das Verhältnis zwischen geprelltem Fahrpreis und EBE rechnet sich«. Und tatsächlich: Selbst bei einer hohen Stichproben-Kontrollquote von 2,5 Prozent würde statistisch gesehen nur jede 40. Schwarzfahrt geahndet. Bei 40 Euro und den aktuellen Tarifen hat sich durch ein allgemein gestiegenes Preisniveau hier die »Rechnung« sogar noch zu Gunsten der Schwarzfahrer verschoben. Die Verkehrsunternehmen versuchen mit aller Kraft, diesen sich verstärkenden Trend insbesondere durch kontrollierten Vordereinstieg bei Bussen und eine Verstärkung der Kontrolldienste einzudämmen. Es ist ein klarer Zusammenhang zwischen Kontrolldichte und Schwarzfahrerquote nachweisbar, doch sind der Ausweitung der Kontrollen über das wirtschaftliche Optimum hinaus Grenzen gesetzt.

Flächendeckende Stichprobenkontrollen werden mit Schwerpunktkontrollen kombiniert. Insbesondere bei diesen Sonderkontrollen hat sich auch die enge Kooperation mit der Polizei und den Medien bewährt. Es hat sich als zielführend erwiesen, die Einsatzplanung der Kontrolleure darüber hinaus nach statistischen Kriterien zu steuern und damit auffällige Stellen im Liniennetz, die zeitweise erhöhte Schwarzfahrernzahlen aufweisen, kurzfristig mehrfach verstärkt zu überprüfen.



Die Aufnahme der Personalien schreckt Wiederholungstäter ab

Einfacher Ticketerwerb

Natürlich müssen es die Verkehrsunternehmen den Kunden auch auf einfache Weise ermöglichen, ein richtiges Ticket zu erwerben. Hier haben sich die Beteiligten im Hinblick auf den Vertrieb viel einfallen lassen – zum Beispiel neue Touchscreen-Automaten mit bargeldlosen Bezahlmöglichkeiten, Handy-Tickets und Vertrieb über das Internet. Kundenfreundliche Regelungen, zum Beispiel zur Mitnahme, oder zielgruppenspezifische Angebote, beispielsweise für Schüler oder Senioren, erhöhen die Anzahl der wählbaren Möglichkeiten für den Fahrgast. Und leider führen Erwerbsmöglichkeiten im Zug oder der Straßenbahn manchmal zu Missverständnissen über die Notwendigkeit, bei Fahrtantritt ein Ticket zu erwerben.

Es finden auch regelmäßige Erfahrungsaustausche und Schulungsveranstaltungen auf VDV-Ebene statt. Insbesondere werden die Kundenbetreuer in den Unternehmen regelmäßig im Kundenumgang geschult.

Abstimmung mit Fahrgastverbänden

Der VDV ist mit den Fahrgastverbänden Pro Bahn e.V. und dem Verkehrsclub Deutschland e.V. im Gespräch, um eine gemeinsame Position zum Schutze der ehrlichen Fahrgäste zu erreichen. Aus Sicht der Fahrgastvertreter wird zu Recht auf einen einfachen Zugang zu Informationen und Tickets sowie auf die transparente Einhaltung der Bestimmungen zum Datenschutz Wert gelegt. Eine Anregung aus den Gesprächen war auch, dass das Formular zur Aufnahme von



Der einfache Erwerb von Tickets zum Beispiel per Handy oder via Internet verbessert den Fahrgelderlös der Unternehmen und wirkt zugleich dem Schwarzfahren »aus reiner Bequemlichkeit« entgegen

Kundendaten zum EBE bei zu prüfenden, eventuell mangelhaften Vertriebsleistungen (zum Beispiel Automatenstörungen) für den Kunden deutlich ausdrücken soll, dass es sich um einen Prüfvorgang handelt und nicht um eine EBE-Zahlungsaufforderung. Der Kunde sollte sich aber auch im Falle einer berechtigten Beschwerde durch aktives Beschwerdemanagement in den Unternehmen angemessen behandelt fühlen.

Der Einsatz um kundenfreundliche Lösungen geht einher mit den Bemühungen des VDV, auch über den Weg von Ombuds- und Schlichtungsstellen, noch weiter und stärker das Kundeninteresse und die Kundenzufriedenheit in den Mittelpunkt zu stellen.

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

VDV-Diskussionspapier »Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen« veröffentlicht

Im Rahmen eines spartenübergreifenden Erfahrungsaustausches wurde von Vertretern der VDV-Sparten »Bus« sowie »Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen« das VDV-Diskussionspapier »Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen nach VOL/A« erarbeitet. Das im Herbst 2007 von den beiden Verwaltungsräten verabschiedete und anschließend veröffentlichte Diskussionspapier stellt die Positionen beider Seiten zur Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen dar und gibt gemeinsam formulierte Gestaltungshinweise. Behandelt wird dabei zur Thematik öffentlicher Ausschreibungen im Busverkehr nicht das »Ob«, sondern ausschließlich das »Wie«.

Im Herbst 2005 wurde das VDV-Diskussionspapier »Ausgestaltung von Vergabeverfahren im SPNV« veröffentlicht, das gemeinsam von den Sparten »Personenverkehr mit Eisenbahnen« und »Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen« erstellt wurde. Der Umfang der im Rahmen von Ausschreibungen vergebenen Verkehre hat im SPNV seit Ende der 90er Jahre merklich zugenommen, so dass Aufgabenträgerorganisationen und Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits eine Reihe von Erfahrungen mit Wettbewerbsverfahren sammeln konnten. Erste gemeinsame Schlussfolgerungen zur Ausgestaltung der SPNV-Vergabeverfahren wurden im spartenübergreifenden Dialog identifiziert und zu Papier gebracht. Diesem folgten im Frühjahr 2007 zwei weitere gemeinsame Diskussionspapiere der beiden »SPNV-Sparten« im VDV.

Im Nachgang zur Veröffentlichung des SPNV-Papiers entstand die Idee, ein vergleichbares Papier für den Busbereich zu erstellen. Nach dem Vorbild des verbandsinternen Dialoges im SPNV wurde zu diesem Zweck eine spartenübergreifende Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die paritätisch mit Vertretern der Sparten »Bus« und »Verbund- und Aufgabenträger-

organisationen« besetzt wurde. Ziel der Erörterungen in der Arbeitsgruppe war es, gemeinsame Auffassungen zu identifizieren, gegensätzliche Vorstellungen zu benennen und so die Diskussionen um die Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehren anzuregen und zu vertiefen.

Als Ergebnis der Diskussionen konnte im Herbst 2007 das VDV-Diskussionspapier »Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen nach VOL/A« veröffentlicht werden. Das Papier – bei dem es sich um das erste von diesen beiden Sparten gemeinsam erarbeitete handelt – dient der Formulierung der speziellen Einschätzungen dieser beiden VDV-Sparten und gibt Hinweise zur Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen im Linienverkehr nach der Verdingungsordnung für Leistungen – Teil A (VOL/A).

Behandelt wird nur das »Wie« von Ausschreibungen – nicht das »Ob«

Ausdrücklich nicht Gegenstand des Papiers ist die Frage, ob und wann die Vergabe von Busverkehrsdienstleistungen im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens

erforderlich oder sinnvoll ist beziehungsweise ob und wann gegebenenfalls andere neben der Ausschreibung bestehende Möglichkeiten zur Betrauung mit Verkehren anwendbar sind. Die Vor- und Nachteile einzelner Vorgehensweisen sollten bewusst nicht betrachtet werden, da sich aus einer entsprechenden Erörterung angesichts der äußerst unterschiedlichen Situationen vor Ort keine allgemeingültigen Empfehlungen ableiten ließen.

Im Mittelpunkt der Ausführungen steht vielmehr, wie eine öffentliche Ausschreibung von Busverkehrsdiensten sinnvoll gestaltet werden kann, sofern die Entscheidung zur Durchführung eines solchen Vergabeverfahrens getroffen wurde. Behandelt wird zu der Thematik somit nicht das »Ob«, sondern ausschließlich das »Wie«. Zwar lassen sich auch dazu keine allgemeingültigen Empfehlungen ableiten, wie die »optimale« öffentliche Ausschreibung von Busverkehrsdiensten aussieht – wichtig ist aber vor allem, dass die Ausschreibungsverfahren den Ansprüchen der öffentlichen Hand, den Zielen der Aufgabenträgerorganisationen, den Erfordernissen der Verkehrsunternehmen und den Anforderungen des Vergaberechts genügen sowie deren Ergebnisse die Bedürfnisse der Fahrgäste befriedigen.

Vielfältige Rahmenbedingungen

Die Gestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehren unterliegt vielfältigen Rahmenbedingungen – vor allem organisatorischer, politischer, finanzieller und rechtlicher Art. Zusätzlich sind die tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort und die daraus resultierenden unterschiedlichen Anforderungen der Fahrgäste von Bedeutung. Daneben ist die finanzielle Leistungsfähigkeit der kommunalen Gebietskörperschaften ein maßgeblicher Faktor bei der Ausgestaltung des Verkehrsangebots. Die konkrete Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehrsdiensten hängt auch vom Ergebnis bestimmter Vorüberlegungen ab. Dazu zählen vor allem der Zuschnitt der Verkehre für die Vergabe und damit das Auftragsvolumen, die Art der Leistungsbeschreibung sowie die Vertrags- und Vergütungsstruktur.

In manchen Regionen vergeben die zuständigen Aufgabenträger Busverkehrsleistungen über öffentliche Ausschreibungen nach VOL/A



Art der Leistungsbeschreibung von zentraler Bedeutung

Mit der Definition der Leistung in den Verdingungsunterlagen werden maßgebliche Aspekte des Verfahrensablaufs und der späteren Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger festgelegt. Daher kommt diesem Punkt große Bedeutung zu. Dabei stellen konstruktive und rein funktionale Leistungsbeschreibungen die extremen Pole in der Palette denkbarer Ausgestaltungsmöglichkeiten dar. Vergaberechtlich zulässig sind beide. Im Regelfall wird keines dieser beiden Extreme in seiner Reinform den Zielen der Beteiligten gerecht werden; dies wird vielmehr zumeist über eine »gesunde« Mischung zwischen konstruktiven und funktionalen Elementen der Leistungsbeschreibung möglich sein.

Die Frage, wo eine funktionale Leistungsbeschreibung beginnt und eine konstruktive Leistungsbeschreibung endet, kann ohnehin nicht eindeutig beantwortet werden. In der Praxis enthalten Verdingungsunterlagen häufig sowohl konstruktive als auch funktionale Elemente. Wichtig ist, dass die zu vergebende Leistung in den Verdingungsunterlagen eindeutig und erschöpfend beschrieben ist. Je stärker der Schwerpunkt auf funktionale Elemente gelegt wird, desto größer ist der unternehmerische Spielraum im Rahmen der Angebotsstellung und desto komplexer ist die Prüfung und gegebenenfalls die Wertung der Angebote.

Unterschiedliche Erfordernisse bei Brutto- und Nettoverträgen

Eine weitere grundsätzliche Festlegung betrifft die vorgesehene Vertrags- und Vergütungsstruktur. Als Grundtypen von Verkehrsverträgen können Brutto- und Nettovertrag unterschieden werden. Beim Nettovertrag trägt das Verkehrsunternehmen das Einnahmerisiko; es erhält vom Aufgabenträger eine vertraglich festgelegte Vergütung, die dem Ausgleich der nicht durch die Einnahmen gedeckten Kosten dient. Beim Bruttovertrag liegt das Einnahmerisiko hingegen beim Aufgabenträger; das Verkehrsunternehmen erhält zum Ausgleich seiner gesamten Kosten eine vorab fixierte Vergütung auf

Basis der erbrachten Leistung. Die Fahrgeldeinnahmen stehen dem Aufgabenträger zu. Bruttoverträge werden in der Praxis häufig mit Anreizsystemen versehen. Beide Vertragsformen sind mit bestimmten Vor-, aber auch Nachteilen verbunden. Welche Inhalte in der Leistungsbeschreibung konkret zu berücksichtigen sind, ist maßgeblich ebenfalls davon abhängig, ob ein Brutto- oder ein Nettovertrag abgeschlossen werden soll.

Die Leistungsbeschreibung umfasst neben allgemeinen Basisinformationen vor allem Nachfrage- und Erlösdaten sowie quantitative und qualitative Vorgaben. Alle kalkulationsrelevanten Sachverhalte müssen vom Aufgabenträger zur Verfügung gestellt und den Verdingungsunterlagen beigelegt werden. Alternativ stellt der Aufgabenträger sicher, dass die Bieter die Informationen zu gleichen Bedingungen selbst beschaffen können. Hinzu kommt, dass sich aus verschiedenen räumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten jeweils meist auch spezielle Anforderungen an die der Vergabe zugrunde liegende Leistungsbeschreibung ergeben. In Räumen mit Gemeinschaftstarifsystemen kommt beispielsweise den Ausführungen zu Tarifgestaltung und Einnahmenaufteilung besondere Bedeutung zu.

Sämtliche eingegangenen Angebote werden vom Aufgabenträger beziehungsweise der von ihm beauftragten Stelle nach den Vorgaben des Vergaberechts auf Einhaltung der Formalien, Feststellung der Eignung der Bieter sowie Erfüllung der Mindestanforderungen und der sonstigen Vorgaben der Verdingungsunterlagen geprüft. Die Wertungsparameter sowie deren Gewichtung sind in den Verdingungsunterlagen bekannt zu machen, nicht zuletzt um die notwendige Transparenz zu gewährleisten. Mit der Erteilung des Zuschlages nach Durchführung der Wertung kommt schließlich der Verkehrsvertrag zustande.

Diskussionen sollen fortgeführt werden

Naturgemäß konnten bei der Erarbeitung dieses ersten Papiers noch nicht alle Gesichtspunkte bis ins Detail erörtert werden, vielmehr wurden zunächst nur die wesentlichen Aspekte angesprochen.



Im Herbst 2007 erschienen: das gemeinsam von Busunternehmen und Aufgabenträgerorganisationen erstellte VDV-Diskussionspapier »Ausgestaltung öffentlicher Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen«

Eine Standardisierung bestimmter Elemente der Vergabeverfahren wird sich angesichts der Komplexität des ÖPNV-Systems (wenn überhaupt) ohnehin nur langfristig erreichen lassen. Wichtig ist, dass beide Sparten im Rahmen eines solchen Erfahrungsaustausches voneinander lernen können. So ist für die Aufgabenträger zum Beispiel interessant, aufgrund welcher Überlegungen bestimmte Merkmale in der Leistungsbeschreibung zu Preisauf- oder -abschlägen in den Angeboten führen. Umgekehrt wird für die Busunternehmen ersichtlich, welche Hintergründe die Aufgabenträger dazu bewegen, bestimmte Vorgaben in den Leistungsbeschreibungen zu machen. Beides trägt letztlich dazu bei, die gemeinsamen Ziele der Beteiligten zum Wohle der Fahrgäste schneller und besser erreichen zu können.

Dr. Manfred Knieps

Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes an den neuen europäischen Rechtsrahmen

Am 3. Dezember 2009 wird die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft treten. Bis dahin muss das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an das neue Europäische Recht angepasst sein. Der VDV setzt sich dafür ein, das Notwendige zu tun und dabei die bisherige gewerberechtliche Ausrichtung des PBefG zu erhalten, ohne die Entscheidungskompetenz der Aufgabenträger zu beeinträchtigen, wie der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Gemeinwohls vor Ort ausgestaltet werden soll.

Am 3. Dezember 2007 ist die Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße unter der Nummer 1370/2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Sie tritt genau zwei Jahre später in Kraft und löst dann die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ab. Das PBefG steht nicht in allen Einzelheiten mit der neuen Verordnung in Einklang. Die neue EU-Verordnung ist unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht und geht damit dem deutschen Gesetz vor. Entgegenstehende Regelungen im PBefG würden dann unanwendbar. Daher ist eine Anpassung erforderlich, ansonsten droht ein von Gerichten nach und nach entwickeltes Regelwerk.

Die zentrale Aufgabe für die AG »Genehmigungswettbewerb« war die Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens nach dem PBefG unter der Ägide der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370).

Die allgemein erhoffte Rechtssicherheit ist durch die VO 1370 nur zum Teil erreicht worden. Über zentrale Auslegungsfragen werden in der Rechtsliteratur und in Stellungnahmen unterschiedliche Meinungen vertreten, so etwa über die Frage, ob die heutigen Liniengenehmigungen nach dem PBefG ausschließliche Rechte im Sinne der VO 1370 darstellen. Die AG »Genehmigungswettbewerb« hat hier eine pragmatische Lösung gewählt. Die Änderungsvorschläge

Verkehrsleistungen wird mit dem Inkrafttreten der VO 1370 nur noch für bestehende Liniengenehmigungen während einer Übergangszeit Bedeutung haben und letztlich obsolet werden. Die viel diskutierte Teilbereichsausnahme im heutigen PBefG wird dann in ihren wohlverdienten Ruhestand gehen. Aktuell diskutierte Gerichtsurteile zum Verhältnis von eigenwirtschaftlichem Antrag und Ausschreibungsverfahren werden zu Makulatur.

Gleichzeitig wird es auch in Zukunft nicht nur vom Aufgabenträger veranlasste Verkehre geben, sondern auch solche, die von Unternehmern aus eigener Initiative angeboten werden, da sie am Markt einen Bedarf der Fahrgäste festgestellt haben. Solche Verkehre dürfen nicht durch genehmigungsrechtliche Vorgaben praktisch verhindert werden. Damit steht ein wesentlicher Eckpunkt bei der Gestaltung des Genehmigungsverfahrens fest: Der gewerberechtliche Ansatz des PBefG sollte so weit wie möglich erhalten werden. Auch nach der neuen VO 1370 gibt es nicht nur behördeninitiierten ÖPNV. Unternehmerische Initiative und Kreativität sollen und müssen weiterhin Raum haben, damit ein kundenfreundlicher und effizienter Nahverkehr angeboten werden kann.

Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Interesse

Auf der anderen Seite – und dies ist der zweite wesentliche Eckpunkt – gibt das Europarecht den »zuständigen Behörden«, wie es in der Terminologie der Verordnung heißt, Möglichkeiten und Befugnisse zur Gestaltung des ÖPNV, die zu beachten sind. Die Wertung der Verordnung, dass die zuständige örtliche Behörde entscheiden kann, den Verkehr im Wege der Ausschreibung zu vergeben, ihn selbst oder durch einen internen Betreiber zu erbringen oder ihn innerhalb bestimmter Schwellenwerte auch direkt an ein privates Unternehmen zu vergeben, muss im Genehmigungsverfahren Beachtung finden.

Die Regelung, wer »zuständige Behörde« im Sinne der Verordnung ist, überlässt das Gemeinschaftsrecht dem nationalen Gesetzgeber. Die VO 1370 beschränkt sich

PBefG-Genehmigungserteilung unter der Ägide der neuen VO



Das Präsidium des VDV hat dazu ein eigenes Gremium ins Leben gerufen, die Ad-hoc-Arbeitsgruppe »Genehmigungswettbewerb«. In der AG sind Vertreter aller betroffenen Verbandssparten und Unternehmensgruppen vertreten. Sie hat die erforderlichen Änderungsvorschläge für das PBefG erarbeitet. Das Präsidium hat dazu Eckpunkte beschlossen, damit der VDV geschlossen in der politischen Diskussion auftreten kann.

sind so gestaltet, dass diese Frage offen gelassen werden kann. Sie »funktionieren« unabhängig davon, wie ein Gericht dies möglicherweise irgendwann in den nächsten Jahren letztverbindlich entscheiden wird.

Unternehmerinitiative weiterhin zulassen

Die bisherige Unterscheidung in eigen- und gemeinwirtschaftliche

darauf, zu definieren, dass dies jede Behörde oder Gruppe von Behörden ist, die zur Intervention im öffentlichen Personennahverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung. Naheliegender ist es, sowohl den Aufgabenträger als auch die Genehmigungsbehörde nach dem PBefG als zuständige Behörde zu bestimmen. Beide haben im heutigen PBefG unterschiedliche Funktionen, die nicht ohne Weiteres zusammengefasst werden könnten oder sollten. Die Vorschläge der AG »Genehmigungswettbewerb« sehen daher weiterhin beide Behörden vor. Den Bundesländern bliebe es dabei unbenommen, beide Funktionen bei derselben Gebietskörperschaft anzusiedeln, wie dies in einigen Bundesländern auch heute praktiziert wird.

Dem Spannungsfeld zwischen Behörden- und Unternehmensinitiative entspricht auch die Aufgabenverteilung von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde im vorgeschlagenen Genehmigungsverfahren. Dort wo sich der Aufgabenträger nicht nur planerisch, sondern aktiv mit finanziellen Mitteln im ÖPNV engagiert, sollte er auch im Genehmigungsverfahren eine wichtigere Rolle spielen. In anderen Fällen ist demgegenüber die Auswahl der besten unternehmerischen Initiative bei der Genehmigungsbehörde gut aufgehoben. Die konkreten Verfahrensvorschläge unterscheiden danach, ob der Aufgabenträger – der damit als zuständige Behörde handelt – eine Entscheidung zur Betrauung eines Verkehrsunternehmens nach Artikel 5 der VO 1370 trifft oder nicht.

Ausschreibung – Direktvergabe

Wenn der Aufgabenträger eine Verkehrsleistung ausschreibt, sie selbst erbringt beziehungsweise an ein eigenes Unternehmen (»interner Betreiber«) oder im Rahmen der Schwellenwerte an ein anderes Unternehmen direkt vergibt, dann ist die Entscheidung im Genehmigungsverfahren zu beachten, das heißt, die Genehmigungsbehörde hat dann diese Betreiberauswahl zu übernehmen. Ein wichtiges Anliegen der AG »Genehmigungswettbewerb« war es dabei aber sicherzustellen, dass bestehende Verkehre während der Laufzeit

ihrer Liniengenehmigung nicht durch einen darübergestülpten, vom Aufgabenträger veranlassten Verkehr in die Unwirtschaftlichkeit getrieben werden. Diese sollen wie bisher das Abwehrrecht des § 13 Absatz 2 Nr. 2 PBefG geltend machen können, müssen dabei aber Fristen beachten und können nicht etwa erst nach einem Ausschreibungsverfahren einen solchen Einwand erheben.

Genehmigungswettbewerb

Wenn der Aufgabenträger gar nicht tätig wird beziehungsweise nur eine so genannte »allgemeine Vorschrift« zu Ausgleichsleistungen nach Artikel 3 Absatz 2 der VO 1370 erlässt oder wenn nur eine außerhalb der VO 1370 bestehende – in Brüssel angemeldete – betreiberunabhängige Finanzierungsregelung (Artikel 3 Absatz 3) besteht, dann trifft die Genehmigungsbehörde die Auswahlentscheidung, indem sie die Liniengenehmigung im Wettbewerb vergibt. Dazu sind einige Anpassungen des Genehmigungsverfahrens im PBefG erforderlich. In diesem Zusammenhang hat die VDV-AG »Genehmigungswettbewerb« sich auch mit den unabhängig von der neuen VO bestehenden Vorschlägen zur Weiterentwicklung des Genehmigungsverfahrens befasst, die unter anderem in Änderungsvorschlägen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe »Genehmigungswettbewerb« vom 26. Juli 2006 niedergelegt sind. Diese wurden teilweise übernommen, soweit sie sachgerecht und für die Anforderungen an ein wettbewerbliches Vergabeverfahren im Sinne von Artikel 5 Absatz 3 der VO 1370 erforderlich waren.

Rechtsschutz

Gerichte spielten in den letzten Jahren eine entscheidende Rolle im ÖPNV und es steht leider zu erwarten, dass dies nach Inkrafttreten zunächst auch so bleiben wird, bis alle wichtigen Streitfragen geklärt sind. Besonderes Augenmerk hat die AG »Genehmigungswettbewerb« daher auf die Ausgestaltung des Rechtsschutzes gelegt. Die VO 1370 fordert, dass interessierte Unternehmen alle Vergabeentscheidungen gerichtlich überprüfen lassen können. In bestimmten Fallgestaltungen kommt ohnehin der allgemeine vergaberechtliche Rechtsschutz vor den



Der Fahrgast steht im Mittelpunkt – dies gilt auch bei der Ausgestaltung des neuen Rechtsrahmens

Vergabekammern und den Oberlandesgerichten zur Anwendung. (Potenzielle) Bieter sind allerdings nicht die einzigen Beteiligten. Die rechtlich geschützten Interessen der vorhandenen Unternehmen sind zu beachten, dies ist eine gänzlich andere Thematik, die nichts mit Vergaberecht im engeren oder weiteren Sinne zu tun hat. Einen einheitlichen Rechtsschutz, bei dem alle Fälle im ÖPNV im gleichen Verfahren vor das gleiche Gericht getragen werden, wird es daher nicht geben können. Differenzierte Regelungen, die gleichzeitig für ein zügiges Verfahren sorgen, sind hier anzustreben.

Fazit

Das Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des PBefG ist notwendig und sollte in der laufenden Legislaturperiode abgeschlossen werden. Der VDV wird weiterhin für eine ausgewogene Anpassung an das Europäische Recht arbeiten, um einen Ordnungsrahmen zu schaffen, der vor allem den wichtigsten Beteiligten zu Gute kommt, nämlich den Fahrgästen.

Ass. jur. Martin Schäfer

Novellierung des Regionalisierungsgesetzes

Mit Inkrafttreten des »Zweiten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes« wurde zum 1. Januar 2008 das Regionalisierungsgesetz (RegG) novelliert. Damit stehen in den Jahren 2008 bis 2010 rund 500 Millionen Euro mehr für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gegenüber dem durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 gekürzten RegG zur Verfügung. Gleichzeitig wurde wieder eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel eingeführt – diesmal bis zum Ende des Jahres 2014. Hiermit erfüllt der Bund sein – nach Insistieren der Bundesländer und des VDV – im Vorfeld der Zustimmung des Bundesrates zur Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 gegebenes Versprechen, die sich aus diesem Gesetz für den Zeitraum 2008 bis 2010 ergebenden Belastungen teilweise auszugleichen.

Die Diskussionen um das RegG waren immer Auseinandersetzungen um finanzielle Zusagen und Verteilungen. Hierbei zeigen sich Interessengegensätze einerseits zwischen dem Bund und den Ländern, andererseits aber auch unter den Ländern. Bei dem Streit der Bundesländer untereinander stellt sich die Frage der gerechten Verteilung. So bekommt zum Beispiel – gerechnet nach der Fläche – das Land Berlin in etwa das Fünfzehnfache an Regionalisierungsmitteln im Vergleich zu Nordrhein-Westfalen. Die jetzt vorgenommene Novellierung des RegG hat an der historisch gewachsenen horizontalen Verteilung der Regionalisierungsmittel nichts geändert. Mit dieser Gesetzesänderung wurde lediglich die Gesamtsumme der Regionalisierungsmittel angepasst.

Historie des RegG

Der Anspruch der Bundesländer auf Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr ist in Artikel 106 a Grundgesetz festgeschrieben. Auf dieser Basis hat der Bund das RegG geschaffen. Dieses bestimmt nunmehr seit dem 1. Januar 1996 die Beträge, die den Ländern für den ÖPNV aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes jährlich zur Verfügung stehen. Hintergrund für die Einführung des Regionalisierungsgesetzes war die Eisenbahnreform. Entsprechend war das RegG Teil des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993. Weitere Inhalte der Bahnreform und damit des ENeuOG waren die Zusammenführung der ehemaligen Eisenbahnen der

Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik (die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn), die hiermit verbundene Überführung der Bundeseisenbahn in die Rechtsform der Aktiengesellschaft (AG) und ein diskriminierungsfreier Zugang zum Eisenbahnnetz für private Eisenbahnunternehmen sowie die Übertragung der Verantwortung für den SPNV vom Bund auf die Bundesländer.

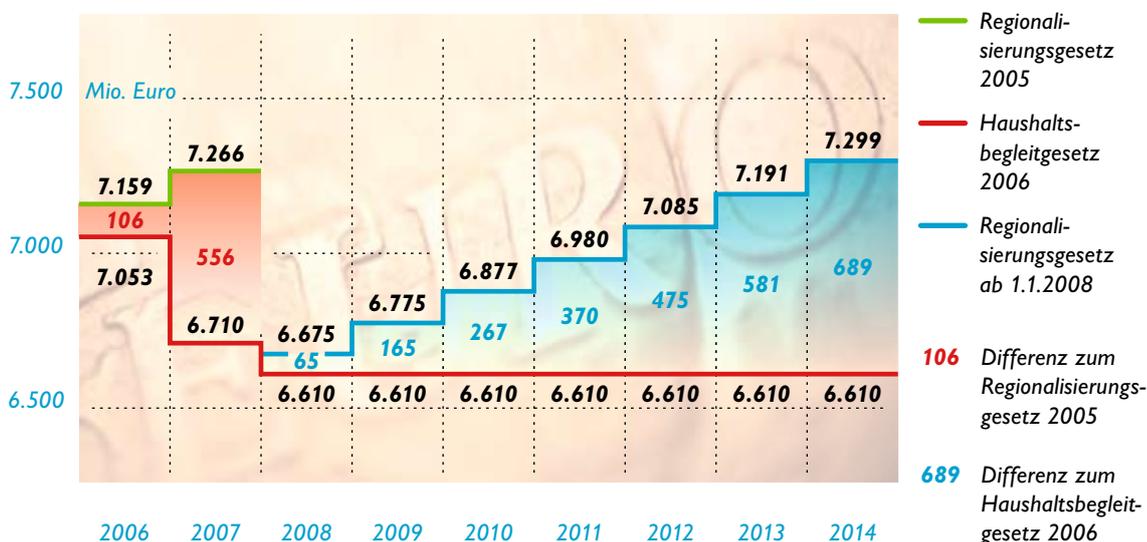
Bis zum Jahr 2002 wurde das RegG nicht geändert. Eine Novellierung erfolgte erstmals mit Wirkung zum 1. Juli 2002 durch das »Erste Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes«. Damals wurde insbesondere die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2003 in das Gesetz geschrieben. Eine Revision sollte im Jahr 2007 mit Wirkung ab dem Jahr 2008 erfolgen. Durch Artikel 25 Haushaltsbegleitgesetz 2004 vom 29. Dezember 2003 wurde das RegG erneut geändert, diesmal mit dem ausschließlichen Ziel der Reduzierung der Zahlungen des Bundes. So wurde in § 5 Absatz 2 ein Satz 2 mit folgendem Wortlaut eingefügt: »Der sich in Anwendung des Satzes 1 für das Jahr 2004 ergebende Jahresbetrag ist für das Jahr 2004 um 2 vom Hundert zu verringern.« Die in § 8 enthaltenen Verteilungsvorschriften wurden angepasst.

Schließlich erfolgte durch Artikel 13 Haushaltsbegleitgesetz 2006 vom 29. Juni 2006 der bislang massivste Eingriff. Hiermit reduzierte der

Artikel 106 a Grundgesetz

»Den Ländern steht ab 1. Januar 1996 für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Das Nähere regelt ein Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Der Betrag nach Satz 1 bleibt bei der Bemessung der Finanzkraft nach Artikel 107 Abs. 2 unberücksichtigt.«

Regionalisierungsmittel 2006 bis 2014



Von 2008 bis 2014 zu leistende Beträge an die Bundesländer (in Mio. Euro)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Baden-Württemberg	696,9	707,3	717,9	728,7	739,6	750,7	762,0
Bayern	999,9	1.014,9	1.030,1	1.045,6	1.061,3	1.077,2	1.093,4
Berlin	364,5	369,9	375,5	381,1	386,8	392,6	398,5
Brandenburg	381,1	386,9	392,7	398,6	404,5	410,6	416,8
Bremen	36,7	37,3	37,8	38,4	39,0	39,5	40,1
Hamburg	128,8	130,8	132,7	134,7	136,7	138,8	140,9
Hessen	494,6	502,0	509,6	517,2	525,0	532,8	540,8
Mecklenburg-Vorpommern	221,6	224,9	228,3	231,7	235,2	238,7	242,3
Niedersachsen	573,4	582,0	590,7	599,6	608,6	617,7	627,0
Nordrhein-Westfalen	1.052,0	1.067,8	1.083,8	1.100,0	1.116,5	1.133,3	1.150,3
Rheinland-Pfalz	349,8	355,0	360,3	365,7	371,2	376,8	382,5
Saarland	88,1	89,4	90,8	92,1	93,5	94,9	96,3
Sachsen	477,9	485,1	492,4	499,8	507,3	514,9	522,6
Sachsen-Anhalt	335,8	340,8	345,9	351,1	356,4	361,7	367,1
Schleswig-Holstein	207,6	210,7	213,9	217,1	220,3	223,6	227,0
Thüringen	266,3	270,3	274,4	278,5	282,7	286,9	291,2
Summe	6.675,0	6.775,1	6.876,8	6.979,9	7.084,6	7.190,9	7.298,7

Bund die Zahlungen für das Jahr 2006 um 106 Millionen Euro und für das Jahr 2007 um 556 Millionen Euro im Vergleich zu dem bis dahin gültigen Gesetzeswortlaut. Für das Jahr 2008 war eine nochmalige Reduzierung, diesmal um 100 Millionen Euro, vorgesehen.

Widerstand zum Streichkonzert

Gegen dieses Streichkonzert wurde 2006 von vielen Seiten, auch vom VDV, massiv protestiert. Allerdings half es kaum, da der Bund sich das Einverständnis der Länder über deren mit der Reduzierung der Regionalisierungsmittel gekoppelten höheren Einnahmen (unter anderem Umsatzsteuererhöhung von 16 auf 19 Prozent) erkaufte. So stimmten lediglich fünf Bundesländer den im Haushaltsbegleitgesetz 2006 verankerten Streichungen nicht zu.

Kleine Kompensation

Neben den höheren Einnahmen der Bundesländer durch die Umsatzsteuererhöhung erreichte der Bund die Zustimmung der Länder auch durch die Inaussichtstellung einer teilweisen Kompensation. So versprach damals der Bundesfinanzminister, für die Jahre 2008 bis 2010 doch noch 500 Millionen Euro mehr als eigentlich geplant zur Verfügung zu stellen und außerdem die Regionalisierungsmittel wieder zu dynamisieren. Im April 2007 legte schließlich das Bundesverkehrsministerium den entsprechenden Gesetzentwurf vor. Er wurde nach Beratung im Bundesrat am 7. September 2007 im Deutschen Bundestag eingebracht und am

30. November 2007 vom Bundesrat abschließend angenommen. Damit konnte die Aufstockung der Regionalisierungsmittel gegenüber dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 planmäßig mit Wirkung ab dem 1. Januar 2008 in Kraft treten.

Im Vorfeld der Annahme durch den Bundesrat hatte dieser zunächst heftige Kritik an zwei Punkten des Gesetzentwurfes geübt; diese betrafen:

1. die Festschreibung der Regionalisierungsmittel in § 5 Absatz 5 RegG (Entwurf) nur bis Ende 2014 – die Länder begehrt eine Festschreibung bis Ende 2019 – und
2. die geplante Verpflichtung der Länder in § 6 RegG (Entwurf), dem Bund gegenüber jährlich die Verwendung der Mittel jeweils nach gemeinsam vereinbarten Kriterien transparent darzustellen.

Beide Anliegen wurden jedoch vom Deutschen Bundestag zurückgewiesen. Der VDV hatte sich im Vorfeld der parlamentarischen Gesetzesberatung ebenfalls für eine längere Festschreibung der Regionalisierungsmittel ausgesprochen. Wegen des Interesses der Länder an einem baldigen Inkrafttreten des novellierten Regionalisierungsgesetzes riefen diese in ihrer Sitzung am 30. November 2007 trotz der von ihnen zuvor im Bundesrat geäußerten Kritik nicht den Vermittlungsausschuss an, sondern verabschiedeten die Novellierung im Plenum des Bundesrates.

Fazit

Mit der Novellierung des RegG 2007 ist der Schaden aus dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 zwar nicht beseitigt, aber deutlich gemildert worden. Hierbei ist insbesondere die wieder eingeführte jährliche Dynamisierung wichtig. Jedoch bietet auch diese Teilrücknahme der Streichung aus dem Jahr 2006 keine Gewähr dafür, dass in Zukunft nicht erneut Kürzungsüberlegungen angestellt werden.

Hierauf weist sogar ausdrücklich die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zu den Vorschlägen des Bundesrates (Drucksache 16/6310) hin, wenn sie schreibt: »Eine absolute Planungssicherheit ist ohnehin nicht erreichbar. Die Länder müssen sich darauf einstellen, dass einzelgesetzliche Regelungen jederzeit möglich sind, wie bereits in den Jahren 2004 und 2006 durch Haushaltsbegleitgesetze geschehen. Eine regelmäßige Überprüfung der Höhe der Regionalisierungsmittel ist notwendig und sinnvoll, um aktuellen, aus heutiger Sicht nicht vorhersehbaren Entwicklungen Rechnung zu tragen und allfällige Anpassungen an die geänderten Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer und die dann bestehende Lage der öffentlichen Haushalte vorzunehmen.«

Rechtsanwalt Thomas Hilpert

Neue Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten – flexibel, aber immer noch unhandlich

Im Januar 2008 trat eine Änderung der Fahrpersonalverordnung (FPersV), der zentralen Vorschrift für die Lenk- und Ruhezeiten, in Kraft. Die Überarbeitung ist zwingende Folge des veränderten europarechtlichen Rahmens, der durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (VO 561/2006) gesetzt wurde. Letztlich ist es gelungen, die für den ÖPNV geltenden Regelungen flexibel zu halten und insbesondere die Ausnahmen der so genannten »Sechstelregelung« und der Streckung der wöchentlichen Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum beizubehalten. Auch im Übrigen sind die Veränderungen für den ÖPNV durch die neue FPersV überschaubar. Die Vorschriften selbst bleiben jedoch in der Anwendung sperrig und unhandlich.

Neue Vorgaben aus Brüssel machten eine Überarbeitung der FPersV als zentraler Vorschrift für die Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten notwendig, da diese in großen Teilen auf europäische Vorschriften verwiesen, die mittlerweile aufgehoben worden waren. Das Bundesministerium für

Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Verordnungsgeber erließ daraufhin im Januar 2008 die neue FPersV, die die bis dahin bestehende FPersV an die veränderten europäischen Vorgaben der VO 561/2006 anpasste. Für den aufmerksamen Leser der FPersV aus dem Bereich des ÖPNV beginnt

die Auseinandersetzung mit der FPersV und der ihr zugrunde liegenden VO 561/2006 mit einem Widerspruch: Die FPersV fußt auf einer europäischen Verordnung, die ihrerseits ausdrücklich vorgibt, dass ihre Regelungen nicht für Verkehrsleistungen mit Fahrzeugen gilt, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt (Artikel 3 a VO 561/2006). Die VO 561/2006 fordert die Mitgliedsstaaten darüber hinaus sogar ausdrücklich auf, eigene Vorschriften für Fahrzeuge zu erlassen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Strecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt (Erwägungsgrund 24 der VO 561/2006). Der Grund für diese Ausnahme des

Übersicht über die Regelungen nach der VO 561/2006

VO 561/2006	Gegenstand der Regelung	Regelungsinhalt	Rückausnahme FPersV
Artikel 4	Begriffe	definiert in der VO verwandte Begriffe	
Artikel 6	Höchstlenkzeit	tägliche Lenkzeit neun Stunden, die zweimal pro Woche auf zehn Stunden verlängert werden darf; Wochenlenkzeit: maximal 56 Stunden pro Woche und maximal 90 Stunden auf Zweiwochenzeitraum	
Artikel 7	Grundregel Fahrtunterbrechung	nach 4,5 Stunden 45 Minuten (oder aufgeteilt: einmal 15 Minuten plus einmal 30 Minuten)	§ 1 Absatz 3 FPersV Nr. 1: Haltestellenabstand > 3 km nach 4,5 Stunden Lenkzeit muss entweder einmal 30 Minuten oder mit Teilunterbrechungen von zweimal 20 Minuten oder dreimal 15 Minuten Fahrt unterbrochen werden Nr. 2: Haltestellenabstand < 3 km Fahrtunterbrechungen auch Arbeitsunterbrechungen (z. B. Wendezeiten), wobei Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der Lenkzeit betragen muss
Artikel 8 i. V. m Artikel 4 g u. h	tägliche und wöchentliche Ruhezeit	regelmäßige tägliche Ruhezeit: mindestens elf Stunden (Artikel 4 g) reduzierte tägliche Ruhezeit: weniger als elf Stunden aber mindestens neun Stunden (Artikel 4 g) regelmäßige wöchentliche Ruhezeit: mindestens 45 Stunden (Artikel 4 h) reduzierte wöchentliche Ruhezeit: weniger als 45 Stunden, aber mindestens 24 Stunden, wenn Voraussetzungen des Artikel 8 Absatz 6 eingehalten (Artikel 4 h)	§ 1 Absatz 4 Fahrer ÖPNV ÖPNV-Fahrer sind nicht zur Einlegung einer wöchentlichen Ruhezeit nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen verpflichtet. Sie können die wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum verteilen
Artikel 9 Absatz 3	Grundregel Anreisezeit	vom Fahrer verbrachte Zeit, um zum Fahrzeug zu gelangen, das nicht zu Hause oder auf Betriebshof steht, ist andere Arbeitszeit (nicht Lenkzeit)	
Artikel 12	Überschreitungs Ausnahme	Überschreitung der Lenkzeiten erlaubt, um geeigneten Halteplatz zu erreichen	



ÖPNV ist darin zu suchen, dass die VO 561/2006 eigentlich nur jene Beförderungen im Straßenverkehr regelt, die den schweren Güterverkehr und den Reisebusverkehr im innergemeinschaftlichen Verkehrsraum betreffen. Eine Harmonisierung dieser Sozialvorschriften im Straßenverkehr stand nicht zuletzt deswegen im Vordergrund, weil grenzüberschreitender Wettbewerb und zum Teil auch aufsehenerregende Fälle von Überforderung der Beschäftigten in diesen Bereichen eine einheitliche Regelung erforderlich machten. Der regional verankerte ÖPNV und seine Besonderheiten unterscheiden sich jedoch von diesen Anforderungen erheblich und lassen daher eine unveränderte Übertragung der Regelungen auf den ÖPNV wenig sinnvoll erscheinen.

Der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber hatte nun das Problem, eine Regelung für die Lenk- und Ruhezeiten zu schaffen, die zwar hinsichtlich der Beförderungsmittel (Reise- und Stadtbuss) vergleichbar sind, sich aber gravierend bezüglich der Beförderungszeiten unterscheiden. Während im Güter- und Reisebusverkehr lange Strecken zurückgelegt werden, zeichnet sich der ÖPNV durch kurze Strecken mit vielen Stopps aus. Art und Umfang der zu regelnden Beförderung und insbesondere der auf die betroffenen Fahrer wirkenden Belastungen unterscheiden sich demnach erheblich. Gleichwohl boten sich Teile der Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten aus der VO 561/2006 auch für eine Regelung der Beförderung im ÖPNV an. Das BMVBS als Verordnungsgeber erklärte nun diejenigen Vorschriften der VO 561/2006 auf den ÖPNV für anwendbar, die für diesen Bereich sinnvoll erschienen. Mit § 1 Absatz 1 Nr. 2 FPersV werden die Fahrer von Fahrzeugen im ÖPNV-Einsatz unter der Maßgabe in den Anwendungsbereich der FPersV einbezogen, dass sie die Regelungen der Artikel 4, 6 bis 9 und 12 der VO 561/2006 als Basisvorschriften einzuhalten haben. Die übrigen Vorschriften der VO 561/2006 gelten für den ÖPNV nicht.

Die neuen »Basisvorschriften« aus der VO 561/2006

Diese Basisvorschriften legen die einheitlich zu verwendenden

Begriffe fest, regeln Höchstlenkzeiten, tägliche und wöchentliche Ruhezeiten sowie Vorschriften zu den Anreisezeiten und geduldete Überschreitungen der Lenkzeit. Aufgrund der vielen Kombinationsmöglichkeiten wird an dieser Stelle auf eine detaillierte Darstellung der einzelnen Varianten verzichtet. Eine Übersicht über die Regelungen enthält die nebenstehende Tabelle.

Nach den neuen Regelungen darf eine wöchentliche Lenkzeit von 56 Stunden nicht mehr überschritten werden (§ 1 Absatz 1 FPersV i. V. m. Artikel 6 VO 561/2006). Die bisherige Regelung sah bisher keine Obergrenze vor. Die Begrenzung ergab sich aus dem Zusammenspiel verschiedener Vorschriften. Ferner wurde die Möglichkeit zum so genannten »Splitting« geändert. Die regelmäßige tägliche Ruhezeit kann danach in zwei Teilen genommen werden (§ 1 Absatz 1 FPersV i. V. m. Artikel 8 und Artikel 4g VO 561/2006). In der alten Regelung waren bis zu drei Teilabschnitte möglich.

Die bewährten »Rückausnahmen« der FPersV

Der VDV legte bei den Beratungen im Vorfeld der Änderung der FPersV besonderen Wert darauf, dass die bisher bestehenden Ausnahmen für den ÖPNV hinsichtlich der Regelungen zur Fahrtunterbrechung und der wöchentlichen Ruhezeiten erhalten bleiben. Dies ist gelungen und wurde dadurch erreicht, dass einzelne der zuvor genannten Basisvorschriften der VO 561/2006 entsprechend auf den ÖPNV angepasst wurden beziehungsweise blieben.

Mit § 1 Absatz 3 Nr. 1 und Nr. 2 FPersV (Nr. 2: »Sechstelregelung«) wurden die bewährten Regeln zur Lenkzeitunterbrechung (nunmehr »Fahrtunterbrechung«) beibehalten. Im Gegensatz zur Basisvorschrift der VO 561/2006 (Artikel 7) gelten für den ÖPNV damit eigene Regeln zur Fahrtunterbrechung.

■ Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, so ist nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden die Fahrt entweder einmal 30 Minuten, zwei mal 20 Minuten oder drei mal 15 Minuten zu unterbrechen (§ 1 Absatz 3 Nr. 1 FPersV).

■ Liegt der durchschnittliche Haltestellenabstand unter drei Kilometer, gilt nach wie vor auch die »Sechstelregelung« mit den bekannten Voraussetzungen und Ausnahmen der »alten« Regelung (§ 1 Absatz 3 Nr. 2 FPersV). Demnach sind bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand als Fahrtunterbrechungen auch Arbeitsunterbrechungen ausreichend, soweit diese in den Dienst- und Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind (zum Beispiel Wendezeiten) und dabei die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit beträgt.

Ebenso konnte die ÖPNV-Ausnahme hinsichtlich der wöchentlichen Ruhezeiten bewahrt werden. Entsprechend der Regelung des Artikel 8 Absatz 6 VO 561/2006 müsste eine wöchentliche Ruhezeit spätestens nach sechs Tagen (»sechs 24-Stunden-Zeiträume«) nach Ende der letzten wöchentlichen Ruhezeit genommen werden. Abweichend vom Verweis des § 1 Absatz 1 FPersV auf Artikel 8 Absatz 6 VO 561/2006 gilt für Fahrer von Kraftomnibussen im ÖPNV jedoch § 1 Absatz 4 FPersV. Danach ist der Fahrer im ÖPNV nicht zur Einlegung einer wöchentlichen Ruhezeit nach höchstens sechs 24-Stunden-Zeiträumen verpflichtet. Fahrer von Kraftomnibussen im ÖPNV können die wöchentlich einzuhaltenden Ruhezeiten – wie bisher – auf einen Zweiwochenzeitraum verteilen.

Das wirklich »Neue« in der FPersV

Das wirklich Neue in der FPersV ergibt sich weniger aus den Kernvorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten als vielmehr aus den Vorschriften, die der Kontrolle ihrer Einhaltung dienen. Herauszuheben ist, dass die neue FPersV in besonderer Weise die Verantwortung der hinter den Fahrern stehenden Unternehmer betont. Besonders deutlich wird dies durch den neu eingefügten § 20 a FPersV, der die Verkehrsunternehmen ausdrücklich dazu anhält, ihre Betriebe in der Form zu organisieren, dass die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten durch das Personal möglich ist. Ein höheren Anspruch an die Sorgfaltspflichten der Unternehmer stellen auch:

- § 1 Absatz 7 Satz 3 2. Halbsatz FPersV, in dem ausdrücklich eine Überwachungspflicht des Unternehmers hinsichtlich der Bedienung des Kontrollgerätes formuliert wird,
- § 2 Absatz 3 Satz 2 FPersV, in dem der Unternehmer verpflichtet wird, die Ausdrücke in chronologischer Reihenfolge und lesbarer Form außerhalb des Fahrzeuges aufzubewahren und auf Verlangen vorzulegen,
- sowie § 21 Absatz 1 Nr. 3 FPersV, der eine erhöhte Sorgfalt zur Überwachung der Nutzung des Kontrollgerätes durch den Unternehmer mit der Androhung einer Ordnungswidrigkeit erreichen will.

Für Fahrer, die über eine Fahrerkarte im Sinne des § 5 FPersV verfügen, gilt nunmehr, dass der Fahrer nach Ablauf der Gültigkeit die Fahrerkarte noch mindestens 28 Tage im Fahrzeug mitführt. Die gleiche Frist gilt für die Ausdrücke seiner Tätigkeiten nach Umtausch der Fahrerkarte. In der alten FPersV galt jeweils eine Frist von sieben Tagen. Eine Fristverkürzung wurde auch für die Werkstattkarte eingeführt, wonach die Bescheinigungen für die Erneuerung nunmehr nach drei statt wie bisher nach fünf Jahren beizubringen sind.

Gewohnt mühsame Handhabung

Auch wenn es gelungen ist, die bewährten Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten für den ÖPNV im Kern zu bewahren, bleibt das Problem der unhandlichen und für den Praktiker mitunter mühsamen Anwendung der verschachtelten und miteinander korrespondierenden Vorschriften. Während die Verweisteknik auf die Verordnung 561/2006 mit gleichzeitigen Rücknahmen durch die FPersV schon schwer genug zu handhaben ist, müssen die Anwender auch noch Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes, tarifvertragliche Regelungen und mitunter Betriebsvereinbarungen im Blick halten. Auch wenn durch die zuständigen Stellen schon die nächste Änderung der FPersV in Aussicht gestellt wurde, wird es auf absehbare Zeit – bedauerlicherweise – bei dieser komplizierten Praxis bleiben.

Ass. jur. Stefan Bahrenberg

Vergaberechtliche Querschüsse aus Europa

Keine Kompromisse, keine andere Lösung: Sofern es noch Zweifel daran gegeben haben sollte, ob das Vertragsrecht der Europäischen Gemeinschaft (EG) auf sämtliche Vergaben von Aufträgen gleich welcher Art ausstrahlt, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) diese durch zwei Urteile endgültig ausgeräumt. Die Mitgliedsstaaten sind verpflichtet, neben den europäischen Verordnungen und Richtlinien auch das EG-Vertragsrecht zu beachten. Aber nicht nur der EuGH, auch die europäischen Gesetzgebungsorgane haben durch die Verabschiedung zweier zentraler Rechtssetzungsakte zur Verschärfung und Ausdehnung des Vergaberechts beigetragen. Der VDV hat die Weiterentwicklung des Vergaberechts sowohl aus der Einkäufer- als auch aus der Bietersicht kritisch begleitet und sich insbesondere für den Erhalt der Direktvergabemöglichkeiten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzt.

Die judikative Entwicklung des Vergaberechts im Jahr 2007 wird namentlich durch die beiden Urteile des EuGH in den Rechtssachen »Braunschweig und Bockhorn«, C-503/04 vom 18. Juli 2007, und »Irische Post«, C-507/03 vom 13. November 2007, bestimmt. Während es in Ersterem um vergaberechtswidrige, weil ohne europaweite Ausschreibung – »de facto« – vergebene Dienstleistungsaufträge ging, behandelt Letzteres die sogenannten nichtprioritären Dienstleistungen – wie etwa Eisenbahnen oder Neben- und Hilfstätigkeiten des Verkehrs – im Sinne des Anhangs I B zur in den zugrunde liegenden Sachverhalten geltenden Richtlinie 92/50/EWG. So unterschiedliche Themenbereiche die beiden Entscheidungen auch abdecken, sie haben eines gemeinsam: Der Gerichtshof besteht auf der uneingeschränkten Beachtung des EG-Vertragsrechts.

Beendigungspflicht für »de facto« vergebene Verträge

Mit der Entscheidung in der Rechtssache »Braunschweig und Bockhorn« kam ein Verfahren zum Abschluss, das bereits Mitte der 90er Jahre seinen Anfang genommen hatte. Der Gerichtshof führt in dem Urteil aus, dass öffentliche Aufträge im Sinne des EG-Vergaberechts, dessen Vergaberechtswidrigkeit er in einem früheren Urteil festgestellt habe, auch dann noch gegen das Gemeinschaftsrecht verstießen, wenn ein zivilrechtlich gültiger Zuschlag erteilt wurde. Solche Verträge müssten zwingend schnellstmöglich beendet werden. Insofern könne sich ein Mitgliedsstaat weder auf nationale Rechtsvorschriften wie etwa die verfassungsgerechtlich verbürgte Eigentumsgarantie noch auf innerstaatliche Rechtsprinzipien

wie zum Beispiel die Grundsätze der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes (»pacta sunt servanda«) berufen, um die unterbliebene Beendigung eines »de facto« vergebenen Auftrags zu rechtfertigen. Gleiches gelte für die Bestimmungen der damals noch geltenden Rechtsmittelrichtlinie 89/665/EWG, nach denen eine Vertragsbeendigung innerstaatlich ausgeschlossen werden kann. Ausschlaggebend für die strikte Haltung des Gerichtshofs ist die Tatsache, dass seiner Ansicht nach der Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht während der gesamten Laufzeit des vergaberechtswidrig abgeschlossenen Vertrags fortwirkt.

In diesem Zusammenhang interessant sind die Bestimmungen der Richtlinie 2007/66/EG vom 11. Dezember 2007 zur Änderung der Rechtsmittelrichtlinien 89/665/EWG und 92/13/EWG. Sie geben den zuständigen nationalen Stellen die Möglichkeit, gegen die rechtswidrige freihändige Vergabe von Aufträgen vorzugehen. Solche Sanktionen reichen von der Verhängung einer Geldstrafe über die Verkürzung der Vertragslaufzeiten bis hin zur Unwirksamklärung des Vertrags.

Der VDV hat sich in der Arbeitsgruppe »EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis«, in der Mitarbeiter von Rechts- und Einkaufsabteilungen verschiedener Mitgliedsunternehmen mitwirken, intensiv mit der Frage beschäftigt, ob und inwiefern die vom EuGH geforderte Vertragsbeendigung zivilrechtlich möglich ist. Dabei wurden »Ausstiegsszenarien« erarbeitet – etwa hinsichtlich der Bewertung von Anlagevermögen oder einem Vorkaufsrecht für Anteile an einer gemeinsamen Projektgesellschaft –

die in Form von Formulierungsmustern gefasst und sodann veröffentlicht werden sollen.

Europaweite Bekanntmachung bei grenzüberschreitendem Interesse

In der Rechtssache »Irische Post« machte der EuGH deutlich, dass das EG-Vertragsrecht nicht nur in solchen Bereichen zur Geltung komme, die europarechtlich noch nicht geregelt sind, sondern auch auf bereits europarechtlich normierte Bereiche ausstrahle. Insbesondere entfalten die Gebote der Gleichbehandlung, der Nichtdiskriminierung und der Transparenz eine Hintergrundwirkung, durch die selbst Richtlinienbestimmungen überlagert werden könnten. Vor diesem Hintergrund sei es geboten, auch Dienstleistungen, die nach dem Anhang I B zur Vergabekoordinationsrichtlinie 92/50/EWG (jetzt 2004/18/EG) eigentlich keiner Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union (EU) bedürfen, dennoch aufgrund des Transparenzgebots europaweit bekannt zu machen, sofern an ihnen ein eindeutiges grenzüberschreitendes Interesse besteht. Der Beweis, ob eine Dienstleistung binnenmarktrelevant sei, obliege allerdings der EU-Kommission.

Auch diese für die Praxis einschneidende Entscheidung wurde ausführlich in der Arbeitsgruppe »EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis« diskutiert. Sie wird in die gleichnamige VDV-Mitteilungsreihe, insbesondere in die VDV-Mitteilung Nr. 4 über die Vergabeverfahren, Bekanntmachungspflichten und Fristen eingearbeitet.

Erweiterte Ausschreibungspflichten durch die Verordnung 1370/2007

Auch die nach langem Ringen am 23. Oktober 2007 endgültig verabschiedete und am 3. Dezember 2007 im EU-Amtsblatt veröffentlichte Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdiens-te auf Schiene und Straße hat zur Ausdehnung des Vergaberechts beigetragen. Sie tritt neben das allgemeine europäische Vergaberecht in Form der Vergaberichtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG, die für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der engen Definition der Vergaberichtlinien bei Bussen und Straßenbahnen anwendbar bleiben. Im Gegensatz zu diesen



Justitia in europäischen Diensten: Bei eindeutigem grenzüberschreitendem Interesse ist aufgrund des Transparenzgebots eine europaweite Bekanntmachung im EU-Amtsblatt auch bei solchen Dienstleistungen geboten, die nach Anhang I B der Vergabekoordinationsrichtlinie 92/50/EWG von dieser Pflicht eigentlich ausgeklammert sind

bezieht sie darüber hinaus auch Dienstleistungskonzessionen in ihren Anwendungsbereich ein. Dies hat zur Folge, dass ab Inkrafttreten der Verordnung am 3. Dezember 2009 auch Dienstleistungskonzessionen im ÖPNV veröffentlicht und grundsätzlich in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung 1370/2007 vergeben werden müssen.

Der VDV hat den Rechtsetzungsprozess jahrelang begleitet. Er hat sich dabei namentlich dafür stark gemacht, die Möglichkeiten der Selbsterbringung und der Direktvergabe beizubehalten. Diese Möglichkeiten sind nunmehr in der Verordnung ausdrücklich verankert (vgl. Seite 12).

Verschärfter Rechtsschutz durch die Reform der Rechtsmittelrichtlinien

Schließlich wurde durch die Novellierung der Richtlinien 89/665/EWG und 92/13/EWG (Rechtsmittelrichtlinien) der vergaberechtliche Rechtsschutz verschärft. Im Bereich des vorvertraglichen Rechtsschutzes wurden Rügepflichten für behauptete Rechtsverstöße, Mindest-Stillhaltepflichten zwischen der Zuschlagsentscheidung des Auftraggebers und dem Vertragsschluss sowie die aufschiebende Wirkung von Nachprüfungsverfahren eingeführt. Für den nachvertraglichen Rechtsschutz haben sich insbesondere die Sanktionen für in rechtswidriger Weise vergabene Aufträge erweitert. Bei besonders schwerwiegenden Verstößen – also etwa bei einer unzulässigen freihändigen (also einer »de facto«) Vergabe oder einem Verstoß gegen die Mindest-Stillhaltefristen – können die Nachprüfungsinstanzen den geschlossenen Vertrag für unwirksam erklären. In weniger

gravierenden Fällen können auch alternative Sanktionen verhängt werden, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein sollen. Konkret werden in der Richtlinie die Auferlegung von Geldbußen und die Abkürzung der Vertragslaufzeit genannt. Insgesamt weicht die deutsche Rechtslage lediglich in wenigen Punkten von den novellierten Richtlinien ab, so dass sich für das deutsche Vergaberecht auch nur ein geringfügiger Anpassungsbedarf ergibt.

Auch auf diese Reform hat der VDV Einfluss ausgeübt. So hat er sich ausdrücklich gegen die Verankerung einer Mindest-Stillhaltepflicht von zehn Tagen für rechtmäßige freihändige Vergaben ausgesprochen, die in dem zugrunde liegenden Kommissionsvorschlag (KOM [2006] 195 endgültig/2 vom 14. Juni 2006) noch vorgesehen war. Die nunmehr veröffentlichte Fassung der Richtlinien sieht eine solche obligatorische Stillhaltepflicht für freihändig vergabene Aufträge nicht mehr vor. Die Auftraggeber haben aber die Möglichkeit, freiwillig eine Stillhalteperiode einzuhalten. Schließen sie den Vertrag erst nach Ablauf der Stillhaltefrist, bleibt er – selbst im Falle einer unzulässigen freihändigen Vergabe – vollumfänglich wirksam.

Das nationale Vergaberecht wird sich an die Rechtsprechung des EuGH, an die neue ÖPNV-Verordnung 1370/2007 sowie an die novellierten Rechtsmittelrichtlinien 89/665/EWG und 92/13/EWG anpassen müssen. Damit einher wird eine Weiterentwicklung des Handlungsrahmens für die Verkehrsunternehmen gehen. Insofern bleibt das Vergaberecht für die Arbeit des VDV auch im nächsten Jahr mitbestimmend.

Rechtsanwältin Bettina Werres

Eine nachhaltige Finanzierungsgrundlage für die Infrastruktur der NE ist überfällig

Im vorigen Jahr ist an gleicher Stelle vor dem Hintergrund des geplanten Ganges der DB AG an den Kapitalmarkt die Frage erörtert worden, wie Leistungsfähigkeit und Qualität der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes dauerhaft sichergestellt werden könnten. Diese Frage stellt sich indes mit mindestens gleicher Dringlichkeit für die Infrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE). Eine geordnete finanzielle Grundlage für die Erhaltung der Infrastruktur der NE fehlt noch immer. Dieser Mangel gefährdet sowohl die Substanz der Infrastruktur bei den NE als auch die Erfolge bei der Erhaltung von der DB AG übernommener Strecken.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Eisenbahninfrastrukturfinanzierung sind für den Bereich der NE wenig ergiebig. In Artikel 87e Grundgesetz ist eine Gewährleistungspflicht des Bundes für die Schienenwege der ihm gehörenden Eisenbahnen verankert. Diese Gewährleistungspflicht legt die Infrastruktur der Eisenbahnen nur insoweit in legislativer, administrativer und finanzieller Hinsicht in die Obhut des Bundes, als es sich um Eisenbahnunternehmen in seinem (Mehrheits-) Eigentum handelt. Die hieraus folgenden Verpflichtungen werden bundesgesetzlich im Bundesschienenwegeausbaugesetz (und gegebenenfalls für die Zukunft durch das im Entwurf vorliegende

Situation der Länder und Kommunen sind diese im Übrigen immer weniger bereit, freiwillig finanzielle Lasten zu übernehmen.

Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist folglich je nach Eigentümer des betreffenden Unternehmens sehr unterschiedlich geregelt. Dies wäre nur dann zu rechtfertigen, wenn es für die Differenzierung einen sachlichen Grund gäbe. Die Frage, ob eine Eisenbahninfrastruktur einem bundeseigenen oder NE-Unternehmen gehört, kann in aller Regel nur auf historische, heute eher zufällig erscheinende Gegebenheiten zurückgeführt werden. Sie hat ihre Wurzeln bereits im

Gesetzlicher Lückenschluss: Ohne gesicherte Finanzierung sind Erhalt und Ausbau der wichtigen NE-Infrastrukturen nicht zu bewerkstelligen



Bundesschienenwegegesetz) präzisiert. Für die Infrastruktur der anderen Eisenbahnunternehmen fehlt eine vergleichbare bundesrechtliche Regelung. Auch das Landesrecht enthält in den meisten Bundesländern keine Aussagen zur Finanzierung der Infrastruktur der NE. Dort besteht weder für den Bund noch für die Länder oder kommunale Körperschaften eine gesetzliche Verpflichtung, finanziell in die Bresche zu springen. Soweit dies dennoch im Einzelfall geschieht, erfolgt eine Förderung freiwillig und mit minimalem finanziellen Engagement. Angesichts der finanziellen

neunzehnten Jahrhundert. Die heutigen NE-Bahnen entstanden zu großen Teilen zwischen 1870 und 1920 als Ergänzung des entweder schon als Staatsbahn entstandenen oder nach und nach verstaatlichten Kernnetzes. Soweit der Staat kein militärisches, wirtschaftspolitisches oder finanzielles Interesse am Betrieb einer Eisenbahnstrecke hatte, überließ er Bau und Betrieb Provinzen, kommunalen Körperschaften oder Privatunternehmungen und ging insoweit auch weder für den Bau noch für die Erhaltung solcher Strecken ein finanzielles Engagement ein.

Schon die seinerzeitige Entscheidung, ob eine Bahn vom Staat oder einer »Privatbahn« gebaut werden sollte, war nicht immer auf rationale Erwägungen gestützt. Heutzutage, nachdem häufig mehr als 100 Jahre seit der Entscheidung für oder gegen die staatliche Trägerschaft einer Strecke vergangen sind, können die damaligen Entscheidungsgründe naturgemäß erst recht kaum noch als maßgeblich betrachtet werden. Mittlerweile gibt es sowohl DB-Strecken von rein regionaler Bedeutung wie auch NE-Strecken mit hoher Verkehrsdichte in bedeutenden Verkehrsrelationen. Zwar sind fast alle Hauptbahnen Strecken der DB Netz AG und liegt ein erheblicher Teil der NE-Bahnen nach wie vor im ländlichen Bereich; dennoch lässt sich in wirtschaftlicher und struktureller Hinsicht kaum von einem durchgängig geringeren öffentlichen Interesse am Bestand und Betrieb der heutigen NE-Bahnen im Vergleich zu den Eisenbahnen des Bundes sprechen.

NE als multimodale Schnittstellen

NE-Infrastrukturen bieten zum Teil alternative Verbindungen für überlastete Hauptstrecken, sie erschließen bedeutende Anlagen des kombinierten Verkehrs, Güterverkehrszentren, Industrie- und Logistikunternehmen und wichtige Militärstandorte und bieten eine Vielzahl von Ladestellen, die nach der bei den Zugangsstellen zum Netz der DB AG erfolgten Rationalisierung besonders wertvoll sind. Dabei ist auch die Rolle der in aller Regel zu den NE-Bahnen gehörenden Hafenbahnen als bedeutende Schwerpunkte der Logistik zu würdigen. Die Häfen stehen gerade in jüngster Zeit nicht umsonst aufgrund ihrer Funktion als multimodale Schnittstellen vielfach im Zentrum des gesamtstaatlichen Interesses.

Mangel an öffentlichem Interesse ist somit nicht geeignet, die unterschiedliche Behandlung der NE- und der bundeseigenen Bahnen noch zu begründen. Auch ansonsten finden sich keine heute noch maßgeblichen Erwägungen, die als Kriterien für die Differenzierung taugen könnten. Da es für die ungleichen Finanzierungsregelungen keinen sachlichen Grund mehr gibt, handelt es sich dabei um eine nicht mehr zu rechtfertigende Schlechterstellung der NE.

Finanzielle Sicherheit als Lohn für garantierte Qualität

Die Rahmenbedingungen für die Finanzierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sollen in Zukunft durch Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) weiter spezifiziert werden. Ihr wesentlicher Inhalt ist die Zusage eines bestimmten Qualitätsstandards der Infrastruktur durch deren Betreiber gegen eine Finanzierungszusage des Bundes. Das Infrastrukturunternehmen haftet mit gestuften Sanktionen bei Qualitätsmängeln. Dafür verpflichtet sich der Bund verbindlich und ohne Haushaltsvorbehalt zur Bereitstellung von Finanzmitteln.

Das Instrument der LuFV würde nicht nur für die Finanzierung des Bestandsnetzes der Eisenbahnen des Bundes einen großen Schritt nach vorn in Richtung Rechtssicherheit und Effizienz bedeuten; es wäre ebenso zur Absicherung der Bestandsnetzfinanzierung der NE geeignet. Die NE würden in diesem Falle den bei ihnen derzeit weitgehend fehlenden sicheren Rahmen für die Erhaltung ihrer Schienennetze erhalten. Im Gegenzug müssten sie akzeptieren, dem Geldgeber Rechenschaft über die Entwicklung des Qualitätsstands ihrer Netze zu legen. Dieser Preis wäre angesichts der damit gewonnenen Zukunftsperspektive für die NE mehr als akzeptabel. Angesichts der langjährigen Erfahrung der NE in der sparsamen Bewirtschaftung ihrer Netze hätten sie eine verstärkte Berichtspflicht kaum zu fürchten.

Die Forderung nach Gleichstellung der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Infrastrukturbetreiber im Hinblick auf ihre Finanzierungsgrundlage lässt sich nicht nur aus der Analyse des Istzustandes ableiten. Für diese Forderung spricht auch die Auswertung laufender und absehbarer Veränderungen in den Rahmenbedingungen für die Arbeit der Infrastrukturunternehmen. Der Bund arbeitet selbst aktiv daran, mit Ausnahme der Finanzierung auf vielen Ebenen die NE mit den Eisenbahnen des Bundes gleichzustellen, so dass sich die Frage stellt, warum die Finanzierung bei der Gleichstellung ausgeklammert bleiben sollte. Dies äußert sich vor allem in zahlreichen Ansätzen, die Rahmenbedingungen für alle Eisenbahninfrastrukturbetreiber glei-

chermaßen zu verschärfen. Viele dieser Aktivitäten haben ihren Hintergrund in Anforderungen der EU im Rahmen der Markttöffnung des Eisenbahnverkehrs oder der Herstellung der Interoperabilität, andere wiederum in nationalen Bestrebungen zum Ausbau der Regulierung.

Ironischerweise sind fast alle dieser Aktivitäten, ob mit oder ohne EU-Hintergrund, auf die großen Netzbetreiber mit Staatsbahnhintergrund gemünzt. Die Folgen haben allerdings die kleineren Netzbetreiber ebenso zu tragen, auch wenn ihr jeweiliges Netz weder bei der Herstellung der Interoperabilität noch bei der Verhinderung von Diskriminierung im Brennpunkt steht. Gerade die kleineren Netzbetreiber werden durch die vom Bund ausgehenden andauernden Verschärfungen der rechtlichen, regulatorischen, organisatorischen und technischen Anforderungen aufgrund ihrer begrenzten Ressourcen stark belastet. Durch die immer höhere Regeldichte verursacht der Bund nicht zuletzt ständig steigende Kosten für den Netzbetrieb. Dies gilt in besonderem Maße für die im Rahmen des Börsenganges der DB AG vorgesehenen Verschärfungen der Regulierung. In dieser Situation ist es nur recht und billig, den Bund zu einer Beteiligung an den Lasten nicht nur der ihm gehörenden Infrastrukturbetreiber aufzufordern.

Gesetzlich gesicherte Finanzierung der NE-Infrastrukturen erforderlich

Es spricht somit nichts für die Aufrechterhaltung der bisherigen Zweiteilung bei der Finanzierung des Infrastrukturbetriebes, aber viel für eine Gleichbehandlung. Um dies zu erreichen, sind gesetzgeberische Maßnahmen zur finanziellen Absicherung der NE-Infrastrukturen unverzichtbar. Diese könnten sich – besser innerhalb, möglicherweise aber auch außerhalb des Rahmens des Eisenbahnneuordnungsgesetzes – in einem Gesetz zur Finanzierung der Bestandsnetze der nichtbundeseigenen Eisenbahnen niederschlagen, mit dem der Bund den Ländern streng an den Zweck der Erhaltung der Strecken und Anlagen der NE gebundene Mittel zur Verfügung stellt. In die Definition der Erhaltung im Sinne dieses Gesetzes wären sowohl Ersatzinvestitionen als auch Maß-

nahmen zur Instandhaltung einzu beziehen. In erster grober Abschätzung wäre der damit verbundene finanzielle Aufwand jährlich in einer Größenordnung von 150 Millionen Euro zu beziffern.

Um eine zweckgerichtete Mittelverwendung sicherzustellen, ist in diesem Gesetz eine transparente Mittelverwendung durch die Länder sowie deren Prüfung durch den Bund sicherzustellen. Für die Verteilung der Mittel auf die Länder sind verschiedene Schlüssel denkbar. Ein sinnvoller Schlüssel könnte sich auf die Verteilung der NE-Gleislängen auf die verschiedenen Bundesländer stützen und gegebenenfalls Zuschläge beziehungsweise Abschläge für aufwandsrelevante Besonderheiten (hoher Anteil an Kunstbauten, elektrifizierte Strecken o. ä.) berücksichtigen. Das Gesetz sollte außerdem Vorgaben zur Vergabe der Mittel an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen enthalten. Dabei könnte unter Bezugnahme auf die gesetzlichen Vorgaben des künftigen Bundes-schieneengesetzes das Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die NE-Bestandsnetzfinanzierung festgeschrieben werden.

Insbesondere die Länder sind gefordert, für die erforderlichen Gesetzgebungsakte die Initiative zu ergreifen. Ihre wirtschafts-, struktur-, umwelt- und verkehrspolitischen Interessen sind durch das Fehlen einer Finanzierungsgrundlage für die NE-Bestandsnetze besonders betroffen. Es ist zu befürchten, dass bereits in den nächsten Jahren wertvolle NE-Eisenbahninfrastruktur stillgelegt werden müsste, wenn nicht bald faire Finanzierungsbedingungen geschaffen werden. Gefordert ist dabei nicht mehr, als bereits für die Straßen und Wasserstraßen seit langem gilt: eine finanzielle Sicherung des Bestandsnetzes in allen seinen Kategorien unabhängig von der Eigentümerschaft.

*Geschäftsführer Eisenbahnverkehr
Dr. jur. Martin Henke*

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen auf dem neuesten Stand

Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Erbringung der damit verbundenen sowie der in Anlage 1 Nr. 2 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung genannten Leistungen Nutzungsbedingungen aufzustellen. Diese sind für die Beteiligten verbindlich und gegenüber jedem Antragsteller in gleicher Weise anzuwenden. Als Hilfestellung für seine Mitgliedsunternehmen hatte der VDV bereits im Jahre 2005 eine entsprechende Konditionenempfehlung herausgegeben. Da Nutzungsbedingungen nach dem erklärten Willen des Verordnungsgebers stets auf dem neuesten Stand zu halten sind, hat der VDV seine Konditionenempfehlung im Jahre 2007 auf den neuesten Stand gebracht. Ganz besonders großer Wert wurde dabei auf die Vorstellungen und die frühzeitige Einbindung der Bundesnetzagentur gelegt.

Mit dem Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 und der Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 3. Juni 2005 wurden Eisenbahninfrastrukturunternehmen erstmals verpflichtet, für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Erbringung der damit in Zusammenhang stehenden Leistungen Nutzungsbedingungen aufzustellen. Der VDV hatte seinerzeit umgehend Regelungen erarbeitet, die als Allgemeiner Teil der Nutzungsbedingungen unternehmensübergreifend verwendet werden konnten. Diese »Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT)« nach dem Stand vom 15. September 2005 waren mit der Regulierungsbehörde abgestimmt und sollten nach einer angemessenen Erprobungsphase weiter optimiert werden.

Erstmals im Jahre 2006 hat die Bundesnetzagentur vereinzelt zu erkennen gegeben, dass sich aus ihrer Sicht Nachbesserungsbedarf andeutet. Vor diesem Hintergrund bat der VDV analog einem »Gelbdruckverfahren« seine Mitgliedsunternehmen, die Aufsichtsbehörden des Bundes

und der Länder sowie zahlreiche weitere Institutionen um Bekanntgabe ihrer praktischen Erfahrungen im Umgang mit den NBS-AT sowie um Mitteilung etwaiger Änderungs- und Ergänzungswünsche. Geprüft werden sollte dabei auch, welche der Regelungen, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Besonderen Teil ihrer Nutzungsbedingungen eingestellt haben, verallgemeinerungsfähig sind und sich in den Allgemeinen Teil überführen lassen. Zugangsberechtigte sollten insoweit ein möglichst umfassendes und bundesweit einheitliches Bedingungsnetzwerk vorfinden und nicht mit einer Vielzahl voneinander abweichender Klauseln konfrontiert werden.

Die Resonanz auf das vorerwähnte »Gelbdruckverfahren« soll dem Leser keinesfalls vorenthalten bleiben: Exakt zehn Rückäußerungen haben den VDV erreicht, darunter acht Fehlanzeigen. Dieses Ergebnis rechtfertigt den sicheren Schluss, dass die VDV-Konditionenempfehlung aus dem Jahre 2005 bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen gleichermaßen gut wie bei den Zugangsberechtigten angekommen ist und in der Praxis bislang zu keinerlei Problemen geführt hat. Die geplante Überarbeitung der

NBS-AT konnte sich also darauf konzentrieren, den kritischen Hinweisen der Bundesnetzagentur Rechnung zu tragen. Eliminiert wurden im Wesentlichen ermessenseinräumende und damit potenziell diskriminierungsanfällige Formulierungen.

Genehmigung in beglaubigter Übersetzung

Als eine solche sah die Bundesnetzagentur die unter Punkt 2.1.3 NBS-AT in der alten Fassung (a. F.) getroffene Regelung an: »Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann das EIU die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.« Die Bundesnetzagentur befürchtete, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hier willkürlich verfahren könnte, indem es nach Belieben bei dem einen Zugangsberechtigten – möglicherweise zugleich Kooperationspartner eines Unternehmens aus dem eigenen Konzernverbund – auf die Vorlage der beglaubigten Übersetzung seiner Genehmigung verzichtet, Ad-hoc-Anmeldungen eines unliebsamen Wettbewerbers hingegen mit dem Verlangen nach Vorlage der so kurzfristig nicht zu beschaffenden Übersetzung zu vereiteln sucht. Um diese Möglichkeit auszuschließen, hat jetzt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen festzulegen, für welche Sprachen es auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.

Vermittlung der Ortskenntnis

Die Vermittlung der erforderlichen Ortskenntnis obliegt grundsätzlich dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Da es vielfach nicht über eigene Fahrzeuge verfügt, konnte es sich hierfür eines Dritten bedienen. Diese Option ist beibehalten, aber von der Zustimmung des Zugangsberechtigten abhängig gemacht worden. Im Regelfall nämlich erfolgt die Vermittlung der Ortskenntnis durch Mitarbeiter desjenigen Eisenbahnverkehrsunternehmens, welches die Serviceeinrichtung überwiegend nutzt. Vor diesem Hintergrund befürchtete die Bundesnetzagentur, dass das am Ort bereits tätige Unternehmen Aufschluss über die Anzahl der Eisenbahnfahrzeugführer eines Wettbewerbers erhält, so auf

Zur Vermittlung von Ortskenntnis in Serviceeinrichtungen darf sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur dann Dritter bedienen, wenn der Zugangsberechtigte dem zustimmt



dessen Leistungsfähigkeit schließen und sich diese Kenntnis bei der Akquisition von Frachtkunden oder bei der Abgabe von Angeboten zu Nutzen machen könnte.

Vor dem Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2007 war die Bundesnetzagentur zudem der Auffassung, die Vermittlung der Ortskenntnis gehöre zum sogenannten »Mindestzugangspaket«. Ein besonderes Entgelt für die erforderliche Unterweisung könne daher nicht liquidiert werden. Die Leistung sei mit dem Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur abgegolten. Davon abweichend lässt jetzt § 7e Absatz 3 AEG in der Fassung des Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften für alle Schulungen, also auch für die erstmalige Unterweisung, die Erhebung eines angemessenen Entgeltes zu. Gleichwohl haben Bundesnetzagentur und VDV einvernehmlich dafür votiert, die erstmalige Unterweisung kostenfrei vorzunehmen: Gemäß Punkt 2.3.3 Satz 3 NBS-AT in der neuen Fassung (n. F.) erfolgt die Vermittlung der Ortskenntnis bei Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten. Für jedes weitere Mal verlangt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß Punkt 2.3.3 Satz 4 NBS-AT n. F. ein von allen Zugangsberechtigten gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Unternehmen, die der Empfehlung des VDV gemäß Punkt 2.3.3 Satz 3 NBS-AT n. F. nicht folgen möchten, haben dies im Besonderen Teil ihrer Nutzungsbedingungen entsprechend darzustellen.

Beseitigung von Konfliktpotenzial

In den NBS-AT a. F. war geregelt, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig macht, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Nicht ausdrücklich geregelt war das Konfliktverhältnis zwischen dem grundsätzlich fortbestehenden öffentlich-rechtlichen Infrastrukturzugangsanspruch und dem zivilrechtlichen Leistungsverweigerungsrecht bei nicht erbrachter Sicherheitsleistung. Zur Entschärfung des hier-

aus resultierenden Konfliktpotenzials wurde klargestellt, dass dann, wenn der Zugangsberechtigte dem in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von zehn Tagen nachkommt, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt ist, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.

Weiteres Konfliktpotenzial wurde in Bezug auf die Modalitäten der Überlassung notwendiger Unter-

Resümierend lässt sich feststellen, dass der Nachbesserungsbedarf insgesamt überschaubar war. Die aktuell gültigen »Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT)« nach dem Stand vom 13. September 2007 sind wiederum nicht in Stein gemeißelt. Zeigt sich Nachbesserungsbedarf, wird der VDV nicht zögern, gemeinsam mit der Bundesnetzagentur interessengerechte Regelungen zu formulieren. Doch zunächst einmal steht für das Jahr 2008 die Überarbeitung der



Die VDV-Konditionenempfehlung für Nutzungsbedingungen ist auf breite Akzeptanz bei allen Akteuren gestoßen

lagen durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen beseitigt. Diesbezüglich ist nunmehr eine Veröffentlichung im Internet akzeptiert. Ungeachtet dessen allerdings hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Verlangen des Zugangsberechtigten die Unterlagen einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten in gedruckter Form zur Verfügung zu stellen. Für jedes weitere Mal verlangt es ein von allen Zugangsberechtigten gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wobei den Zugangsberechtigten nachgelassen wird, die zur Verfügung gestellten Unterlagen auch selbst zu vervielfältigen.

Ein ständiges Ärgernis bereitet die Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung. Punkt 5.3.2 NBS-AT a. F. (»Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.«) hatte diesbezüglich mehr Appellcharakter. Die Klausel wurde daher schärfer gefasst. Die Vertragsparteien verpflichten sich nunmehr, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist technisch oder wirtschaftlich unzumutbar.

Schienenetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil (SNB-AT) vom 1. September 2005 auf der Agenda.

Ass. jur. Michael Fabian

Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG mit Garantien für Leistungsfähigkeit und Umfang der Eisenbahninfrastruktur verbinden

Die Diskussion um die Fortführung der im Jahr 1996 begonnenen Bahnreform durch eine Teilprivatisierung der vollständig im Bundeseigentum stehenden Deutschen Bahn AG (DB AG) war unumstritten der Dauerbrenner der verkehrspolitischen Diskussion in den vergangenen Jahren. Nachdem die Diskussion in den Vorjahren durch diverse Gutachten zur Kapitalmarktfähigkeit der DB AG oder zu den möglichen Privatisierungsvarianten befeuert worden war, stand im Jahr 2007 der von der Bundesregierung eingebrachte Gesetzentwurf zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes im Mittelpunkt des Interesses. Der VDV hat auf der Grundlage bereits vorliegender Gremienbeschlüsse mit einer umfassenden Darlegung der sektoralen Interessen Stellung bezogen.

Da die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag vereinbart hatten, in der laufenden Legislaturperiode über die weiteren Schritte der Bahnreform und die Gestaltung des Börsengangs zu entscheiden, hatte das VDV-Präsidium nach ausführlicher Diskussion unter Beteiligung aller betroffenen Mitgliedergruppen bereits im Frühjahr 2006 »Eckpunkte des VDV zum Gang der DB AG an den Kapitalmarkt« beschlossen. Da die Teilprivatisierung nicht nur allgemeine verkehrspolitische Ziele berührt, sondern gleichermaßen die Weiterentwicklung des gesamten Eisenbahnmarktes beeinflusst, sind die Eckpunkte nicht aus der Perspektive einzelner Unternehmen, sondern aus dem Gesamtinteresse der Bahnbranche abgeleitet worden.



Teilprivatisierung der DB AG: Noch steht das Signal nicht auf »Grün«

Die Gestaltungsvorschläge für den Börsengang und die künftige Struktur der Eisenbahnlandschaft orientieren sich an folgenden Zielsetzungen:

- Freisetzung unternehmerischer Initiative durch Marktöffnung,
- Diskriminierungsfreiheit bei der Nutzung der Infrastruktur,
- Neutralität und Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber
- sowie faire Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer.

Im Sommer 2007 hatte die Bundesregierung ihre Vorstellungen zur Gestaltung der Teilprivatisierung der DB AG und zur darauf bezogenen Weiterentwicklung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen des Eisenbahnmarktes in der Form des Entwurfs eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes vorgelegt. Nach kontroverser Diskussion und wachsenden Widerständen auf allen Ebenen des politischen Raums, hat die Bundesregierung ihren Gesetzentwurf im November zurückgezogen.

Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sichern

Der VDV hat im Rahmen einer schriftlichen Anhörung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf Grundlage des Eckpunktepapiers des Präsidiums zum Entwurf des Eisenbahnneuordnungsgesetzes detailliert Stellung bezogen. Dabei hat der Verband die Beteiligung privaten Kapitals an der DB AG auch und gerade aus Sicht der Entwicklung der gesamten Branche positiv bewertet. Jenseits der stereotypen und von den Protagonisten häufig überschätzten Diskussion der Privatisierungsvarianten hat die Stellungnahme des Verbandes – und dies ist auch für künftige Reformvorstöße von Bedeutung – deutlich gemacht, dass der Dreh- und Angelpunkt der Bewertung einer wie auch immer gearteten Privatisierung des Unternehmens DB AG die dauerhafte Gewährleistung von Bestand und Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur ist. Schließlich ist die Eisenbahninfrastruktur für alle Bahnen eine weitgehend extern bestimmte »essential facility« und deshalb für deren Entwicklungschancen sowie für die weitere Entwicklung des gesamten Eisenbahnmarktes von eminenter Bedeutung.

Die Verknüpfung der Teilprivatisierung der DB AG mit dem Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist aus Sicht des VDV genau der Weg, auf dem die Teilprivatisierung mit den verkehrspolitischen Erfordernissen im Hinblick auf die Eisenbahninfrastruktur zusammengebracht werden kann. Denn weitgehend unabhängig von der künftigen institutionellen Ausgestaltung der Bundes-schiene Wege sind Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen öffentlicher Hand als Träger der öffentlichen Infrastrukturverantwortung und Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Eigentümer und/oder Betreiber der Infrastruktur ein hervorragendes Instrument zur langfristigen und an den Interessen des Gesamtmarktes ausgerichteten Sicherung des Infrastrukturbestandes und dessen Leistungsfähigkeit. Deshalb sind auch künftige Gestaltungsvorschläge zur Teilprivatisierung der DB AG daran zu messen, ob und wie sie mit dem Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die Eisenbahninfrastruktur verbunden werden.

Dabei soll nicht der Eindruck vermittelt werden, dass die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vom Sommer 2007 vorgeschlagenen gesetzlichen Vorgaben einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung das Ende aller Diskussion bedeutet hätten. Die durchaus positive Einschätzung der diesbezüglichen Vorschläge bezieht sich zunächst nur auf die äußere Hülle der LuFV-Architektur. Beim Inhalt gab und gibt es erheblichen Nachbesserungsbedarf. Auch hieraus können die Messlatte für bevorstehende Gestaltungsvorschläge abgeleitet werden.

Stabile Finanzierungsgrundlage für das Netz

Dabei geht es zunächst um die Finanzierungsseite, auf der langfristige auskömmliche und verlässliche Zusagen unabdingbar sind. Mit seinen Finanzierungsbeiträgen erfüllt der Bund seinen Gewährleistungsauftrag des § 87e des Grundgesetzes. Es gehört mittlerweile zum Allgemeinut der eisenbahnpolitischen Diskussion, dass zur Erhaltung des Bestandsnetzes jährliche Bundeszuschüsse von mindestens 2,5 Milliarden Euro erforderlich sind. Dass der Bund sich lediglich

zur Zahlung eines jährlichen Höchstbetrages von 2,5 Milliarden Euro verpflichtet wollte, was zumindest theoretisch auch dessen dauerhafte Unterschreitung bis hin zur völligen Aussetzung der Zahlung beinhaltete, hätte die LuFV de facto ab absurdum geführt. Auskömmliche und verlässliche Finanzierungszusagen müssen den unbedingt erforderlichen Mittelzufluss gewährleisten. Das Bestandsnetz der Bundesschienenwege wird auch in Zukunft nur dann in Substanz und Qualität erhalten werden können, wenn der Bund im Rahmen einer LuFV langfristige Zuschüsse von mindestens 2,5 Milliarden Euro garantiert.

Geschwindigkeit, Kapazität und Umfang als Leistungskriterien

Die öffentlichen Finanzierungsbeiträge für die Eisenbahninfrastruktur fließen im Rahmen einer LuFV nicht mehr projektorientiert auf der Basis spezieller oder globaler Finanzierungsvereinbarungen mit umfänglicher Verwendungsnachweisprüfung, sondern als Pauschalbetrag ergebnisorientiert im Hinblick auf einen zu gewährleistenden Netzzustand und Netzzumfang. Insofern sind auf der Leistungsseite aussagekräftige und messbare Zielgrößen zum Umfang und Zustand sowie zur Leistungsfähigkeit des Netzes erforderlich. Für den Fall der Verfehlung dieser Zielgrößen sind wirksame Sanktionsmechanismen vorzusehen.

Aus Sicht des VDV reicht der zulässige theoretische Fahrzeitverlust – wie im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehen – als maßgeblicher Parameter für Zustand und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur nicht aus. In vielen Fällen bleibt die theoretische Fahrzeit von der tatsächlichen Entwicklung der Infrastrukturqualität, insbesondere von der Kapazitätsentwicklung, völlig unberührt. Die Geschwindigkeit kann deshalb nur eines von mehreren Kriterien zur Feststellung der Leistungsfähigkeit des Netzes sein. Mindestens ebenso wichtig ist die Definition einer eindeutig messbaren Kennziffer für die Kapazität der Infrastruktur. Auch wenn es derzeit an einer für den vorliegenden Zweck voll zufriedenstellenden Methode der Kapazitätsermittlung fehlt, ist jede LuFV ohne eine solche Zielgröße mangelhaft. Die durch den Rückzug



Im Mittelpunkt des Brancheninteresses steht die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und deren Finanzierung

des Gesetzentwurfs gewonnene Zeit wäre also unbedingt zur zweckbezogenen Weiterentwicklung der Konventionen zur Kapazitätsermittlung durch die Eisenbahnbetriebswissenschaft zu nutzen.

Neben den geschwindigkeits- und kapazitätsbezogenen Qualitätsparametern muss eine LuFV aus Sicht des VDV klare Zielgrößen für den Netzzumfang beinhalten. Der Netzzustandsbericht kann dann auf die Ermittlung der genannten Größen reduziert werden. Zahlreiche weitere Kriterien, die der Gesetzentwurf der Bundesregierung aufzählt, sind verzichtbar. Sie würden keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn bringen, dafür aber die Bürokratie erheblich aufblähen.

Anders als im Regierungsentwurf vorgesehen, ist es allerdings keineswegs ausreichend, die Qualitätskriterien als Durchschnitts- oder summarische Größen für das Gesamtnetz zu ermitteln und auszuweisen. Bei netzweiter Bemessung der Leistungsparameter wären selbst erhebliche Qualitätsdefizite bei einzelnen Teilnetzen oder Strecken nicht identifizierbar und somit nicht sanktionierbar. Deshalb ist die Ermittlung der Qualitätsparameter für alle Strecken gesondert, zumindest aber für Teilnetze vorzusehen.

Bei Verletzung der Qualitätsziele muss der jährliche Zuschussbetrag gekürzt werden; und zwar in dem Umfang, in dem die vereinbarte Qualität unterschritten wird. Auch dies muss für jede Strecke einzeln geschehen. Bei wiederholten Verletzungen der vertraglichen Bestimmungen ist eine gestufte Eskalation der Sanktionen bis hin zur Teilkündigung der Leistungs-

und Finanzierungsvereinbarung und Beauftragung eines Drittunternehmens vorzusehen.

Auch für die Serviceeinrichtungen sah der Regierungsentwurf keine hinreichenden Regelungen zur Qualitätssicherung vor. Die ist jedoch für den Erfolg der Branche analog zu den Ausführungen für Strecken und Teilnetze zwingend erforderlich.

Auch wenn zahlreiche andere Aspekte bei der Beurteilung von Gestaltungsvorschlägen für die Teilprivatisierung der DB AG zu berücksichtigen sind: Die Gewährleistung des Bestandes und der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur wird wegen deren hervorragender Bedeutung für die gesamte Eisenbahnbranche das wesentliche Leitmotiv künftiger Verbandsstellnahmen zu diesem Themenkomplex sein.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

Zur Diskussion um die Weiterentwicklung der Entgeltregulierung

Von Mai bis Oktober 2007 wurde unter Moderation der Bundesnetzagentur über eine Fortentwicklung der Regulierung der Infrastrukturnutzungsentgelte durch eine so genannte Anreizregulierung diskutiert. Der VDV hat in diesen Gesprächen insbesondere hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit dieses Instruments kritisch Stellung bezogen.

Eisenbahninfrastruktur – ob Schienenweg oder Serviceeinrichtung – ist auch im Wortsinne die Grundlage jeglichen Eisenbahnverkehrs. Sie ist nicht nur technisch-betrieblich entscheidend, vielmehr hängt auch der wirtschaftliche Erfolg davon ab, zu welchen Konditionen diese Vorleistung eingekauft und im Wettbewerb der Verkehrsträger als Bestandteil des Systems Schiene vermarktet werden kann.

Von daher sind die Anforderungen an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor allem in Bezug auf die Preisgestaltung jeweils vom individuellen Standpunkt abhängig. Ein reines Eisenbahnverkehrsunternehmen wird Preisniveau und Preisstruktur eines beliebigen Infrastrukturunternehmens anders bewerten als ein vertikal integriertes Unternehmen oder ein Aufgabenträger im SPNV.

Allein vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass die Konditionen des Netzzugangs verschiedener Infrastrukturunternehmen in den vergangenen Jahren in die Kritik geraten sind. Volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch ist zu diskutieren, ob und gegebenenfalls wie die öffentliche Hand eventuelle Missstände beheben soll. Insbesondere die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde vertritt die Auffassung, die Befugnisse des Staates zur Steuerung der Nutzungsentgelte reichen nach geltendem Recht für eine angemessene Unterstützung der weiteren Entwicklung des Eisenbahnsektors nicht aus.

Aktivitäten zur Vorbereitung einer Rechtsänderung

Die Bundesnetzagentur erhielt im Frühjahr 2007 den Auftrag, die Weiterentwicklung der Entgelt-

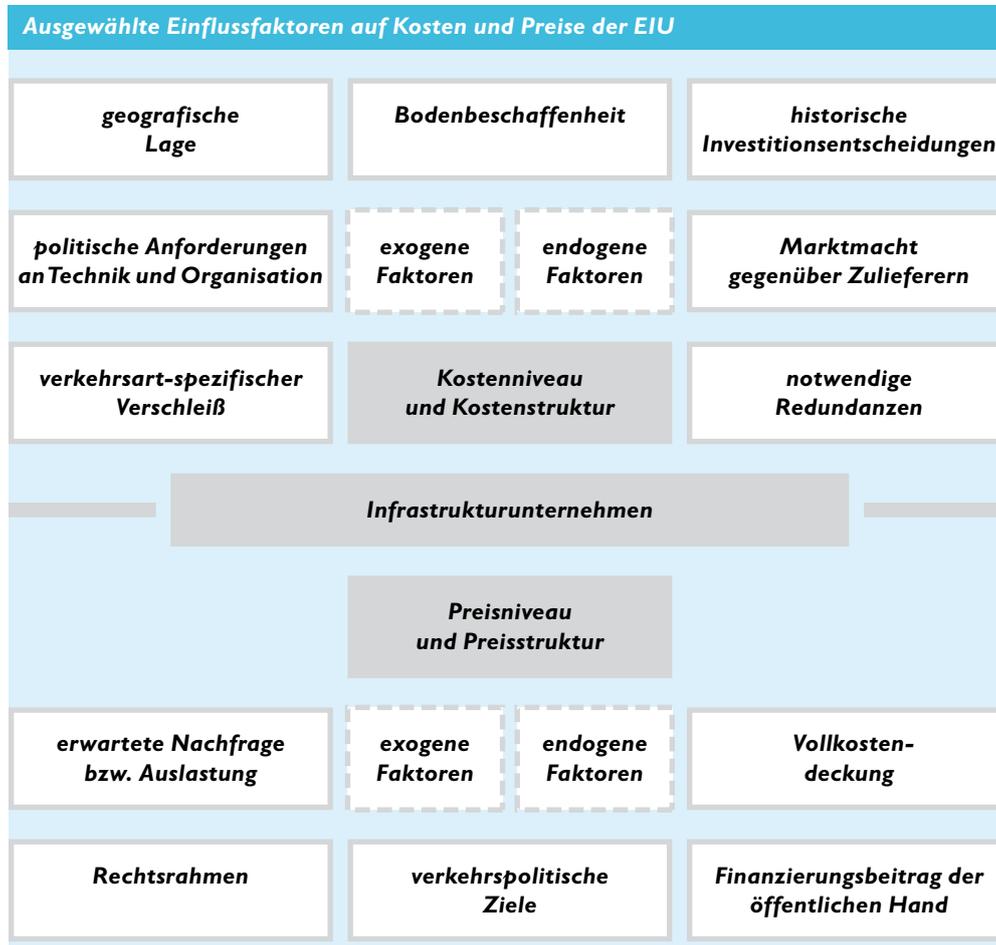
regulierung mit verschiedenen Beteiligten zu erörtern. Zu diesen zählten Vertreter der Bundesministerien für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Finanzen und Wirtschaft, der für Verkehr zuständigen Ministerien der Bundesländer Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz, des Bundeskartellamts sowie einzelner Eisenbahnunternehmen, Interessenverbände und Aufgabenträger.

Anlass war insbesondere die beabsichtigte Kapitalprivatisierung der DB AG, die geplante Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG und die möglichen Auswirkungen auf Preise, Quantität und Qualität der Eisenbahninfrastruktur. Im Mittelpunkt stand die Einführung einer Anreizregulierung in Form einer Preisobergrenzenregulierung. Eine Kostenzuschlagsregulierung als »schwächeres« Regulierungsmodell wurde als nicht ausreichend angesehen. Die Bundesnetzagentur strebt dabei eine symmetrische Regulierung an, das heißt es werden grundsätzlich alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen in das Regulierungsmodell einbezogen. In jedem Fall aber sind beide Modelle eine Form der Ex-ante-Regulierung, die – im Gegensatz zur heutigen Rechtslage – eine Genehmigungspflicht für die Nutzungsentgelte voraussetzt.

Staatliche Eingriffe in den Markt bedürfen einer besonderen ökonomischen Rechtfertigung

Bisher war unstrittig, dass Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht nur als Unternehmer tätig werden dürfen, sondern dies sollen. In einer Marktwirtschaft bedürfen Eingriffe des Staates in die Preisbildung der Unternehmen immer einer besonderen ökonomischen Begründung. Denn zunächst gilt die Maxime, dass (allein) über den Markt die volkswirtschaftlich optimale Kombination von Angebot und Nachfrage realisiert wird. Wenn dieser Mechanismus – wie in der Praxis so selten nicht – gestört ist, obliegt es der öffentlichen Hand, die negativen Wirkungen durch geeignete Instrumente auszugleichen beziehungsweise zu verhindern.

Die direkte Einflussnahme des Staates auf den Preis und/oder die Menge eines Gutes wird in der Wirtschaftswissenschaft üblicher-



weise mit dem Vorliegen von Marktversagen begründet. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass im Falle eines Marktversagens das volkswirtschaftlich optimale Marktergebnis nicht erreicht wird. Marktversagen wird modelltheoretisch insbesondere am Vorliegen von öffentlichen Gütern, natürlicher Monopole, technologischer Externalitäten, Informationsasymmetrien und verzerrter Präferenzen festgestellt. Im Verkehrsbereich spielen vor allem Marktversagen durch natürliche Monopole (zum Beispiel Eisenbahninfrastruktur) und durch technologische externe Effekte (zum Beispiel externe Kosten durch Umweltverschmutzung) eine Rolle.

Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Entgeltregulierung

Man mag aufgrund der Vielzahl der Streitfälle in den vergangenen Jahren zu dem Schluss kommen, dass eine Weiterentwicklung des Regulierungsregimes notwendig ist. Das bedeutet allerdings, dass vorab klar herausgearbeitet wird,

- dass die ökonomischen Wirkungen einzelner Missstände hinreichend auf das Marktergebnis durchschlagen und so eine weitergehende Einschränkung des unternehmerischen Handlungsspielraums rechtfertigen,
- warum bestehende Regulierungsbefugnisse unzureichend sind,
- welche der verfügbaren Regulierungsinstrumente unter Nutzen- und Kostenerwägungen eine Verbesserung der Effizienz zu bewirken im Stande sind.

Die Bundesnetzagentur hat in den vergangenen Jahren einschlägige Erfahrungen mit der Regulierung anderer ehemaliger Monopolmärkte wie Postdienste und Telekommunikation gesammelt. Sie hat sich vergleichsweise früh auf eine Anreizregulierung in der Ausprägung einer Preisobergrenzenregulierung (price cap) als Instrument der Wahl festgelegt.

Vorbild für den Eisenbahnsektor?

Ogleich modelltheoretisch die Preisobergrenzenregulierung insbesondere im Vergleich zur Kostenzuschlagsregulierung Vorteile bietet und in der modernen Wirtschaftspolitik auf verschiedenen Märkten

gute Erfahrungen gemacht werden, bleiben doch erhebliche Zweifel, ob ein derartiges Modell auch bei den speziellen Rahmenbedingungen der Eisenbahninfrastruktur Erfolg verspricht. Neben der komplexen Modellierung der Eingangsvariablen ist zu berücksichtigen, dass das Regulierungsmodell gegebenenfalls ergänzt werden muss, um insbesondere dynamische Effizienz sicherzustellen. Der Eisenbahnmarkt weist Besonderheiten auf, die in dieser Form auf anderen regulierten Märkten nicht oder nicht im gleichen Umfang vorliegen.

Gewinnabschöpfung ohne Gewinn?

Eisenbahninfrastruktur ist allenfalls in Ausnahmefällen kostendeckend zu bewirtschaften. Es ist fraglich, inwieweit das Argument, einen Monopolisten an einer wohlfahrtsmindernden Preisbildung hindern zu wollen, als Begründung für Interventionen auf einem Markt greift, auf dem nachweislich keine Gewinne, geschweige Monopolgewinne, erwirtschaftet werden.

Rationalisierungszwänge durch Konkurrenz der Verkehrsträger

Wesentliches Regulativ für den Verkehrsträger Schiene insgesamt ist die Substitutionskonkurrenz. Im Schienengüterverkehr wirkt dieser Wettbewerbsdruck unmittelbar durch die Transportalternativen Binnenschifffahrt und Straßengüterverkehr, im Personenverkehr insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr und – auf Fernstrecken – durch den Luftverkehr. Dies begrenzt wirksam den Preisbildungsspielraum des jeweiligen Infrastrukturunternehmens und zwingt diese gleichzeitig zu wirtschaftlichem Handeln.

Einfluss historischer Entscheidungen

Eine Reihe grundlegender Investitionsentscheidungen der Vergangenheit ist aus heutiger Sicht möglicherweise suboptimal, wegen der Langlebigkeit der Investitionsgüter aber kaum zu korrigieren. Das betrifft beispielsweise Streckenverläufe, Art der Trassierung und Standortentscheidungen für Versorgungseinrichtungen. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann daher in aller Regel nur innerhalb dieses individuellen Rahmens optimieren.

Effizienzbegriffe

- **Effizienz in statischer Betrachtung (Zeitpunkt Betrachtung)**
 - **Allokative Effizienz:**
Der Preis eines Produktes entspricht den Grenzkosten seiner Produktion (Grenzkosten-Preis-Regel; Marktergebnis bei vollständiger Konkurrenz); die Summe aus Produzenten- und Konsumentenrente ist maximal.
 - **Produktive Effizienz:**
Die Produktion eines Produktes erfolgt zu minimalen Kosten und mit mindestoptimaler Kapazität.
- **Effizienz im Zeitablauf (Zeitraumbetrachtung)**
 - Die Unternehmen betreiben Forschung und Entwicklung und bewirken Prozessinnovationen, so dass eine gegebene Menge mit einem geringeren Faktoreinsatz produziert werden kann und / oder Produktinnovationen, die die Bedürfnisse der Kunden besser befriedigen.

Eine statisch effiziente Situation kann dynamisch ineffizient sein und umgekehrt. Da im Zeitablauf gesamtwirtschaftlich eine Steigerung der Wohlfahrt angestrebt wird, beschäftigt sich die moderne Volkswirtschaftslehre insbesondere mit Ansätzen zur Sicherstellung dynamischer Effizienz.

Regelungsflut erzwingt zusätzliche Kosten

Eine Reihe von Entscheidungen der europäischen und nationalen Verkehrspolitik verursacht bei den Infrastrukturunternehmen Zusatzkosten, die aufgrund des Wettbewerbs der Verkehrsträger nur eingeschränkt überwältigt werden können. Hierzu zählen technische Anforderungen und betrieblich-organisatorische Maßnahmen gleichermaßen. Problematisch ist dabei weniger die Zielsetzung dieser Maßnahmen an sich als der Umstand, dass vor allem regionale Infrastrukturunternehmen mit Zusatzkosten belastet werden, denen weder für das Unternehmen noch für seine Kunden Vorteile gegenüberstehen.

Wettbewerbsintensität auf den Zuliefermärkten als Kostendeterminante

Die Höhe einzelner Kostenpositionen und damit auch die Kostenstruktur hängen unter anderem von der Wettbewerbsintensität auf den Zuliefermärkten ab: Je weniger Anbieter um die Aufträge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen konkurrieren müssen, desto höher ceteris paribus das Preisniveau und desto höher die Kosten dieser Leistungen für das Eisenbahnunter-

Kostenorientierte Regulierung

- hier: *Kostenzuschlagsregulierung (cost plus):* Regulierungsregime, bei dem den Unternehmen ein bestimmter Gewinnzuschlag auf die tatsächlichen Kosten erlaubt wird. Dieses Modell hat eine vergleichsweise lange Tradition, gilt aber häufig nicht als beste Lösung. Zu seinen Nachteilen zählt insbesondere der fehlende Anreiz, effizient zu produzieren.

Preisorientierte Regulierung

- hier: *Preisobergrenzenregulierung (price cap):* Regulierungsregime, bei dem die Regulierungsbehörde auf der Basis umfangreicher Kenntnisse insbesondere über Kostenstrukturen und die prognostizierte Produktivitätsentwicklung einen Entwicklungspfad für den maximal zulässigen Preis einer Ware oder eines Warenkorbes festlegt.

Wesentliche Bestimmungsfaktoren des maximal zulässigen Preisniveaus sind die Produktivitätssteigerung und die gesamtwirtschaftliche Inflation. Unter Herausrechnung dieser Einflussgrößen darf das Preisniveau während einer Regulierungsperiode von üblicherweise drei bis fünf Jahren nicht steigen.

Anreize zu Kostensenkungen werden vor allem dadurch erreicht, dass Gewinnsteigerungen durch überdurchschnittliche Produktivitätssteigerungen im Vergleich zum ex ante festgelegten (geschätzten) Wert im Unternehmen verbleiben.

Beispiele für Marktversagen

- **Öffentliches Gut:**
Ein öffentliches Gut wird im Allgemeinen dann vermutet, wenn folgende Merkmale erfüllt sind: Das Prinzip der Nichtausschließbarkeit besagt, dass niemand von der Nutzung des Gutes ausgeschlossen werden kann. Das Prinzip der Nichtrivalität im Konsum verlangt, dass das Gut von beliebig vielen Nutzern in Anspruch genommen werden kann, ohne dass der Nutzwert für den Einzelnen eingeschränkt wird.
- **Natürliches Monopol:**
Im natürlichen Monopol kann die insgesamt nachgefragte Menge aufgrund des hohen Fixkostenanteils und des Verlaufs der Kostenkurve von einem Anbieter zu geringeren Kosten produziert werden als von mehreren (Subadditivität der Kostenfunktion). Natürliche Monopole sind nach wirtschaftlichen Maßstäben i. d. R. nicht reproduzierbar. Sie erfordern insbesondere hohe Investitionskosten, die bei Marktaustritt verloren sind (sunk costs), und die insofern bereits potentielle Konkurrenz verhindern (unbestreitbares natürliches Monopol).
- **Technologische externe Effekte (Externalitäten):**
Technologische externe Effekte sind positive oder negative Wirkungen zugunsten bzw. zu Lasten Dritter, die über den Marktmechanismus nicht kompensiert werden. D. h., die Angebots- oder Nachfragekurve eines Gutes bleibt unberührt. In der Konsequenz wird zu viel oder zu wenig eines Gutes produziert bzw. konsumiert als volkswirtschaftlich geboten.

nehmen. Die Zuliefermärkte der Eisenbahnen sind zum Teil oligopolistisch geprägt und geben dem einzelnen Infrastrukturunternehmen daher wenig Marktmacht und entsprechend wenig Potenzial für Kostensenkungen.

Optimale Instandhaltung bei fehlendem öffentlichen Engagement?

Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen, aber auch bei einzelnen Bahnen der DB-Gruppe fehlt ein verlässliches und angemessenes finanzielles Engagement der öffentlichen Hand. In der Folge können notwendige Maßnahmen nicht dann vorgenommen werden, wenn dies betrieblich notwendig ist, sondern (erst) wenn die Finanzierung sichergestellt ist. Es ist ein nicht nur im Bahnsektor bekannter Sachverhalt, dass ein suboptimales Instandhaltungsmanagement im Zeitablauf die Kosten um ein Vielfaches erhöht.

Preisbildung unter der Maxime kaufmännischer Vorsicht

Öffentliche Mittel für Bau und Betrieb der Infrastruktur können nur dann im Entgeltsystem berücksichtigt werden, wenn Höhe und Zeitpunkt des Zuschusses für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen planbar sind. Diese Planbarkeit ist für die Mehrzahl der Unternehmen, insbesondere nichtbundeseigene Bahnen, in aller Regel nicht gegeben. Daher kann sich das Entgeltniveau zweier Infrastrukturgesellschaften auch unter der Annahme sonst gleicher Bedingungen deutlich unterscheiden.

Behördlicher Kostendruck vs. Betriebssicherheit?

Es dürfte außer Frage stehen, dass der Zwang zu Kosteneinsparungen durch eine »überschießende« Regulierung Betriebssicherheit und Stabilität der Netze nicht gefährden darf. Die Wahl der betrieblichen Standards muss weiterhin originäre Aufgabe des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens sein.

Sorgfältiges Abwägen ist geboten

Allein auf Basis dieser Überlegungen scheint es kaum möglich, ein Regulierungsmodell auszugestalten, das der in jeder Beziehung heterogenen Struktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gerecht wird. Es ist zu befürchten, dass

- der für die Modellierung notwendige Unternehmensvergleich bei Berücksichtigung aller relevanten Parameter unangemessen hohe Kosten verursacht oder
- der Unternehmensvergleich durch zu starke Pauschalierung der Eingangsgrößen zwar vergleichsweise geringe Kosten bedingt, durch Fehlsteuerungen aber auch keinen hinreichenden Nutzen erwarten lässt.

Der VDV sieht die beabsichtigte Einführung einer Anreizregulierung äußerst kritisch. Die Weiterentwicklung einer Maßnahme setzt voraus, dass die bestehenden Instrumente zunächst hinreichend ausgeschöpft worden sind. Nur so ist eine Bewertung des Status quo und die Ableitung konkreten Handlungsbedarfs möglich. Sofern nach hinreichender praktischer Erfahrung Handlungsbedarf festzustellen ist, sollte das insgesamt zur Verfügung stehende ökonomische Instrumentarium ergebnisoffen geprüft werden. Dabei müssen die Vor- und Nachteile von kostenbasierter Regulierung auf der einen und preisbasierter Regulierung auf der anderen Seite nicht allgemein, sondern speziell in Bezug auf den Eisenbahnsektor abgewogen werden. Bei dieser Prüfung müssen die Kosten der Datengewinnung und Modellierung sowie des fortlaufenden Regulierungsprozesses den erwarteten Nutzen gegenübergestellt werden.

Eine Preisobergrenzenregulierung kann ein wirksames Mittel zur Verbesserung der Effizienz sein. Sie ist aber auch ein sehr weitgehendes Instrument, das sorgfältiger Justierung bedarf. Andernfalls drohen Kollateralschäden für regulierte Unternehmen und Kunden gleichermaßen. Die aus Sicht der Nutzer vordergründig positiv zu bewertende Preisstabilität verschleiert die Gefahr falscher Anreize – in letzter Konsequenz auch und gerade zu Lasten der Kunden.

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid

VDV und DVV Media Group veröffentlichen »VDV-Handbuch Schienengüterverkehr«

Eine fundierte Kenntnis über die Vielfalt des Schienengüterverkehrs zeigt Chancen auf für die Auswahl zwischen geeigneten Anbietern. So können Kunden der verladenden Wirtschaft hochwertige Transportdienste zu ökonomischen Preisen akquirieren. Verkehrsdienstleister nutzen die Marktübersicht zum Ausbau ihrer Kooperationen. Für die Zielgruppe der Güterbahnen, Speditionsfirmen und Unternehmen der verladenden Wirtschaft haben VDV und DVV Media Group gemeinsam das »VDV-Handbuch Schienengüterverkehr« publiziert. Das neue Werk will die Kontakte zwischen den Unternehmen des Schienengüterverkehrs und ihren potenziellen Kunden verbessern. Zugleich wird der Schienengüterverkehr in seinen Strukturen und Wirkungsweisen dargestellt, was bei bisher straßenorientierten Verladern und Speditionen das Wissen um die Möglichkeiten der Schiene vertiefen soll.

Mit dem »VDV-Branchenbuch Schienengüterverkehr« hat der VDV als erste Organisation des Eisenbahnsektors bereits 2006 eine Arbeitshilfe herausgegeben. Diese Publikation konnte nun mit der DVV Media Group weitergeführt werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bahnspeditionen, Infrastrukturbetreiber und weitere Dienstleister können sich mit einem Standard- oder Premiueintrag in das Verzeichnis aufnehmen lassen. Diese »Visitenkarten« enthalten sowohl die notwendigen Kontaktdaten als auch eine Beschreibung des unternehmerischen Leistungsprofils.

Etwa 150 Unternehmen mit einem jährlichen Aufkommen von über 360 Millionen Tonnen und einer jährlichen Leistung von etwa 115 Milliarden Tonnenkilometern (2007) im öffentlichen Verkehr sind in der Sparte »Schienengüterverkehr« des VDV vertreten. Im zweiten Jahrzehnt nach der Bahnreform und bei vollzogener Liberalisierung der Märkte hat sich die Eisenbahnbranche wesentlich verändert. Zu ihr gehören sowohl bundes- und europaweit engagierte Unternehmen als auch klassische Regional-, Hafen-, Werks- und Industriebahnen. Eine zunehmende Rolle spielt die Eisenbahninfrastruktur. Mit etwa 125 Infrastrukturunternehmen ist im VDV der weit überwiegende Teil des deutschen Schienennetzes vertreten. Um als Transportkunde oder als Dienstleister der Bahnbranche aus dieser Vielfalt Nutzen ziehen zu können, bedarf es einer umfassenden Marktübersicht.

Einfacher funktionaler Aufbau mit ansprechendem Design

Grundlegend für die Konzeption des Handbuchs ist dessen einfacher Aufbau. Das Buch ist wie ein klassi-

ches Telefonbuch nutzbar. Die Kontaktdaten werden mit den die Unternehmen charakterisierenden Informationen zu »Visitenkarten« zusammengeführt. Dies gibt dem Handbuch den Mehrwert, nicht nur Kontaktdaten zu enthalten. Neue oder nur regional bekannte Unternehmen würden sich ansonsten schwer potenziellen Kunden empfehlen können. Zugleich bleiben die Unternehmensprofile aber kurz und übersichtlich. Auch der motivierende Wert eines ansprechenden Designs sollte bei der Gestaltung nicht zu kurz kommen. Dies betrifft die reine Optik im Vierfarbdruck und auch die klare Darstellung der Informationen.

Kooperationspartner BME

Das Handbuch dient der Kontaktvermittlung zwischen Geschäftspartnern im Verkehrsmarkt. Deshalb kommt der Kooperation mit dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) eine besondere Bedeutung zu. Der BME ist Dienstleister für insgesamt 6.000 Unternehmen aus Industrie, Handel und Gewerbe und empfiehlt seinen Mitgliedsunternehmen aus der verladenden Wirtschaft diese Arbeitshilfe. Durch die Kooperation mit dem BME wird das Handbuch direkt im Kundenkreis der Güterbahnen bekannt gemacht und findet somit stärkere Verbreitung.

Eingliederung in das Dienstleistungsangebot des VDV

Der VDV ist mit seinen zahlreichen Dienstleistungen gut in der Branche verankert. Hierzu zählen in erster Linie die Erarbeitung bestmöglicher Lösungen betrieblicher, rechtlicher und technischer Art durch die Gremien des Verbandes sowie die Beratung der Mitgliedsunterneh-

men und der Erfahrungsaustausch zwischen diesen. Hinzu kommen die Angebote im Internet und die publizistischen Produkte. Das »VDV-Handbuch Schienengüterverkehr« findet seinen Platz zwischen den Zeitschriften »Güterbahnen« und »Bus & Bahn« auf der einen Seite und Fachbüchern wie die der Blauen Reihe (»Die Güterbahnen«, »Europäischer Schienengüterverkehr«) auf der anderen Seite. Mit der »Kooperationsbörse Güterverkehr« hält der VDV zudem im Internet ein breites Informations- und Dienstleistungsangebot für die Marktteilnehmer vor (www.gueterbahnen.com oder www.vdv.de »Güterverkehr«). Insbesondere ist hierin eine umfassende Liste »1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene« enthalten, deren Bezeichnung hinsichtlich des Umfangs bereits deutlich überholt ist.

Die Erfahrung mit der alltäglichen Nutzung von Informationsquellen zeigt, dass auch Angebote in gedruckter Form gerne angenommen werden. Zum einen können in Printprodukte noch handschriftliche Notizen hinzugefügt und somit der Nutzwert vergrößert werden, zum anderen ist die Nutzung von gedruckten Erzeugnissen auf Reisen und an PC-freien Arbeitsplätzen noch ein Muss. Zukünftig werden in die weitere Entwicklung des »VDV-Handbuches Schienengüterverkehr« aber auch Möglichkeiten der Symbiose mit der internetbasierten »Kooperationsbörse Güterverkehr« einfließen.

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller



Eine praktische Arbeitshilfe für Gespräche mit Verladern und eine umfassende Übersicht über das Angebot im Markt bietet das »VDV-Handbuch Schienengüterverkehr«

Die Terminalförderung in Deutschland – eine Erfolgsstory feiert den zehnten Geburtstag

Seit 1998 besteht nunmehr für private Unternehmen die Möglichkeit, Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt für den Bau und Ausbau von öffentlichen, das heißt allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglichen Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs zu erhalten. Dieses Instrumentarium dient der Umsetzung des verkehrspolitischen Zieles, bis zum Jahre 2015 die transportierten Mengen im Kombinierten Verkehr auf 90 Millionen Tonnen zu steigern. Aufgrund der bisherigen Erfolge soll die Ende 2008 auslaufende Förderrichtlinie ein weiteres Mal verlängert werden. Der VDV hat bereits im Vorfeld seine Gedanken und Vorschläge für die künftigen Schwerpunkte einer evaluierten Förderrichtlinie formuliert.

An Initiativen und dem Engagement, den Kombinierten Verkehr (KV) durch den Bau neuer Umschlagterminals an aufkommensstarken Standorten zu stärken, mangelte es nicht. Das Problem war schlichtweg die Finanzierung derartiger Infrastrukturprojekte. Gemeinsam mit anderen Institutionen des Verkehrs- und Logistiksektors forderte der VDV eine Initiative des Bundes zur Realisierung von Projekten zum Bau neuer Terminals des Kombinierten Verkehrs. Mit der im Verkehrsblatt des damaligen Bundesministeriums für Verkehr am 15. März 1998 veröffentlichten »Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr« wurden diese Forderungen umgesetzt. Ziel dieses neuen Förderinstrumentes war es, den Bau- und Ausbau von Umschlaganlagen privatwirtschaftlicher Unternehmen zu unterstützen, die nicht auf Mittel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) zurückgreifen können.

Standen in den Anfängen der Förderrichtlinie rund 30 Millionen DM pro Jahr zur Verfügung, wurde aufgrund der starken Nachfrage schnell deutlich, dass diese Mittel nicht ausreichen würden. Um dem eigentlichen Bedarf gerecht zu werden, wurde die Finanzausstattung ab 2001 daher auf

vorübergehend 120 Millionen DM pro Jahr erhöht. Die aktuelle und noch bis zum 31. Dezember 2008 befristete KV-Förderrichtlinie stellt 52 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Der Erfolg der zurückliegenden Jahre mit rund 70 realisierten Vorhaben und einem Fördervolumen von 545 Millionen Euro verdeutlicht eindrucksvoll die Notwendigkeit der Fortsetzung dieses Förderinstrumentes.

Nach 2002, 2005 und 2006 steht nunmehr 2008 die vierte Evaluierung der Förderrichtlinie an. Der VDV hat aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen und auf der Basis einer intensiven Abstimmung mit der unternehmerischen Praxis aus den Mitgliedsunternehmen seine Vorstellungen für die künftige Förderrichtlinie formuliert. Sie beinhalten folgende Schwerpunkte:

Förderschwerpunkt

Aufgrund der Laufzeit der Förderrichtlinie könnte davon ausgegangen werden, dass nunmehr der Bedarf an Neubauten von KV-Terminals auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gedeckt sei. Demgegenüber steht die durch den BMVBS beauftragte Studie »KV-Leitszenario 2015« von HaCon und Kombi-Consult aus dem Jahr 2006, die

einen Bedarf an Terminalneubauten von 735 Millionen Euro sieht. Der Bedarf an Terminalersatzinvestitionen wird mit 185 Millionen Euro beziffert, die sich ab 2010 verstärkt bemerkbar machen dürften. Hier gilt es, bei der Neuausrichtung der Förderrichtlinie eine praktikable Mischung zwischen dem Bau neuer Terminals und der Erweiterung bereits bestehender Anlagen zu finden.

Bei der Neufassung der Förderrichtlinie sollte die Förderung von Ersatzmaßnahmen ausdrücklich verankert werden. Der mögliche Zeitpunkt von Ersatzinvestitionen für die unterschiedlichen Anlagenteile (zum Beispiel Platzbefestigung, Portalkran, mobiles Umschlaggerät) sollte entsprechend der amtlichen Abschreibungstabellen konkretisiert werden. Standorte, die die Verknüpfung aller drei Verkehrsträger ermöglichen, sollten verstärkt Berücksichtigung finden.

Förderhöhe

Die aktuelle Förderung von bis zu 85 Prozent, die bei Neu-, Ausbau und Erweiterung von KV-Umschlaganlagen als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt wird, hat sich in der Praxis bewährt. Dem Antragsteller obliegt die Entscheidung, diesen Rahmen auszuschöpfen oder unterhalb der Höchstgrenze zu bleiben. Aufgrund der positiven Erfahrungen in der praktischen Anwendung des Förderinstrumentariums sollte die bisherige Regelung auch künftig beibehalten werden.

Zeitraum für die Aufrechterhaltung des Terminalbetriebs

Die Höhe des Eigenmittelanteils korrespondiert mit der Länge des Zeitraums, für den der Antragsteller den Terminalbetrieb aufrechterhalten muss. Aktuell existieren die Varianten einer zehnjährigen Frist (Eigenmittelanteil der zuwendungsfähigen Ausgaben >50 Prozent) oder einer zwanzigjährigen Frist (Eigenmittelanteil der zuwendungsfähigen Ausgaben <50 Prozent).

Die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Terminalbetriebs soll den Betreiber in die unternehmerische Verantwortung für die ihm gewährten Fördermittel nehmen. Sie ist von beiden Seiten kontrovers diskutiert worden.

Gefahrgut: sensible Güter in sicheren »Händen«



Es gab sowohl Stimmen, die eine Absenkung der Fristen forderten, als auch solche, die den Fördermittelnehmer stärker in die unternehmerische Verantwortung nehmen wollten. Nach Abwägung der Argumente erscheint die heutige Regelung als praktikabel und ausgewogen. Sie sollte daher aufrechterhalten werden.

Ausschreibung des Betriebs einer KV-Umschlaganlage

Der bereits im Rahmen der letzten Evaluierung im März 2006 beschrittene Weg, den Grundsatz der Ausschreibungspflicht aufzuweichen, wird ausdrücklich begrüßt. Die Pflicht zur Ausschreibung des Betriebs eines KV-Terminals sollte aufgrund der Erfahrungen aus der unternehmerischen Praxis künftig grundsätzlich entfallen. Diese Forderung basiert auf folgenden Grundlagen:

- Die Planung und Ausführung eines KV-Terminals sollte in enger Abstimmung mit dem späteren Betreiber erfolgen. Alle relevanten Fragen für den späteren Betrieb müssen frühzeitig geklärt werden. Die Auswahl von Unternehmen aufgrund einer späteren Ausschreibung kann zu Fehlinvestitionen und zu höheren Kosten beim Betrieb des KV-Terminals führen.
- Der Antragsteller als Investor wird von den Genehmigungsbehörden in die Verantwortung genommen, ohne dass er einen Einfluss auf die Auswahl des späteren Betreibers hat.

Ersatz von Kosten, die durch die Erfüllung gesetzgeberischer Maßnahmen entstehen

Häufig werden die Betreiber von KV-Umschlaganlagen durch gesetzgeberische Maßnahmen im Bereich des Gefahrgutumschlags zu Investitionen gezwungen, die aus betriebswirtschaftlicher Sicht und aus Gründen des Eisenbahnbetriebs nicht notwendig sind. Aktuell werden Maßnahmen zum Schutz der Transportkette vor terroristischen Aktivitäten in verschiedenen Ausprägungen diskutiert, die im Ergebnis zu massiven wirtschaftlichen Beeinträchtigungen des Terminalbetriebs führen würden. Diese Aspekte gilt es im Rahmen der Evaluierung zu berücksichtigen.

Fördertatbestände

Aufgrund des starken Wachstums des Kombinierten Verkehrs in den zurückliegenden Jahren werden Vorstaufflächen für die Betriebsabwicklung in KV-Umschlaganlagen immer bedeutsamer. Diese sind in der heutigen Förderrichtlinie nicht vorgesehen. Zukünftig sollten auch diese Vorstaufflächen in die Richtlinie aufgenommen werden. Dies gilt in besonderem Maße für trimodale Terminals, die einem anderen Betriebsablauf unterliegen als reine Schiene-Straße-Terminals. Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen aus der Vergangenheit sollten auch Triebfahrzeuge für den Rangierbetrieb und erforderliche Signalanlagen im KV-Terminal in die Fördertatbestände aufgenommen werden.

Erfahrungen aus der Praxis haben gezeigt, dass es bei Vorlage auch oft vorteilhaft wäre, bereits vorhandene, aber nicht mehr genutzte Eisenbahninfrastrukturen Dritter für den KV-Umschlag nutzen zu können. Hierbei handelt es sich um Vorbahnhöfe, die nach einer notwendigen Ertüchtigung einen wesentlichen Beitrag zu einem effizienteren und rationelleren Betriebsablauf des KV-Umschlags leisten könnten. Unter dem Aspekt des effizienten Einsatzes von Bundesmitteln könnten so Investitionsvorhaben zeitnah und gezielt realisiert werden. Hierfür sollten die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden.

Verfahren der Antragsbearbeitung

Bisher werden bei den Genehmigungsbehörden eingehende Anträge durch Vorprüfung eines externen Gutachters (Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr) ausgewertet und dann abgearbeitet. Für die Fortsetzung der Förderrichtlinie gilt es zu prüfen, ob dieses Verfahren noch zeitgemäß ist.

Finanzierung/Bürgschaft

Bereits bei den bisherigen Evaluierungen war dieser Punkt Gegenstand von Diskussionen, ohne dass sich hieran im Grundsatz etwas geändert hat. Der Gesamtbetrag der Fördermittel muss demnach bekanntlich über eine Bankbürgschaft abgesichert werden. Gleichzeitig aber ist dem Fördermittelgeber im Falle einer Insolvenz oder bei Weg-

fall der Fördervoraussetzungen das Eigentum an dem zu fördernden Grund und Boden zu übertragen.

Im Ergebnis führt dies

- bei dem Antragsteller zu einer wesentlichen Einschränkung bis hin zum gänzlichen Wegfall des Finanzierungsspielraums unter den geltenden Aspekten der Eigenkapitalvorschriften gemäß Basel II,
- zu einer Erhöhung der Finanzierungskosten für das Gesamtvorhaben.

Die Inanspruchnahme der bestehenden Fördermöglichkeiten würde somit den Antragsteller in seiner unternehmerischen Tätigkeit einschränken. Daher sollte die Beibringung einer Bürgschaft zukünftig nicht verlangt werden.

Fazit

Der Zuwachs an Transportleistung und Transportmengen im KV verdeutlichen die Notwendigkeit, die KV-Förderrichtlinie fortzuführen. Hiermit werden die Grundlagen geschaffen, um auch zukünftig eine Verlagerung von Transportmengen von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger realisieren zu können. Konservative Prognosen sehen ein Wachstum im Kombinierten Verkehr bis 2015 von jährlich 8,5 Prozent. Dies würde zu einem Gesamtaufkommen von rund 115 Millionen Tonnen im Jahr 2015 führen. Daraus ergibt sich eine künftige Terminalumschlagkapazität von rund 4,6 Millionen Ladeeinheiten. Diese Herausforderung ist ohne Fortführung der »Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr« nicht darstellbar.

*Staatl. gepr. Betriebsw.
Marcus Gersinske*

Vermarktung von Serviceeinrichtungen – neue Wege und Perspektiven

Serviceeinrichtungen sind Eisenbahninfrastrukturen mit wichtigen Funktionen für den Schienengüterverkehr. Sie sind Start- und Zielpunkte für Eisenbahntransporte, verbinden Gleisanschlüsse und Terminals mit dem Schienennetz und unterstützen den operativen Eisenbahnbetrieb. Die Betreiber sind an einer möglichst wirtschaftlichen Auslastung ihrer Serviceeinrichtung interessiert. Die Entscheidung über die konkrete Nutzung einer Serviceeinrichtung wird von unterschiedlichen Marktteilnehmern wie zum Beispiel von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Speditionen, Operateuren des kombinierten Verkehrs (KV) oder Transportkunden aus dem In- und Ausland getroffen. Serviceeinrichtungen sind standortgebunden. Deshalb sind regionale und überregionale Vermarktungsaktivitäten der Betreiber empfehlenswert. Der VDV unterstützt diese Aktivitäten durch die VDV-Kooperationsbörse (www.gueterbahnen.com) und durch regelmäßige Marktplatzveranstaltungen.

Die Liste der Serviceeinrichtungen für den Güterverkehr umfasst im Wesentlichen Güterbahnhöfe mit Zugbildungs-, Rangier- und Abstellgleisen, Umschlagterminals für den kombinierten und konventionellen Verkehr, Rangierbahnhöfe, Fahrzeugwerkstätten und Tankstellen. Die kommerziellen Rahmenbedingungen der Betreiber ergeben sich aus den Vorgaben des Eisenbahnrechtes. Eisenbahninfrastrukturen, die nicht ausschließlich für den eigenen Güterverkehr vorgehalten werden, unterliegen dem diskriminierungsfreien Zugang. Die Betreiber sind somit einem gesetzlichen Kontrahierungszwang unterworfen. Für die Nutzung einer Serviceeinrichtung erheben die Betreiber Nutzungsentgelte, deren Höhe und

anderen Serviceeinrichtungen können daher im Wesentlichen durch Infrastrukturausstattung, räumliche Lage, Entgelthöhen, zusätzliche Dienstleistungen und Vermarktungsaktivitäten des Betreibers erzielt werden.

Um die Auslastung von Serviceeinrichtungen zu verbessern, können die Betreiber ihr kommerzielles Angebot an bestehende und potenzielle Kunden richten. Dies sind heute überwiegend EVU mit einer in Deutschland ausgestellten Lizenz. Zugangsberechtigt sind aber auch ausländische EVU, die über eine deutsche Sicherheitsbescheinigung verfügen. Im Güterverkehr gehören darüber hinaus auch Unternehmen, die Güter über die Schiene transportieren lassen möchten, zum Kreis der Zugangsberechtigten. Somit sind auch Transportkunden, Speditionen oder KV-Operateure mögliche Kunden einer Serviceeinrichtung.

Wahl der Serviceeinrichtungen durch Zugangsberechtigte

Bei den Serviceeinrichtungen ist zu unterscheiden, ob diese im direkten Zusammenhang mit dem Transport stehen oder eine unterstützende Funktion haben. Serviceeinrichtungen, die für den eigentlichen Transport benötigt werden, sind zum Beispiel KV-Terminals, Güterbahnhöfe, Rangierbahnhöfe, Umschlagterminals für konventionelle Verkehre oder Verbindungsgleise. Serviceeinrichtungen mit unterstützender Funktion sind zum Beispiel Werkstätten, Tankstellen oder Abstellgleise.

Bei Verkehren zwischen Gleisanschlüssen entscheiden die Anbindung der Gleisanschlüsse an das Streckennetz und der operative Eisenbahnbetrieb, welche Serviceeinrichtungen im Einzelnen benö-

tigt werden. Die Auslastung hängt wesentlich davon ab, ob der Gleisanschließer die Schiene aktiv nutzt oder nicht. Die Betreiber können durch Unterstützung der Gleisanschließer in infrastrukturellen und verkehrlichen Fragen fördernd auf die Verkehrsträgerwahl des Transportkunden einwirken.

Im kombinierten und konventionellen Verkehr mit Umschlag von Transportbehältern oder Gütern stehen die Umschlagterminals und Ladestellen häufig im Wettbewerb zu anderen Standorten. Die Betreiber von Umschlagterminals und Ladestellen haben somit ein kommerzielles Interesse, potenzielle Nutzer über Ausstattungen und Leistungen des eigenen Terminals bzw. der Ladestellen sowie die Anbindung an Güterbahnhöfe und Strecken zu informieren. Meist entscheiden KV-Operateure, Speditionen, Reedereien und EVU, welche Terminals und Ladestellen für die Bahnverladung eingesetzt werden. Aber auch Transportkunden und korrespondierende Terminalbetreiber sind an Informationen über Terminals und Ladestellen interessiert.

Betreiber von Güterbahnhöfen sollten ihr kommerzielles Angebot insbesondere an EVU im In- und Ausland richten, denn die Wahl der Güterbahnhöfe geschieht in der Regel im engen Zusammenhang mit dem operativen Eisenbahnbetrieb. Verschiedene Verkehre werden über Drehscheiben und Plattformen organisiert. Die dafür benötigten Güterbahnhöfe müssen eine attraktive Ausstattung und Lage haben. Zum potenziellen Kundenkreis von Güterbahnhöfen gehören neben den EVU auch Speditionen und KV-Operateure. Werkstätten, Tankstellen und Abstellgleise dienen nicht direkt der eigentlichen Transportabwicklung, sondern werden in aller Regel zwischen zwei Transporten benötigt. Zum Kundenkreis gehören in aller Regel EVU und Wagenhalter. Bei den Werkstätten geben häufig die Kriterien Leistungspalette, Qualität, Preis und Entfernungen zu den Einsatzstellen den Ausschlag. Bei Tankstellen sind insbesondere die Entfernung zu den Einsatzstellen der Lokomotiven und die Erreichbarkeit ausschlaggebend. Bei Abstellgleisen bestehen häufig Kapazitätsengpässe, weswegen eine grundsätzliche Nachfrage nach alternativen Standorten besteht.



Güterbahnhöfe sind wichtige Lebensadern für den Eisenbahngüterverkehr

Gestaltung durch die Bundesnetzagentur überwacht wird. Darüber hinaus sind Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

Das kommerzielle Angebot eines Betreibers muss nach dem Willen des Gesetzgebers diskriminierungsfrei und für alle Marktteilnehmer transparent gestaltet sein. In der Logistik übliche Vermarktungsinstrumente wie Rabattstaffeln für Großkunden oder vertrauliche Sonderkonditionen auf bilateraler Basis sind den Betreibern von Serviceeinrichtungen nicht gestattet. Wettbewerbsvorteile gegenüber

Aktive Vermarktungsstrategie

Aus traditionellen Gründen sind verschiedene Betreiber bei der Vermarktung ihrer Serviceeinrichtung eher zurückhaltend. Wird eine Serviceeinrichtung nur von einem Zugangsberechtigten genutzt und sollen weitere Nutzer hinzukommen, befürchten deren Betreiber unter Umständen nachteilige Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung und Kostensteigerungen. Nach dem Eisenbahnrecht haben weitere Zugangsberechtigte das Recht auf Nutzung der Serviceeinrichtung, der Betreiber ist allerdings nicht verpflichtet, seine Serviceeinrichtung aktiv zu vermarkten. Er kann sich somit auch auf die Entgegennahme von Nutzungsanträgen beschränken.

Die alleinige Nutzung durch einen Zugangsberechtigten stellt für den Betreiber durchaus ein kommerzielles Risiko dar. Der Wettbewerb auf der Schiene außerhalb der eigenen Serviceeinrichtung kann jederzeit dazu führen, dass der bisherige Nutzer den Transportauftrag seines Kunden verliert. In der Folge könnte davon eine Serviceeinrichtung ebenfalls betroffen sein, zum Beispiel wenn der Verkehrsträger wechselt oder der neue Dienstleister den Verkehr über eine konkurrierende Serviceeinrichtung abwickelt.

In einem sich stetig wandelnden Markt kann es für einen Betreiber ebenfalls nachteilig sein, wenn er sich lediglich auf die Annahme und Bearbeitung von Anfragen von Zugangsberechtigten beschränkt. Damit die eigene Serviceeinrichtung bei der Entscheidungsfindung potenzieller Kunden eine größere Chance auf Berücksichtigung haben kann, sollten die Betreiber ein starkes Eigeninteresse an einer aktiven Vermarktung ihrer standortgebundenen Infrastruktur haben. Darüber hinaus steht es den Betreibern frei, den Zugangsberechtigten weitere Dienstleistungen innerhalb der Serviceeinrichtung anzubieten. Nachfrage könnte zum Beispiel bestehen in Bezug auf Rangieren, mobile Instandhaltung, Betankungen, Umschlag, Verwiegungen oder Wagenmeister Tätigkeiten. Betreiber von Serviceeinrichtungen mit eigenen Immobilien wie zum Beispiel Häfen können durch eine schienenfreundliche Ansiedlungspolitik die Auslastung ihrer eigenen

Serviceeinrichtung fördern. Bei der Gewinnung neuer Kunden ist es wichtig, den verkehrlichen Einzugsbereich einer Serviceeinrichtung nicht als vertriebliche Grenze anzusehen. Schienentransporte sind Bestandteil von Logistikketten, die zum Beispiel verkehrsträgerübergreifend und international gestaltet werden. Bei Verkehren, die nicht über Gleisanschlüsse, sondern über Terminals abgewickelt werden, fallen Standortentscheidungen häufig nicht mehr in der heimischen Region, sondern an anderen Orten in Deutschland oder Europa. Dies erhöht die Anzahl potenzieller Kunden und den vertrieblichen Aktionsraum eines Betreibers.

Dienstleistungszentren für Bahntransporte

Die Kunden von Serviceeinrichtungen sind häufig an Standorten interessiert, die über eine attraktive Lage und Ausstattung verfügen sowie möglichst viele unterschiedliche Serviceeinrichtungen auf einen Punkt konzentrieren. Zum einen besteht Nachfrage nach logistischen Infrastrukturen, wie zum Beispiel Terminals für den kombinierten und konventionellen Verkehr, welche über eine attraktive Schienen- und Straßeninfrastruktur verfügen und an verkehrsträgerübergreifenden Knoten angesiedelt sein sollten. Darüber hinaus werden Infrastrukturen für den Eisenbahnbetrieb, zum Beispiel Rangier-, Zugbildungs- oder Abstellgleise sowie Werkstätten, Tankstellen oder Übernachtungs- bzw. Sozialräume für das eigene Betriebspersonal benötigt. Befinden sich an einem Standort mehrere Betreiber von Serviceeinrichtungen, können diese zusammenarbeiten und ihre jeweiligen

Leistungen miteinander verknüpfen. Auch mit Betreibern an benachbarten Standorten können regionsbezogene Kooperationen eingegangen werden. Kooperationen zwischen Betreibern von Serviceeinrichtungen können dazu beitragen, dass Standorte und Regionen für die Eisenbahnlogistik noch attraktiver gestaltet werden können. In Einzelfällen sind daraus bereits nutzerorientierte Dienstleistungszentren für Bahntransporte entstanden, deren unternehmensübergreifende Angebote Verkehre und Anbieter unterschiedlicher Dienstleistungen anziehen.

Fazit und Ausblick

Die Vermarktung ist ein wesentliches Instrument zur Auslastungssteuerung von Serviceeinrichtungen. Trotz Marktregulierung haben die Betreiber verschiedene Optionen für ihre Vermarktung. Eine Beschränkung alleine auf regionale Kunden reicht in vielen Fällen nicht mehr aus, denn die Entscheidungen über Standorte in Logistik- und Transportketten werden von einer Vielzahl nationaler und internationaler Marktteilnehmer getroffen. Die Betreiber sollten diese Entwicklung in ihren Marktaktivitäten berücksichtigen und ihren vertrieblichen Aktionsraum danach ausrichten. Im Mittelpunkt des Interesses der Kunden steht dabei die Informationsbeschaffung über verfügbare Serviceeinrichtungen. Mit Hilfe der VDV-Kooperationsbörse, insbesondere der Angebote »1000 Links« und »Güterbahnhöfe« steht hierfür eine neutrale und umfassende Informationsmedium zur Verfügung.

Dipl.-Verw.-Betriebsw.
Georg Lennarz



Häfen sind trimodale Bündelungspunkte und wichtige Dienstleistungszentren für Bahntransporte

Instandhaltungsvorschriften der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE) für Eisenbahnfahrzeuge und deren Komponenten

Die Verpflichtung zur Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen ergibt sich aus § 4 Absatz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie den §§ 2 Absatz 1, 32 Absatz 2 und 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Danach haben die Eisenbahnen entsprechend ihrer Betreiberverantwortung den Betrieb sicher zu führen, Fahrzeuge sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten, Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten, anerkannte Regeln der Technik zu beachten, Fahrzeuge planmäßig und wiederkehrend zu untersuchen und die Untersuchungsfristen im Rahmen der vorgegebenen Grenzen entsprechend den technischen und betrieblichen Bedingungen festzulegen.

Mit der Neuordnung des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1994 wurde der gesetzliche Rahmen für den diskriminierungsfreien Zugang zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur des Bundes geschaffen. Damit konnten neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG) auch andere, nicht zu den Eisenbahnen des Bundes gehörende öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen uneingeschränkt mit eigenen Fahrzeugen Verkehrsleistungen auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur des Bundes erbringen. Dies erforderte zwangsläufig auch einen einheitlichen Sicherheitsrahmen für die Instandhaltung der eingesetzten Fahrzeuge.

Im Rahmen dieses Beitrages soll auf die sich aus § 4 Absatz 1 AEG ableitende Sicherheitspflicht »Fahrzeuge im betriebs sicheren Zustand zu Halten« näher eingegangen werden. Es genügt demnach nicht, dass Eisenbahnfahrzeuge nur zum Zeitpunkt der Herstellung und bei der Inbetriebnahme die jeweils einschlägigen Sicherheitsanforderungen erfüllen. Sie müssen auch über die Dauer ihrer Lebenszeit so unterhalten werden, dass sie jederzeit sicher betrieben werden können. Daraus

leitet sich die Verpflichtung für die Betreiber beziehungsweise Halter von Eisenbahnfahrzeugen ab, den Sicherheitszustand ihrer Fahrzeuge einschließlich der zugehörigen Komponenten regelmäßig zu kontrollieren und zu überwachen. Weiterhin sind Betreiber und Halter verpflichtet, ihre Fahrzeuge ordnungsgemäß zu unterhalten und zu warten, um durch Verschleiß oder Alterung bedingte Sicherheitsmängel zu vermeiden beziehungsweise zu beheben.

Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen – eine gesetzliche Verpflichtung

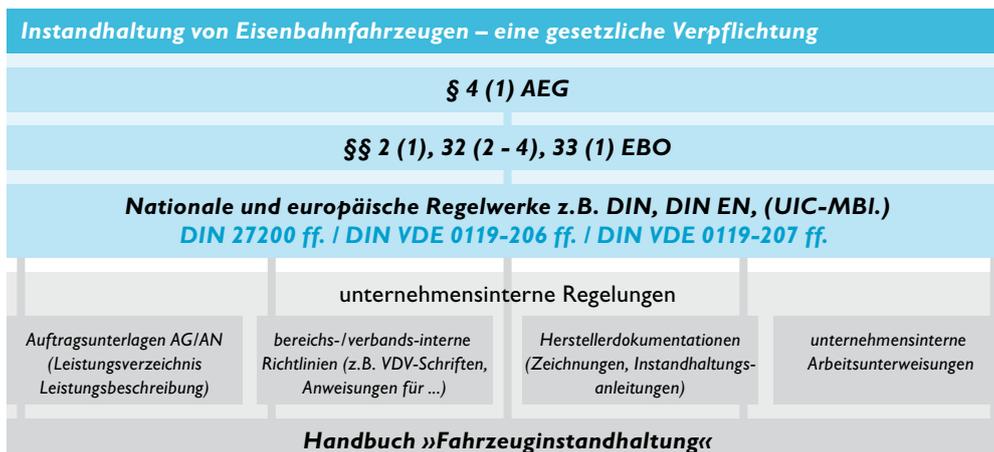
Neben den gesetzlichen Vorgaben aus dem AEG und der EBO sind auch die anerkannten Regeln der Technik, zum Beispiel nationale und internationale Regelwerke, zu beachten. In der Branche besteht Einvernehmen darüber, dass unter anerkannten Regeln der Technik alle auf Erkenntnissen und Erfahrungen beruhende Regeln der Technik zu verstehen sind, deren Befolgung notwendig ist, um Gefahren auszuschließen, und die den betreffenden Fachkreisen bekannt und als richtig anerkannt sind. Die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen bleiben aber nicht allein der subjektiven Einschätzung

der Fachleute des Eisenbahnwesens überlassen. Ihre Eignung muss objektiv, das heißt wissenschaftlich-experimentell nachweisbar sein und die Richtigkeit muss sich in der praktischen Anwendung erwiesen haben. Zur Berücksichtigung der unternehmensspezifischen Besonderheiten sind zusätzliche unternehmensinterne Instandhaltungsregelungen zu erarbeiten. Alle Instandhaltungsvorgaben sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehungsweise vom Fahrzeughalter fahrzeugbezogen in einem Dokument »Fahrzeuginstandhaltung« zusammenzuführen und regelmäßig auf Aktualität zu überprüfen.

Der systematische Zusammenhang zwischen gesetzlichen Vorgaben, anerkannten Regeln der Technik und unternehmensinternen Regelungen bei der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen ist in der Abbildung dargestellt.

DIN-Normenreihe 27200 ff. – Zustand der Eisenbahnfahrzeuge

Die im Rahmen der nationalen Normungsarbeit unter Beteiligung der interessierten Kreise der Branche erarbeitete DIN-Normenreihe 27200 ff. »Zustand der Eisenbahnfahrzeuge« kann als eine der Grundlagen für die zu erstellende unternehmensinterne Instandhaltungsdokumentation angesehen werden. Da das bisher vielfach genutzte Instandhaltungsregelwerk der DB AG den NE zunehmend nicht mehr zur Verfügung steht, müssen diese Eisenbahnen und auch die Fahrzeughalter die Vorgaben für die Fahrzeuginstandhaltung in eigener Verantwortung regeln. Dabei ist es im Rahmen der Betreiberverantwortung möglich, dass auf einer Eisenbahninfrastruktur unterschiedliche Instandhaltungsregelwerke für die Fahrzeuge zur Anwendung kommen. Durch den verringerten Umfang des betrieblich-technischen Regelwerkes für den Netzzugang werden die Eisenbahnunternehmen und die Fahrzeughalter zukünftig, zum Beispiel bei Wagenübergängen, beim Umfang und der Anerkennung von Wagenuntersuchungen und bei der gegenseitigen Akzeptanz von durchgeführten Ausbildungen, untereinander verstärkt privatrechtliche Verträge/Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung und Mitgeltung von Regelwerken abschließen müssen.



2007 war verstärkt zu verzeichnen, dass die DB AG im Zusammenhang mit der durchgeführten Überarbeitung und Neugestaltung ihres unternehmensspezifischen Regelwerkes dazu übergegangen ist, dieses Dritten nicht mehr zur Verfügung zu stellen. Das trifft beispielhaft auf folgende Instandhaltungsunterlagen zu:

- Ril 915 02 – Bremsen instand halten,
- Ril 984 04 – Radsätze und Radsatzlager instand halten,
- Ril 900.0060 – Zugbeeinflussungsanlagen instand halten,
- Ril 947.0100 – Zugbeeinflussungsanlagen instand halten, LZB 80 / I 80,
- Ril 947.0101 – Zugbeeinflussungsanlagen instand halten, LZB 80 / I 80 / MVB,
- Ril 947.0300 – Zugbeeinflussungsanlagen instand halten, PZ 80 R, System PZB 90,
- Ril 947.0800 – Zugbeeinflussungsanlagen instand halten, I 60 Siemens / ER 24, System PZB 90,
- Ril 947.0900 – Zugbeeinflussungsanlagen instand halten, I 60 SEL / ER 24, System PZB 90,
- Instandhaltungsregelwerk für Fahrzeugendgeräte für den Zugbahnfunk (GSM-R).

In der Konsequenz ergibt sich daraus für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die Fahrzeughalter die Notwendigkeit, die bisher durch Instandhaltungsregelwerke der DB AG verbindlich geregelten Sachverhalte nunmehr in eigener Verantwortung zu regeln. Dabei können sie in den meisten Fällen noch auf das bisher verfügbare Regelwerk der DB AG zurückgreifen. Auf Grund der jeweiligen unternehmensspezifischen Anpassung und Ausfüllung des Instandhaltungsregelwerkes mit spezifischen Inhalten durch das einzelne Unternehmen ist jedoch nicht auszuschließen, dass Instandhaltungsregelwerke für gleiche Komponenten beziehungsweise für gleiche Fahrzeugbaureihen zukünftig eine unterschiedliche Regelungstiefe aufweisen werden. Wenn damit die in der Einleitung zu

diesem Beitrag genannten Schutzzielefunktionen erreicht werden, ist das nicht zu beanstanden.

Gemäß »Zweite Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften« vom 5. Juli 2007, Artikel 1 »Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems« (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – TEIV), § 20 Absatz 1 Nr. 5 »Inhalt des Fahrzeugeinstellungsregisters« werden zukünftig Angaben zum Instandhaltungsplan (siehe auch DIN 27201-1 »Zustand der Eisenbahnfahrzeuge – Grundlagen der Fertigungstechnologie – Teil 1: Verfahrenstechnik zur Erstellung und Änderung von Instandhaltungsprogrammen«) für das Fahrzeug verlangt. Hier sind die EVU beziehungsweise die Fahrzeughalter aufgefordert, die Inhalte des Instandhaltungsplanes zu beschreiben und erforderliche Instandhaltungsunterlagen (Instandhaltungsvorschriften) zu benennen. Für Bestandsfahrzeuge sind diese Unterlagen bis zum 1. August 2008 zu erstellen und der für das Fahrzeugregister zuständigen Stelle vorzulegen.

Für den Bereich der Instandhaltung von Güterwagen haben sich durch die Aktivierung des »Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen« (AVV) ab dem 1. Juli 2006 und die Beendigung der Einstellungsverträge für Güterwagen bei der Railion Deutschland AG zum 30. Juni 2007 neue Aspekte bezüglich des bisher angewandten Instandhaltungsregelwerkes ergeben. Gemäß Artikel 7 Absatz 7.2 AVV hat der Fahrzeughalter den EVU auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, dass die Instandhaltung seiner Wagen den geltenden Regelwerken entspricht. Mit Beendigung der Einstellungsverträge am 30. Juni 2007 sind die Halter der bisher bei der Railion Deutschland AG eingestellten Privatgüterwagen nicht mehr verpflichtet, das Instandhaltungsregelwerk der Railion Deutschland AG anzuwenden. Andererseits besteht ab 1. Juli 2007 keine Verpflichtung der Railion Deutschland AG mehr, ihr bestehendes Instandhaltungsregelwerk den bisherigen Privatgüterwagen-Einstellern zur Verfügung zu stellen.

Damit die Halter auch künftig Zugriff auf möglichst einheitliche und

zugleich sichere wie wirtschaftliche Instandhaltungsregeln haben, hat die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) auf der Grundlage des in Jahrzehnten von VPI und Railion Deutschland AG gemeinsam entwickelten Instandhaltungsregelwerkes einen eigenen Instandhaltungsleitfaden für unabhängige Wagenhalter erarbeitet und den interessierten Kreisen auch außerhalb des VPI zur Nachnutzung angeboten. Dieser Instandhaltungsleitfaden entbindet den Wagenhalter nicht von seiner Verpflichtung zu prüfen, ob die Einsatzbedingungen und die technische Ausstattung seiner Güterwagen den Annahmen und Randbedingungen des Leitfadens entsprechen. Im konkreten Einzelfall sind auch hier gegebenenfalls weiterreichende unternehmensinterne Festlegungen zu treffen.

Aktivitäten zur Erstellung eines unternehmensneutralen Instandhaltungsregelwerkes

Der VDV und die Vereinigung der VPI bieten ihren Mitgliedsunternehmen und der gesamten Branche ausgewählte Instandhaltungsleitfäden (zum Beispiel Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter bei den NE (VBD-NE), Instandhaltungsleitfaden für Güterwagen (VPI 01) zur Nutzung an. Diese Aktivitäten unterstützen die Betreiber von Eisenbahnen und die Halter von Eisenbahnfahrzeugen bei der Weiterentwicklung des bereits bestehenden Regelwerkes und tragen mit dazu bei, dass die in AEG und EBO genannten Adressaten ihrer Betreiberverantwortung gerecht werden können.

Perspektivisch wird der VDV dazu übergehen, zu vordringlichen Instandhaltungsschwerpunkten Basismaterialien zu erarbeiten. Damit soll erreicht werden, dass kurzfristig das bestehende Regelwerk zur Unterstützung der öffentlichen EVU beim Zugang und der Nutzung der öffentlichen Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes weiterentwickelt und es langfristig zusammengeführt und fortgeschrieben wird. Ziel allen Handelns muss es sein, den Erhalt der Einheit des Eisenbahnwesens in Deutschland zur Gewährleistung eines einheitlichen Sicherheitsniveaus bei vertretbaren Kosten sicherzustellen.

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

Qualifikation der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb – VDV-Schrift 754 schafft gemeinsame Standards

Der Einsatz gut ausgebildeten und mit den Einsatzverhältnissen und Techniken vertrauten Personals ist einerseits für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs von entscheidender Bedeutung und sichert andererseits die Qualität der durch die Eisenbahnen erbrachten Dienstleistungen. Die im Dezember 2007 in neuer Fassung veröffentlichte VDV-Schrift 754 »Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb« setzt hier unternehmensübergreifende Standards. Diese Richtlinie wurde in einer mit Fachleuten der VDV-Mitgliedsunternehmen einschließlich der DB AG sowie des Eisenbahn-Bundesamtes und der Berufsgenossenschaft der Bahnen besetzten Arbeitsgruppe erarbeitet. Um den Status einer anerkannten Regel der Technik zu erlangen, wurde die Meinung der Fachleute der Branche durch ein sogenanntes »Gelbdruckverfahren« eingeholt. Hierbei konnte eine breite Zustimmung verzeichnet werden. Der VDV empfiehlt die Anwendung der so gesetzten Standards zur Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb für alle Mitarbeiter, die auf öffentlicher Eisenbahninfrastruktur in Deutschland eingesetzt werden.

Die bewährte Struktur des vom VDV herausgegebenen eisenbahnbetrieblichen Regelwerks, die den Richtlinien-Charakter der VDV-Schriften untermauert, wurde auch bei der nun vorliegenden zweiten Auflage der VDV-Schrift 754 beibehalten: Sie definiert Schutzziele, beschreibt Rahmenbedingungen und Grundlagen, konkretisiert somit die allgemeinen Sicherheitspflichten der Eisenbahnen und gibt so den Eisenbahnen eine Grundlage für die Aufstellung eines eigenen Regelwerkes.

Die VDV-Schrift 754 gliedert sich in drei Teile:

- Grundsätze,
- Rahmenstoffplan »Allgemeine Kenntnisse«
- sowie funktionsbezogene Rahmenstoffpläne.

Sie beschreibt zunächst allgemeine Grundsätze für die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb. Die Verantwortung für den Einsatz

ordnungsgemäß ausgebildeter Mitarbeiter trägt das Eisenbahnunternehmen. Es plant und dokumentiert die Ausbildung der Mitarbeiter in Ausbildungsplänen. Ferner trifft die VDV-Schrift 754 Aussagen zu den Zugangsvoraussetzungen und zur Durchführung von Prüfungen.

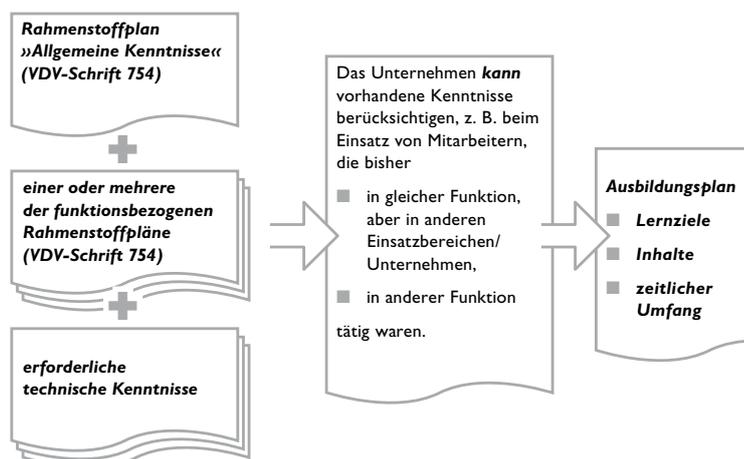
Die Richtlinie beschreibt in Rahmenstoffplänen, welche Inhalte in die Ausbildungspläne einfließen, die die Eisenbahnunternehmen für die in ihrem Unternehmen eingesetzten Mitarbeiter aufstellen. Dabei gilt der Grundsatz, dass jedes Unternehmen selbst – anhand der vorgesehenen betrieblichen und technischen Rahmenbedingungen des geplanten Einsatzes der Mitarbeiter – entscheidet, welche in den Rahmenstoffplänen beschriebenen Inhalte zu behandeln und in welcher Tiefe zu vermitteln sind. So können beispielsweise Unternehmen, die nur im Personenverkehr tätig sind, auf Ausbildungsinhalte zum Gefahrgut und zur Ladungssicherung auf Güterwagen verzichten. Dieser am Einsatz der Mitarbeiter orientierte Ausbildungs-

plan ermöglicht es einerseits, den Umfang der Ausbildung auf das erforderliche Maß zu beschränken, andererseits müssen so bei der Ausweitung der Unternehmens-tätigkeit gegebenenfalls zusätzlich erforderliche Ausbildungsinhalte ergänzt werden. Im Ausbildungsplan beschreibt das Unternehmen auch, wie sich theoretische und praktische Ausbildungsinhalte gegenseitig ergänzen. Dabei legt das Unternehmen fest, welche praktische Ausbildung an Simulatoren erfolgen soll. Die Ausbildungspläne werden so detailliert aufgestellt, dass alle sich bei den jeweiligen Arbeitsabläufen ergebenden Anforderungen (einschließlich der Maßnahmen des Arbeitsschutzes) im Regelbetrieb, bei Abweichungen vom Regelbetrieb und bei Unregelmäßigkeiten beschrieben werden. Der Ausbildungsplan kann dabei sowohl für Gruppen von Mitarbeitern aufgestellt werden – sofern die Voraussetzungen vergleichbar sind – als auch für einzelne Personen, die zum Beispiel bereits an anderer Stelle im Unternehmen tätig waren und nun neue Funktionen wahrnehmen sollen. Dabei kann das Unternehmen selbstverständlich bereits vorhandene Kenntnisse des Mitarbeiters angemessen berücksichtigen. Zudem ist es möglich, dass Mitarbeiter mehrere Funktionen ausüben, wenn sie für jede dieser Funktionen ausgebildet sind.

Die Rahmenstoffpläne in der VDV-Schrift 754 sind in einen allgemeinen Teil und in funktionsbezogene Rahmenstoffpläne gegliedert. Wie umfangreich die Vermittlung der allgemeinen Kenntnisse in der Ausbildung sein muss, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Wichtig ist, dass dem Mitarbeiter die erforderlichen allgemeinen rechtlichen und organisatorischen Grundlagen seiner Funktion verdeutlicht und die Rahmenbedingungen des Eisenbahnbetriebs und der Eisenbahntechnik vermittelt werden. Dies umfasst zum Beispiel die Organisation im Unternehmen, die Rechte und Pflichten der einzelnen Mitarbeiter, Verhaltensregeln, Signale und eisenbahntypische Begriffe sowie deren Bedeutung.

Die funktionsbezogenen Rahmenstoffpläne beschreiben in Stichworten standardisierte Arbeitsabläufe beziehungsweise erforderliche Kenntnisse der einzelnen Funktio-

Aufstellung eines Ausbildungsplans



Funktionsbezogene Rahmenstoffpläne in der VDV-Schrift 754 und heute übliche Bezeichnungen

Fundstelle in der EBO	Bezeichnung des Betriebsbeamten nach § 47 EBO	heute übliche Bezeichnungen, weitere abweichende Bezeichnungen sind möglich
§ 47 Absatz 1 Nr. 3	Fahrdienstleiter	Fahrdienstleiter
	Zugleiter	Zugleiter
	Aufsichtsbeamte	Aufsichtsbeamte, Aufsicht, örtliche Aufsicht, Bahnsteigaufsicht
	Zugmelder	Zugmelder, Fahrdienstleiterhelfer
§ 47 Absatz 1 Nr. 5	Weichensteller	Weichenwärter, Bediener von Stellwerken
	Rangierleiter	Eisenbahnfahrzeugführer (Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer), Rangierbegleiter
§ 47 Absatz 1 Nr. 6	Wagenuntersuchungsbeamte	Wagenmeister, Wagenprüfer
	Bremsbeamte	Bremsproberechtigt Anmerkung: vor Herausgabe der VDV-Schrift 757 gehörte in der FV-NE das Durchführen einer Bremsprobe zur Tätigkeit des Zugschaffners und Zugführers
§ 47 Absatz 1 Nr. 7	Streckenwärter	Streckenwärter Anmerkung: Die technischen Aufgaben des Streckenwärters werden heute oft von Mitarbeitern der Oberbauinstandhaltung und Oberbauunterhaltung wahrgenommen
	Schrankenwärter	Schrankenwärter, Bahnübergangsposten
§ 47 Absatz 1 Nr. 8	Zugbegleiter	Zugführer, Zugschaffner
§ 47 Absatz 1 Nr. 9	Heizer	Heizer

nen. Bei der Aufstellung des Ausbildungsplans für die Mitarbeiter eines Unternehmens prüft dieses, über welche der im Rahmenstoffplan genannten Kenntnisse und Fertigkeiten der Mitarbeiter verfügen muss, um die ihm gestellten Aufgaben zu erfüllen.

Der Inhalt der funktionsbezogenen Rahmenstoffpläne der VDV-Schrift 754 beschränkt sich dabei auf Kenntnisse und Fertigkeiten, die aus eisenbahnbetrieblicher Sicht für die jeweilige Funktion erforderlich sind. Allerdings lässt sich bei einigen Mitarbeitern keine klare Abgrenzung zwischen den rein eisenbahnbetrieblichen Aufgaben und anderen, zum Beispiel technischen Aufgaben vornehmen. Hier weist die Richtlinie auch auf weitere Aufgaben dieser Mitarbeiter hin, zum Beispiel im Falle von Heizern oder Zugbegleitern.

Wie in der Tabelle dargestellt, enthält die VDV-Schrift 754

Rahmenstoffpläne für die in § 47 Absatz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) genannten Funktionen. Die EBO bezeichnet dabei diese Mitarbeiter als »Betriebsbeamte«.

Die Funktion des Eisenbahnfahrzeugführers wird in der VDV-Schrift 754 nicht behandelt, da hierzu die Schrift 753 »Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege« bereits umfangreiche Regelungen trifft.

Die VDV-Schrift 754 ist nicht nur für die Eisenbahnunternehmen selbst, sondern auch bei der externen Ausbildung von Mitarbeitern (z. B. in Ausbildungseinrichtungen oder bei anderen Unternehmen) ein wichtiges Hilfsmittel. Die Ausbildungseinrichtungen können dabei durchaus selbst Vorschläge

für Ausbildungspläne erarbeiten. Da allerdings das jeweilige Eisenbahnunternehmen die Verantwortung für den Inhalt des Ausbildungsplans trägt, werden von Ausbildungseinrichtungen erstellte Ausbildungspläne durch die Eisenbahnen bestätigt, zum Beispiel im Rahmen der Auftragserteilung für bestimmte Ausbildungen.

Die VDV-Schrift 754 setzt durch die Branche selbst erarbeitete Standards für die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb. Im Rahmen der Wahrnehmung ihrer Sicherheitsverantwortung wenden die Eisenbahnunternehmen diese Standards an. Abweichungen zur unsicheren Seite von derartigen Standards wären mit einem Verlust an Sicherheit gleichzusetzen. Somit trägt die VDV-Schrift 754 zum Erhalt eines einheitlichen Sicherheitsniveaus der Eisenbahnen in Deutschland bei.

Dipl.-Volksw. Götz Walther

Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM – People with reduced mobility)

Der demografische Wandel in der Bevölkerung und die öffentliche Diskussion über die Anforderungen der Personen mit eingeschränkter Mobilität im öffentlichen Personenverkehr bei der Nutzung der Infrastruktur und der Fahrzeuge des konventionellen Eisenbahnverkehrs erfordern zur Vereinfachung und Vereinheitlichung der heute gültigen nationalen Regelwerke und Standards die Anpassung an die europäische Gesetzgebung. Dieser erste europaweite Konsens für Personen mit eingeschränkter Mobilität wird sich beispielhaft auch auf weitere öffentliche Bereiche auswirken.

Die Bearbeitung der TSI PRM wurde inhaltlich 2006 abgeschlossen, am 21. Dezember 2007 durch die EU-Kommission angenommen, am 27. Dezember 2007 notifiziert und am 7. März 2008 im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Der Gültigkeitsbereich umfasst das gesamte konventionelle Eisenbahnsystem einschließlich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs der Europäischen Union und muss bei Neubauten und umfangreichen Umbauten von Personenzugfahrzeugen und öffentlich zugänglichen Bereichen der Infrastruktur angewendet werden. Bei Umbauten an historischen Gebäuden und Fahrzeugen können Abweichungen von der TSI PRM jeweils mit den nationalen / örtlichen Behörden abgestimmt werden (z.B. Denkmalschutz).

Ziel der TSI PRM ist, bessere Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten zur Infrastruktur und zu den Eisenbahnfahrzeugen für Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit zu schaffen und eine einfache und eindeutige Orientierung zu ermöglichen. Alle Personen, die Schwierigkeiten beim Zugang oder bei der Nutzung von Fahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen haben, werden diesem Personenkreis zugerechnet. Hierzu zählen insbesondere Kinder, Personen von kleiner Statur, Mütter mit Kinderwagen, Schwangere, Fremde (z.B. mit fehlenden Sprachkenntnissen), Seh- und Gehörgeschädigte, körperlich in ihrer Bewegung eingeschränkte Personen (Rollstuhlfahrer) sowie Personen mit schwerem Gepäck.

Der VDV setzt sich seit mehr als 20 Jahren für die barrierefreie Nutzung bzw. die Erreichung eines nahezu niveaugleichen Überganges zwischen Bahnsteig und Fahrzeug ein. Bei Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen in Deutschland ist dieses weitestgehend realisiert. Auch bei Eisenbahnen des konventionellen Verkehrs wurden bereits große Fortschritte erzielt. Durch die fortlaufende Neubeschaffung niederfluriger Fahrzeuge und der Erweiterung ihres Einsatzgebietes

bei gleichzeitiger Anpassung der Infrastruktur steigt die Anzahl barrierefreier Bahneinrichtungen ständig. Die anzustrebende Höhe des niveaugleichen Überganges vom Bahnsteig zum Fahrzeug ist in der TSI PRM auf die Höhe von 550 mm bzw. 760 mm entsprechend der gängigen Praxis in den Bundesländern festgesetzt worden. Für Bahnsteige, die von Stadtbahnfahrzeugen angefahren werden, sind auch 300 bis 380 mm vorgesehen. In Deutschland werden z.B. für S-Bahn-Netze auch 960 mm zugelassen. Betrieblich abgeschlossene Systeme können von diesen Werten abweichen.

Die Anforderungen der TSI PRM werden in Deutschland bereits heute weitestgehend erfüllt

Der Großteil der neubeschafften Eisenbahnfahrzeuge verfügt über Einstieghilfen in mindestens einem Einstiegsbereich, die die heute existierenden Höhendifferenzen zum Beispiel für Rollstuhlfahrer überbrücken. Sie werden entweder vom Fahrgast oder vom Personal betätigt. Abhängig von den Niveauunterschieden zwischen Fahrzeug und Bahnsteig werden Rampen oder Lifte eingesetzt. Sie sind für einen elektrischen Rollstuhl von mindestens 200 kg Gewicht ausgelegt und können bei Stromausfall mechanisch in die entsprechende Endlage gebracht werden. Diese Produkte sind mittlerweile ausge-reift und zuverlässig im Betrieb. Sie erfordern allerdings in der Regel einen längeren Halt beim Fahrgastwechsel, der die Einplanung einer Zeitreserve im Fahrplan erfordert.

Bei Niveaugleichheit zwischen Fahrzeug und Infrastruktur werden trotzdem oft zusätzliche Spaltüberbrückungen benötigt, die sich durch die Anpassung der Fahrzeuge und der Infrastruktur in betrieblich geschlossenen Systemen wie U- und S-Bahnen vermeiden lassen. Ob fahrzeug- oder infrastrukturseitig Einstieghilfen betrieben werden sollen, muss jeweils individuell zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugbetreibern abgestimmt werden.

Die meisten Fahrzeuge werden nur noch mit doppelflügeligen Türen geliefert, so dass die Türbreite ausreichend ist für einen doppelspurigen Ein- und Ausstieg der Fahrgäste bzw. den Zugang mit Rollstühlen und Kinderwagen.

Zur Betätigung von Türen und Einstieghilfen sind die Einstiegsbereiche mit Drucktasten ausgerüstet, die Türen selbst sind mit einem Schutz gegen Einklemmen versehen und senden beim Öffnen und Schließen akustische und optische Warnsignale



Busse und auch Bahnen sind zu einem Großteil bereits mit Rampen oder Liften ausgestattet, die vom Fahrpersonal oder vom Fahrgast bzw. seiner Begleitperson bedient werden



Zur Betätigung der Türen einschließlich der Einstieghilfen werden die Einstiegsbereiche mit Drucktasten ausgerüstet. Die Türen sind mit einem Schutz gegen Einklemmen ausgestattet und senden beim Öffnen und Schließen akustische und optische Warnsignale. Die Beleuchtungsstärke im Einstiegsraum beträgt mindestens 75 Lux.

Mindestens zehn Prozent der Sitzplätze je Fahrzeug werden als PRM-Plätze gekennzeichnet und sind in der Nähe der Ausstiege angeordnet. Ausgewiesene Rollstuhlplätze weisen eine Grundfläche von 800 mm x 1.250 mm auf, ermöglichen das Wenden des Rollstuhls und haben einen Zusatzsitzplatz für eine Begleitperson. Die Anzahl der Rollstuhlplätze ist abhängig von der Zugkapazität. Soweit vorhanden, ist die Universaltoilette vom Rollstuhlplatz aus erreichbar und gewährleistet ausreichende Bewegungsfreiheit. Zusätzlich ist auch eine Wickelmöglichkeit für Kleinkinder vorgesehen.

Visuelle Informationen beinhalten die Kennzeichnung von Bahnhofs-einrichtungen, Wegbeschreibungen und Fahrplaninformationen in vorgeschriebener Größe und Anordnung. Sie sind in einem Bahnhof einheitlich und folgen den europäischen oder den nationalen Bestimmungen.

Weitere Vorgehensweise

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen der EU-Mitgliedsstaaten ist die TSI PRM ein Kompromiss und definiert die EU-weiten Mindestanforderungen. Behindertenverbände des mittel- und nordeuropäischen Raumes fordern strengere Vorgaben, die teilweise heute bereits in europäischen Nahverkehrssystemen eingeführt sind. Im konventionellen Eisenbahnverkehr sind hier allerdings noch Anpassungen vorzunehmen, vor allem die Schnittstelle Fahrzeug-Infrastruktur erfüllt bei Altanlagen oft nicht die TSI-Vorgaben. Diese erweiterten Forderungen werden ggf. schrittweise bei späteren Revisionen der TSI PRM berücksichtigt. Die erste Überarbeitung der vorliegenden TSI PRM ist nach drei Jahren vorgesehen. Zur Erfüllung der Anforderungen der TSI PRM müssen eine große Anzahl von europäischen und nationalen Regelwerken und Standards



angepasst werden. Hierfür erarbeitet zur Zeit unter maßgeblicher Beteiligung des VDV eine Arbeitsgruppe unter Leitung des europäischen Komitees für Standardisierung CEN (European Committee for Standardization) eine Liste aller europaweit anzupassenden Regelwerke und Standards, um die nationale Umsetzung der TSI PRM zu beschleunigen.

Die TSI PRM ist die erste europäische Regelung für PRM. Sie hat somit eine Vorreiterrolle für andere Bereiche des öffentlichen Lebens, in denen zukünftig ebenfalls Anpassungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität erforderlich werden. Unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sind 2008 auch betriebliche Konzepte zu diskutieren, um den Anforderungen zur barrierefreien Nutzung mit möglichst minimalem Aufwand gerecht zu werden. Der VDV wird die vielfältigen Erfahrungen, die bei Mitgliedsunternehmen vorhanden sind, in diesbezügliche Diskussionen einbringen.

Dipl.-Ing. Peter Haering



Den Zugang zum Fahrzeug zu verbessern, ist eines der herausragenden Ziele der TSI PRM



Auch die Bedienelemente in Fahrzeugen wie in Bauwerken und Einrichtungen werden von der TSI PRM in den Fokus genommen

Interoperables Fahrgeldmanagement (IFM) in Europa

Europäische Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) setzen seit geraumer Zeit elektronische Fahrgeldmanagement-Systeme mit einer interoperablen Systemarchitektur ein. Diese Systeme bieten dem Kunden eine einfache, nahtlose Nutzung des ÖPV-Netzes durch den Abbau von Zugangsbarrieren im Bereich der Tarifkenntnisse und der Bargeldnutzung. In einigen europäischen Ländern sind nationale IFM-Systeme entwickelt worden, die auf den vom VDV vorangetriebenen europäischen und weltweiten IFM-Systemnormen basieren. Durch das Zusammenwachsen Europas und die damit verbundenen Verkehrsströme ergeben sich nun Anforderungen, die bestehenden IFM-Systeme zu vernetzen und somit einen durchgängigen europäischen ÖPV zu entwickeln. Der VDV vertritt die Anforderungen des internationalen Verbands der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen (UITP) – und damit auch die deutschen Verkehrsunternehmen in den europäischen Gremien.

Der Abbau von Zugangsbarrieren zur Bindung und möglichen Neugewinnung von Kunden ist eines der Hauptinteressen der öffentlichen Personenverkehrsunternehmen. Dies ist zum Beispiel durch die Bereitstellung eines durchgehend nutzbaren öffentlichen Verkehrsnetzes erreichbar. Hiermit verbunden sind jedoch meist komplexe Tarifsysteme, die von Fahrgästen des ÖPV als Nutzungshindernisse empfunden werden. Die modernen IFM-Systeme ermöglichen den ÖPV-Unternehmen, diese Zugangsbarrieren abzubauen. Aber erst der Einsatz eines standardisierten IFM-Systems ermöglicht den Kunden die durchgehende Nutzung des ÖPV-Netzes mit einem Ticketmedium, zum Beispiel einer Chipkarte.

Zusätzlich können mit diesen Systemen die Geschäfts- und Wartungsprozesse der ÖPV-Unternehmen effizienter gestaltet und durch den Einsatz hochwertiger Chiptechnologien die Betrugsmöglichkeiten und die damit einhergehenden Einnahmeverluste minimiert werden. Zur Gewährleistung einer einfachen, kostengünstigen Implementierung und der zuverlässigen sowie nach-

haltigen Nutzung eines komplexen IFM-Systems ist eine Standardisierung der Systeme unumgänglich.

Interoperabilitätsforderungen in Europa

Die Europäische Kommission unterstützt und fordert das Zusammenwachsen des europäischen Wirtschaftsraums. Insbesondere wird die Integration des Verkehrsbereiches forciert, um den Warenfluss zu beschleunigen und den Bürgern Europas ein einfaches Reisen in einem durchgängigen europäischen Verkehrssystem inklusive ÖPV zu ermöglichen. Im April 2004 veröffentlichte die Generaldirektion Transport und Energie (DG TREN) der Europäischen Kommission eine Studie zur Intermodalität von Personenverkehr. Die Studie fordert unter anderem die Entwicklung von integrierten Ticketingsystemen und die Standardisierung eines europäischen IFM-Systems. Zu deren kontinuierlichen Weiterentwicklung fördert die Europäische Kommission im 6. Forschungsrahmenprogramm das europäische Forum für intermodalen Personenverkehr LINK.

Die Europäische Eisenbahngesellschaft (ERA) erarbeitet zurzeit – auf Basis der Richtlinie zum konventionellen europäischen Eisenbahnverkehr und der Fahrgastrechte-Verordnung für den Schienenverkehr – die technische Spezifikation für Interoperabilität (TSI) für Telematik-Anwendungen im Personenverkehr (TAP). Die TAP-TSI behandelt dabei auch die Themen »Bezahlung« und »Buchung« und wird somit Einfluss auf die Standardisierung eines durchgängigen europäischen ÖPV nehmen. Der VDV, unterstützt durch seine Projektgruppe ERA-TAP-TSI, arbeitet als UITP-Sprecher direkt in der ERA-Arbeitsgruppe und vertritt dort die Anforderungen der UITP und damit auch der VDV-Mitglieder.

Seit den 1990er Jahren werden Normen und Standards für IFM-Systeme entwickelt. Diese lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- Kategorie 1: Nicht-ÖPV-spezifische Normen für IFM-Systeme

In der ersten Kategorie befinden sich die Nicht-ÖPV-spezifischen Normen. Diese Normen wurden von der Industrie für die generelle Nutzung von spezifischen Komponenten, wie zum Beispiel Bankkarten und Kreditkarten sowie Chipkarten für Fahrgeldmanagement-Systeme entwickelt.

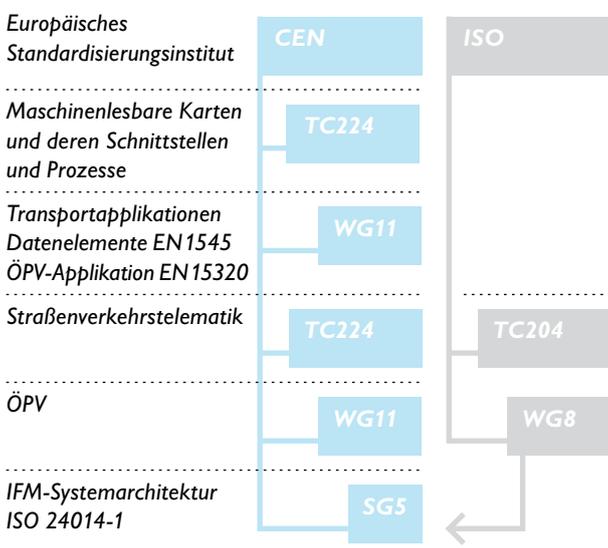
- Kategorie 2: ÖPV-spezifische Normen für IFM-Systeme

Zur zweiten Kategorie gehören die ÖPV-spezifischen Normen, die unabhängig von einer Implementierung oder organisatorischen und kommerziellen Umsetzung ein Rahmenwerk für die Entwicklung von IFM-Systemen beschreiben. Im europäischen Standardisierungsinstitut CEN starteten die Arbeiten hierzu Anfang 2000/2001. In der Arbeitsgruppe WG3 »Öffentlicher Verkehr« des technischen Komitees für Straßenverkehrstelematik CEN TC 278 wurde in der vom VDV geleiteten Unterarbeitsgruppe SG5 »Interoperables Fahrgeldmanagement« die grundlegende funktionale Architektur eines IFM-Systems entwickelt. Diese Systemarchitektur beschreibt die zur Realisierung der Interoperabilität erforderlichen Aufgaben und ordnet diese Aufgaben funktionalen Einheiten zu.

Zur Beschreibung des Systems wurden die zentralen Begriffe »Produkt« und »Applikation« definiert. Ein Produkt definiert die Nutzung des ÖPV und deren Preis. Die Applikation befindet sich auf dem Kundenmedium und ermöglicht die sichere Speicherung der Produktdaten. Die Norm erläutert in Geschäftsprozessen die Lebenszyklen der Applikation und der Produkte im Zusammenspiel mit den funktionalen Einheiten.

Nach der Fertigstellung des europäischen Normentwurfes wurde dieser der ÖPV-Arbeitsgruppe WG8 des internationalen technischen Standardisierungskomitees ISO TC 204 »Intelligente Transport Systeme« vorgestellt. Nach zweijähriger weltweiter Harmoni-

Struktur der Normungsgremien für IFM-Systeme



sierung wurde die Norm im Frühjahr 2007 einstimmig angenommen und als erste internationale ÖPV-Telematik-Norm ISO 24014-1 veröffentlicht.

Die Normen für die IFM-spezifischen Elemente auf den Kundenmedien wurden in der Arbeitsgruppe WG11 »Transport-Applikationen« des technischen Komitees CEN TC 224 »Maschinenlesbare Karten und Identifikationsmedien« entwickelt. Zur Gewährleistung der Interoperabilität müssen gemeinsame Datenelemente benutzt werden. Diese sind in der zweiteiligen Norm EN 1545 beschrieben, die 2006 veröffentlicht wurde. Diese Datenelemente werden auf dem Kundenmedium in einer IFM-Applikation strukturiert und sicher gespeichert. Die 2007 abgestimmte und veröffentlichte Norm EN 15320 beschreibt das Rahmenwerk für die Gestaltung von IFM-Applikationen.

2007 begann darüber hinaus das deutsche Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) mit der Beschreibung von technischen Richtlinien für den sicheren RFID (Radio Frequency Identification)-Einsatz. Basierend auf den Geschäftsfällen der ISO 24014-1 werden in diesen Richtlinien die Sicherheits- und Datenschutzerfordernungen für die Nutzung der Technologien im Bereich des ÖPV- und Veranstaltungsticketings und des Ticketings mittels Mobiltelefonen mit Nahfeldkommunikationsschnittstelle (NFC) beschrieben. Eine Veröffentlichung der BSI-Richtlinien in deutscher und englischer Sprache wird 2008 erwartet.

■ Kategorie 3: Spezifikationen für IFM-Systeme

Basierend auf den Normen der Kategorie 1 und 2 und unter Berücksichtigung der jeweiligen kommerziellen, organisatorischen und rechtlichen Anforderungen der Verkehrsunternehmen wurden nationale oder lokale interoperable Spezifikationsstandards, wie zum Beispiel die deutsche VDV-Kernapplikation, für IFM-Systeme entwickelt. Diese Spezifikationen werden in der dritten Kategorie zusammengefasst. Gemäß der ISO 24014-1 werden die Spezifikationen von den jeweiligen IFM-Managementgesellschaften verwaltet und weiterentwickelt unter Beachtung der Interoperabilität.

Innerhalb einer Spezifikation, zum Beispiel der VDV-Kernapplikation, bieten die Systeme volle Interoperabilität. Eine direkte Verknüpfung von IFM-Systemen mit unterschiedlichen Spezifikationen ist jedoch nicht möglich, da durch die in der Regel nicht identischen nationalen Anforderungen unterschiedliche Detailspezifikationen entwickelt wurden. Somit ist eine unmittelbare Erweiterung der Interoperabilität nicht gegeben.

ÖPV-Aktivitäten für ein europäisches IFM-Gebiet

Die UITP beschreibt in dem weltweiten Fokuspapier »Everybody Local Everywhere« die Möglichkeiten, einen durchgängigen europäischen ÖPV zu gestalten. In dem Dokument werden verschiedene technische Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Kooperation von ÖPV-Unternehmen und somit ein interoperables Fahrgeldmanagement in einem größeren Wirtschaftsgebiet wie zum Beispiel Europa erzeugt werden kann. Grundvoraussetzung hierfür ist die Bildung eines IFM-Forums, in dem die Beteiligten die kommerziellen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen diskutieren und vereinbaren können. In Europa wurde dieses IFM-Forum im September 2007 innerhalb der UITP gegründet. Ziel des Forums ist es, eine Entwicklungslinie für die langfristige Einführung eines europäischen IFM-Systems zu beschreiben.

Das IFM-Projekt, gefördert durch das 7. Forschungsrahmenprogramm der europäischen Kommission, wird das IFM-Forum gezielt unterstützen, indem es Empfehlungen für ein Vertrauens-, Datenschutz- und Organisationsmodell erarbeitet sowie die Anforderungen an ein interoperables Kundenmedium definiert und die bestehenden Datenschnittstellen des britischen, deutschen und französischen Systems vergleicht. In einem weiteren Schritt werden im IFM-Projekt neue Forschungsaufgaben beschrieben, um notwendige Entwicklungen voranzutreiben. Der VDV und die VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG wirken im IFM-Forum und -Projekt aktiv mit.

Der VDV stellt sich mit seinen Gremien den vielfältigen europäischen und weltweiten Herausforderungen zur Harmonisierung,

Normen für IFM-Systeme

Kategorie 1: Nicht-ÖPV-spezifische Normen

Normenreihe ISO / IEC 7816

Identifikationskarten – Integrierte Schaltungen – Identifikationskarten mit Kontakten

Normenreihe ISO / IEC 14443

Identifikationskarten – Kontaktlose Chipkarten; Proximity-Karten

Kategorie 2: ÖPV-spezifische Normen

zum Beispiel

ISO 24014-1

Öffentlicher Verkehr

Interoperables Fahrgeldmanagement-System – Teil 1: Architektur

EN 1545-1

Identifikationskartensysteme

Landgebundene Transportanwendungen – Teil 1: Elementare

Datentypen, allgemeine Codelisten und generelle Datenelemente

EN 1545-2

Identifikationskartensysteme

Landgebundene Transportanwendungen – Teil 2: Datenelemente

und Codelisten für Zahlungsvorgänge in Transport- und Reiseanwendungen

EN 15320

Identifikationskartensysteme

Landgebundene Transportanwendungen – Interoperable

Anwendungen für den öffentlichen Verkehr – Rahmenwerk

Kategorie 3: Spezifikationen

zum Beispiel

Spezifikation des deutschen IFM-Systems VDV-Kernapplikation

Spezifikation des britischen IFM-Systems ITSO

Spezifikation des niederländischen IFM-Systems TRANSLINK

Spezifikation des französischen Systems CALYPSO

Standardisierung und Normung von IFM-Systemen. Er bringt das in den VDV-Gremien und den VDV-Organisationen vorhandene und in den VDV-Schriften publizierte umfassende Wissen der Betreiber in diese Arbeiten insbesondere mit dem Ziel ein, die Verkehrsangebote für die Fahrgäste einfacher, komfortabler nutzbar und letztlich kostengünstiger erstellen zu können.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

Neue europäische Normen erfordern Anpassung und Neuerarbeitung von VDV-Schriften

Durch die Einführung der europäischen Normen für Bahnanwendungen DIN EN 50126, DIN EN 50128 und DIN EN 50129 wurde die Entwicklung, Prüfung und Zulassung von Bahnsignalanlagen auf eine neue Grundlage gestellt. Diese Normen sind auch aus Gründen des europäischen Ausschreibungsrechts zu berücksichtigen. Der Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI) erarbeitet mit den Aufsichtsbehörden abgestimmte diesbezügliche VDV-Schriften als sichere und verlässliche Regeln der Technik zur Anwendung in VDV-Unternehmen.

Die VDV-Schriften 331 und 332 sind die Basisschriften, die für Signal- und Zugsicherungsanlagen im Geltungsbereich der nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) betriebenen Schienenbahnen (Straßenbahnen) in der Bundesrepublik Deutschland gelten. Die Gestaltung und Ausführung von Signal- und Zugsicherungsanlagen hat grundsätzlich nach den Festlegungen der auf der Grundlage des PBefG erlassenen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) zu erfolgen. Sie stellt unter anderem Funktionsanforderungen an Zugsicherungs- und Fahrsignalanlagen sowie an die technische Sicherung von Bahnübergängen und Weichenstelleinrichtungen. Die Gestaltung und Ausführung von Bahnsignalanlagen der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE) des öffentlichen und nichtöffentlichen Verkehrs hat nach den Festlegungen der relevanten Verordnungen (EBO, BOA, EBOA, ESBO) zu erfolgen. Diese stellen unter anderem Funktionsanforderungen an Weichen, Signale und an die technische Sicherung von Bahnübergängen.

Sicherheitsanforderungen stellen die vorgenannten Verordnungen an alle Bahnanlagen und Fahrzeuge und schreiben deren Ausführung nach »anerkannten Regeln der Technik« vor. Ergänzend zu diesen Verordnungen fordern die euro-

päischen Normen für Bahnanwendungen die Durchführung von Risikoanalysen für die Errichtung von Signal- und Zugsicherungsanlagen mit dem Ziel, Sicherheitsintegrationsanforderungen zu ermitteln. Um diese europäischen Normen mit den geltenden Verordnungen in Einklang zu bringen, mussten sowohl die »Zulassung und Abnahme von Signal- und Zugsicherungsanlagen gemäß BOStrab« (TR SIG ZA) als auch die VDV-Schrift 334 »SIG RZA-NE – Richtlinie für die Zulassung und Abnahme von Bahnsignalanlagen bei Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE)« erarbeitet werden.

SIG RZA-NE als nachgeordnete Richtlinie zu Verordnungen für Regionalbahnen

Die VDV-Schrift 334 gilt für die Netze des Regionalverkehrs und Serviceeinrichtungen bei nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE) in der Bundesrepublik Deutschland. Sie ist anzuwenden auf Bahnübergangssicherungsanlagen, Eisenbahnsignalanlagen (ESA), Eisenbahn-Stelleinrichtungen (ESE) und andere sicherheitsrelevante Einrichtungen, die in vorgenannte Systeme eingebunden sind. Die SIG RZA-NE beschreibt Verfahren, mit denen die Einhaltung von Rechtsvorschriften unter Berücksichtigung von allgemein anerkannten Regeln der

Technik nachweisbar sichergestellt wird. Hierzu muss sie gegenüber den jeweils allgemein anerkannten Regeln der Technik und deren Weiterentwicklung offen sein.

Sofern keine spezifischen Normen für den Geltungsbereich dieser Richtlinie vorliegen, kann für allgemeine Bahnanwendungen auf die DIN EN 50126 (Bahnanwendungen – Spezifikation und Nachweis der Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit, Sicherheit RAMS), für Zugsicherungsanlagen auf die DIN EN 50128 (Bahnanwendungen – Telekommunikationstechnik, Signaltechnik und Datenverarbeitungssysteme – Software für Eisenbahnsteuerungs- und Überwachungssysteme) und auf die 50129 (Bahnanwendungen – Telekommunikationstechnik, Signaltechnik und Datenverarbeitungssysteme – Sicherheitsrelevante elektronische Systeme für Signaltechnik) zurückgegriffen werden.

Da der Geltungsbereich der SIG RZA-NE ein über Zugsicherungsanlagen hinausgehendes Anwendungsspektrum umfasst, sind auch übergeordnete Sicherheitsnormen, wie zum Beispiel die DIN EN 61508 (Funktionale Sicherheit – Sicherheitssysteme), anwendbar. Insbesondere besteht hinsichtlich der anzuwendenden Risikoanalyse-, Zulassungs- und Abnahmeverfahren ein Regelungsbedarf zur Herstellung der Konformität mit den Gesetzen und Verordnungen der Bundesrepublik Deutschland.

TR SIG ZA als nachgeordnete Technische Regel zur BOStrab

Technische Regeln gelten für die nach der BOStrab betriebenen Straßenbahnen. Sie werden sukzes-

Verordnungen wie etwa EBO, BOA, EBOA oder ESBO dienen der Einhaltung von Sicherheitsstandards und beschreiben zum Beispiel Funktionsanforderungen an Weichen, Signale und an die technische Sicherung von Bahnübergängen



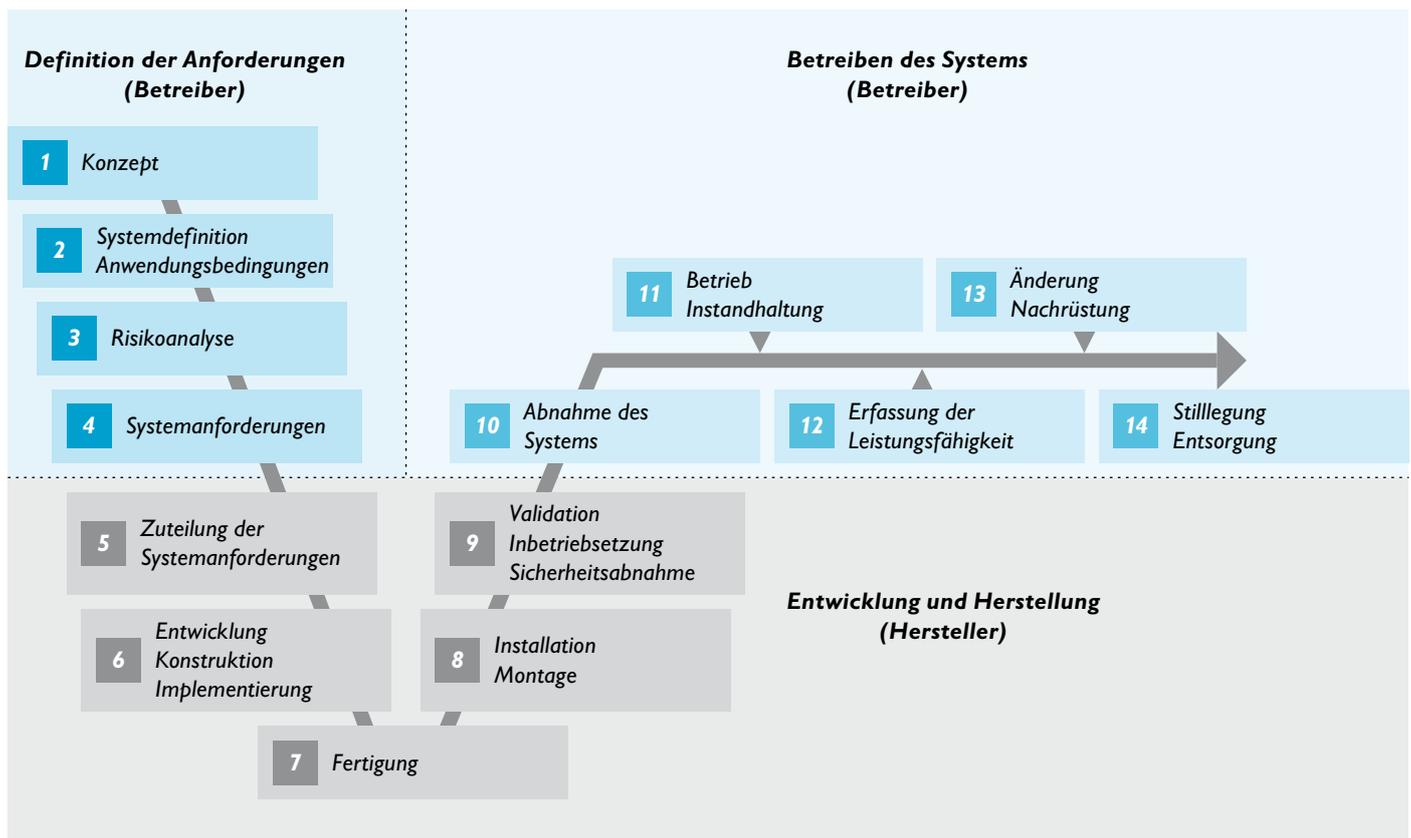
TR SIG ZA Zulassung und Abnahme von Signal- und Zugsicherungsanlagen gemäß BOStrab

Gesamtbearbeitung:
Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI)

Sachbearbeitung:
Dipl.-Ing. Außem, Köln
Dipl.-Ing. Forkert, Köln
Dr.-Ing. Koch, Mönchengladbach
Dr. Kron, Birkweiler
Dipl.-Ing. Kropf, Herne
Dipl.-Ing. Lauch, München
Betriebsing. Pöllot, Nürnberg
Dipl.-Ing. Ritter, Berlin
Dipl.-Ing. Theoboldt, Hamburg

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37-39, 50672 Köln, Tel. (0221) 57979-0, Fax 514272

Lebenszyklus nach DIN EN 50126 für Anlagenzulassung



siv die bisherigen Richtlinien zur BOStrab ablösen. Die »Technischen Regeln Zulassung und Abnahme von Signal- und Zugsicherungsanlagen gemäß BOStrab (TR SIG ZA)« sind anzuwenden auf Signal- und Zugsicherungsanlagen und Bahnübergangsanlagen gemäß BOStrab und anderer sicherheitsrelevanter Einrichtungen, die in die vorgenannten Systeme eingebunden sind. Sie sind auf Beschluss des »Länderfachausschusses für Stadtbahnen und andere spurgebundene Ortsverkehrssysteme (LSO)« vom 25. und 26. April 2007 als allgemein anerkannte Regeln der Technik zu betrachten und entsprechend anzuwenden.

Lebenszyklus nach DIN EN 50126

Der Lebenszyklus nach DIN EN 50126 beschreibt für jede Phase eines Projekts zum Bau von Betriebsanlagen die Aktivitäten und die jeweils zugeordneten Aufgaben von Bahnunternehmen, Aufsichtsbehörde, Herstellern und Sachverständigen. Die Phasen 1 bis 14 beschreiben den Lebenszyklus einer spezifischen Anwendung im Sinne der DIN EN 50129. Der Zulassungs- und Abnahmeprozess ist zwingend durchzuführen für:

- Eisenbahn-Stell-Einrichtungen; Eisenbahn-Signalanlagen; BÜ,

- Signal- und Zugsicherungsanlagen sowie Bahnübergänge (BOStrab).

Für Telekommunikationsanlagen und Betriebsleitsysteme kann in der Regel ein vereinfachter Zulassungs- und Abnahmeprozess geführt werden, wenn diese Anlagen von sicherungstechnisch untergeordneter Bedeutung sind. Hierüber entscheiden die Aufsichtsbehörden nach den Festlegungen der Phase drei. Im zweiten Halbjahr 2008 werden alle aufgelisteten Schriften vom VDV veröffentlicht sein.

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

VDV Schriften 331
12/94

Anforderungsklassen für Signal- und Zugsicherungsanlagen gemäß BOStrab

Gesamtbearbeitung:
Ausschuss für Technik der Informationsanlagen (ATI)

Sachbearbeitung:
Dipl.-Ing. Außern, Köln
Dipl.-Ing. Balk, Köln
Dipl.-Ing. Forkert, Köln
Dipl.-Ing. Hermsen, Moers
Dipl.-Ing. Jäger, Frankfurt
Dr. Kron, Birkweiler
Dipl.-Ing. Kropf, Gladbeck
Dipl.-Ing. Ritter, Berlin
Dipl.-Ing. Theoboldt, Hamburg

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39, 50672 Köln, Tel. (0221) 57979-0, Fax 514272

VDV Schriften 332
10/97

Anforderungsklassen für Eisenbahn-Signal-Anlagen (ESA) und Eisenbahn-Stell-Einrichtungen (ESE) bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)

Gesamtbearbeitung:
Ausschuss für Technik der Informationsanlagen (ATI)
Leitung: Dipl.-Ing. Schemmel, München

Sachbearbeitung:
Dipl.-Ing. Außern, Köln
Dipl.-Ing. Balk, Köln
Dipl.-Ing. Forkert, Köln
Dipl.-Ing. Hermsen, Moers
Dipl.-Ing. Jäger, Frankfurt
Dr. Kron, Birkweiler
Dipl.-Ing. Kropf, Gladbeck
Dipl.-Ing. Ritter, Berlin
Dipl.-Ing. Theoboldt, Hamburg

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39, 50672 Köln, Tel. (0221) 57979-0, Fax 514272

VDV Schriften 334
11/07

SIG RZA-NE Richtlinie für die Zulassung und Abnahme von Bahnsignalanlagen bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)

Gesamtbearbeitung:
Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI)

Sachbearbeitung:
Dipl.-Ing. Außern, Köln
Dipl.-Ing. Forkert, Köln
Dr. Kron, Birkweiler
Dipl.-Ing. Kropf, Herne
Dipl.-Ing. Lauth, München
Betriebsing. Pollok, Nürnberg
Dipl.-Ing. Ritter, Berlin
Dipl.-Ing. Theoboldt, Hamburg

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39, 50672 Köln, Tel. (0221) 57979-0, Fax 514272

Die im Beitrag gelisteten VDV-Schriften werden in der zweiten Jahreshälfte 2008 erhältlich sein

Elektronische Verbandskommunikation

Regionalisierung spielt nun auch bei der Internetpräsenz des VDV eine Rolle. Die Domain www.vdv.de vereint den Informationsbedarf der Landesgruppen- und der überregionalen Aktivitäten des Verbandes in einer gemeinsamen Verbandskommunikation.

Die Internetseite des VDV hat sich 2007 als zentraler Bestandteil der Kommunikation des Verbandes mit seinen Mitgliedern bewährt. Monat für Monat werden mehr als 10.000-mal Mitglieder-Infos (Rundschreiben oder Fach-Infos) aufgerufen. Insgesamt werden aus dem Mitgliederbereich und dem öffentlichen Bereich monatlich über 100.000 Seiten angefordert.

Neben dem direkten Aufruf der Mitglieder-Infos auf der VDV-Website erfolgt der Zugang zunehmend über die E-Mail-Newsletter, wie zum Beispiel über

- den wöchentlichen elektronischen Rundschreibenversand,
- den persönlich konfigurierbaren E-Mail-Service oder
- den monatlichen Versand der VDV-Nachrichten.



Die VDV-Landesgruppen im Internet

Homepage	Landesgruppe
www.vdv.de/lglbw	Baden-Württemberg
www.vdv.de/lglby	Bayern
www.vdv.de/lglhe	Hessen
www.vdv.de/lglins	Niedersachsen/Bremen
www.vdv.de/lglino	Nord
www.vdv.de/lglinw	Nordrhein-Westfalen
www.vdv.de/lgllos	Ost
www.vdv.de/lgliso	Südost
www.vdv.de/lglisw	Südwest

Der elektronische Rundschreibenversand ersetzt dabei zunehmend den konventionellen Papierversand. Im Jahr 2007 haben bereits 250 Mitgliedsunternehmen komplett auf den Versand von Papierdokumenten verzichtet, und im Jahr 2008 wird voraussichtlich nur noch die Hälfte aller Mitgliedsunternehmen auf einem Papierversand bestehen. Tatsächlich ist der elektronische Versand schneller, gerade hinsichtlich der unternehmensinternen Weiterleitung flexibler und aufgrund des eingesparten Papiers auch ökologisch und ökonomisch günstig.

Aufgrund der Verlagerung von ÖPNV-Zuständigkeiten vom Bund auf die Länder haben sich die Unterschiede zwischen den Bundesländern hinsichtlich des ÖPNV verstärkt. Unterschiedliche Ausgestaltung von Finanzierungs-konzepten, andere rechtliche Rahmensetzungen sowie verschiedene organisatorische Ausgestaltungen des ÖPNV führten zu differenzierten Fragestellungen in den Bundesländern. Die Bedeutung der Verbandsarbeit in den Landesgruppen hat deshalb zugenommen.

Dies soll sich auch in der elektronischen Mitgliederkommunikation niederschlagen. Es wurde auf Basis der bewährten Infrastruktur ein Kommunikationskonzept für die Landesgruppen entwickelt, das aus den folgenden Bestandteilen besteht:

- Einrichtung einer Homepage für jede Landesgruppe,
- elektronischer Versand der Landesgruppen-Rundschreiben an die jeweiligen Mitgliedsunternehmen,
- Nutzung der hierfür beim VDV zentral gespeicherten E-Mail-Empfangsadressen,
- Möglichkeit, landesgruppenspezifische Fach-Infos auf der Website einzustellen.

Die Landesgruppen-Homepage spielt in dem Konzept eine hervor-gehobene Rolle. Von hier sollen

alle landesgruppenspezifischen Informationen einfach und direkt erreichbar sein: Rundschreiben und Fach-Infos, Ansprechpartner (Vorsitzender, stellvertretender Vorsitzender, Geschäftsführer) und gegebenenfalls aktuelle Termine und Hinweise werden aufgeführt. Außerdem ist eine Auflistung aller Mitgliedsunternehmen dieser Landesgruppe erreichbar. Die jeweilige Landesgruppen-Homepage erreicht man durch Eingabe der Adresse www.vdv.de/lgl/ gefolgt vom jeweiligen Landesgruppenkennzeichen, also zum Beispiel www.vdv.de/lgl/inw für die Landesgruppe Nordrhein-Westfalen.

Unter der Adresse www.vdv.de/lgl/ wurde darüber hinaus eine Übersicht über die neun VDV-Landesgruppen eingefügt. Hier ist die Zuordnung der Bundesländer zu den Landesgruppen anhand einer Karte ersichtlich, und es kann direkt auf die jeweilige Homepage gesprungen werden.

Bei der Konzeption der Landesgruppen-Homepages wurde größter Wert darauf gelegt, dass die dort präsentierten Informationen integraler Bestandteil der VDV-Internetpräsenz sind. Ein wichtiger Gesichtspunkt hierbei war, den Aufwand für die Sammlung und Einstellung der Informationen in Grenzen zu halten. So ist ein Teil der von den Landesgruppen-Homepages erreichbaren Informationen eine zielgruppenorientierte Selektion der schon seit längerem auf der Seite www.vdv.de verfügbaren Infos. Entscheidender ist aber, dass sich das Zusammenwirken zwischen Landesgruppen- und übergreifender Arbeit in den Arbeitsgruppen und Geschäftsstellen des Gesamtverbandes auch im Internetauftritt widerspiegelt. Jede Landesgruppe hat ihre eigenständige Homepage mit der Möglichkeit, ihre Aktivitäten dort darzustellen und auf landesgruppenspezifische Informationen zuzugreifen. Gleichzeitig sind die Landesgruppen-Homepages aber in den Gesam-Internetauftritt des VDV integriert, und die überregionalen Mitglieder-Infos sind nur einen Klick entfernt.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

Fahrgast mit 100?

Der Anteil der Senioren und Hochbetagten an der Bevölkerung wird in den kommenden Jahrzehnten beträchtlich steigen. Ältere Menschen werden alle Lebensbereiche noch nachdrücklicher prägen als bisher. Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird diese Entwicklung neue Marktpotenziale eröffnen. Mit einem entsprechenden Marketing-Mix lässt sich dieser Markt für alle Seiten gewinnbringend erschließen.

Deutschland befindet sich in einem demografischen Wandel. Das bedeutet, in künftigen Jahren wird

- die Bevölkerungszahl abnehmen (2006: 82,3 Millionen; 2050: 68,7 bis 74,0 Millionen),
- die räumliche Verteilung der Bevölkerung noch ungleicher (gleichzeitig Entleerungs- und Zuzugsräume),
- der Anteil von Kindern und Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung abnehmen, besonders in den Entleerungsräumen (durchschnittlicher Anteil der unter 20-Jährigen im Jahr 2006: 20,9 Prozent; im Jahr 2050: 15,4 Prozent),
- der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung zunehmen, besonders in den Entleerungsräumen (durchschnittlicher Anteil der über 60-Jährigen im Jahr 2006: 24,1 Prozent; im Jahr 2050: 40 Prozent),
- dabei der Anteil Hochbetagter besonders stark zunehmen (Anteil der über 80-Jährigen im Jahr 2006: 3,9 Prozent; im Jahr 2050: 14 Prozent).

Mobilitäts-Szenario 2050

Es ist absehbar: Die Gesellschaft altert. Senioren werden alle Lebensbereiche noch nachdrücklicher prägen als bisher. Dies wird im Hinblick auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse in folgendem Szenario stattfinden:

Ein geringerer Anteil Erwerbstätiger und ein steigender Anteil von Rentenbeziehern lässt erwarten, dass die öffentlichen Haushalte nach wie vor angespannt bleiben. Dies wird bei öffentlichen Einrichtungen weiter zur Schließung von bürgernahen Dependancen und zur Konzentration auf zentrale Bereiche führen – erst recht in Gebieten mit einer schrumpfenden Bevölkerungszahl.

Weiter fortschreitendes Effizienzdenken unter starkem Konkurrenzdruck lässt befürchten, dass sich eine Tendenz zur Konzentration auch bei der Nahversorgung im Einzelhandel und bei Dienstleistungen aller Art fortsetzen wird, wobei für die Ansiedlung oftmals Randlagen mit vielen Parkplätzen und ohne ÖPNV-Bedienung gewählt werden.

Beide Tendenzen werden zu mehr Verkehr, nämlich zu erzwungener Mobilität, führen.

Als gesellschaftliche Trends zeichnen sich folgende Entwicklungen ab:

- Es ist eine weitere Individualisierung der Gesellschaft, verbunden mit einer Zunahme von Ein-Personen-Haushalten zu beobachten. Dies deutet auf eine Zunahme der Verkehrsleistung hin.
- Die mancherorts verspürte Renaissance der Städte wird von den Demografie-Wissenschaftlern noch nicht generell bestätigt. Die Suburbanisierung ist noch nicht zum Stillstand gekommen trotz Verteuerung des Kraftstoffs. Nach wie vor sprießen Reihenhäuser-Siedlungen, Einkaufszentren und Gewerbestandards auf der grünen Wiese aus dem Boden. Auch dies führt zu mehr Verkehr.

Angesichts der Dispersität der Verkehrsbedürfnisse wird es immer schwerer, sie mit dem ÖPNV zu befriedigen.

- Die Senioren der Zukunft sind die Erwerbstätigen von heute. Sie besitzen – Männer wie Frauen – fast alle einen Führerschein und sind in ihrem bisherigen Mobilitätsverhalten sehr stark auf das Auto konditioniert. Es bleibt abzuwarten, ob dies mit dem Eintritt in den Rentnerstatus freiwillig aufhört. Schließlich beginnt mit ihm eine neue Verkehrsmittelwahl-freiheit, wenn man nicht mehr zeitlich so gepresst ist wie im Berufsverkehr.

Kein einheitlicher Trend

Das zu erwartende Verkehrs-Szenario weist insofern gegenläufige Tendenzen für den ÖPNV auf. Die Studie »Mobilitätsentwicklung bis 2050« des Bundesverkehrsministeriums prognostiziert selbst für die Wachstumsregionen eine durchschnittliche Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage von minus ein Prozent bis plus/minus null Prozent; für Schrumpfungsregionen berechnet sie einen Rückgang der Personenkilometer um durchschnittlich 36 Prozent voraus. Ob dies so eintrifft, hängt auch davon ab, ob es gelingt, angesichts des Klimawandels und der Notwendigkeit, die Umweltbelastungen zu vermindern, den Modal-Split-Anteil des ÖPNV signifikant zu erhöhen. Sicher ist, dass Verkehrsunternehmen und -verbände das zunehmende Marktsegment der über 60-Jährigen noch stärker ins Auge fassen müssen und auch die Aufgabenträger hierzu ihren Beitrag zu liefern haben.



Der demografische Wandel wird die Mobilitätsbedürfnisse verändern: Nicht nur die Verkehrsunternehmen und -verbände müssen reagieren, sondern auch die Aufgabenträger

Wellness per Kombiticket:
Speziell für Senioren bietet die Dürener Kreisbahn eine direkte Busverbindung zum Thermalbad mit angeschlossener Sauna an



Das Marktsegment der über 60-Jährigen ist keineswegs homogen: Sie unterscheiden sich nach Lebensstilen, und aus ÖPNV-Sicht muss man die Zielgruppe einteilen in die

- aktiven, gesunden, mobilen, wahlfreien Senioren,
- bewegungseingeschränkten, gebrechlichen Zwangskunden,
- nicht mehr mobilen.

Vom Kundenwert her wird man die gegenläufigen Tendenzen der Altersarmut und der »reichen Alten« unterscheiden müssen.

Einige Branchen haben bereits erfasst, dass die Seniorenwirtschaft (»silver economy«) gute Erträge verspricht, und stellen sich mit entsprechend zugeschnittenen Produkten beziehungsweise Dienstleistungen darauf ein. Hierzu gehört auch der Wettbewerber Automobilindustrie. Andererseits kann eine Tendenz zu Altersarmut und stark steigenden Kosten der Automobilität dazu führen, dass der ÖPNV für ein Segment der älteren Menschen zur einzigen bezahlbaren Möglichkeit wird, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, und damit zum unverzichtbaren Eckpfeiler der Daseinsvorsorge wird.

Freizeit – ein Markt für den ÖPNV!?

Für die Gruppe der Aktiven, Gesunden, Mobilen, Wahlfreien bietet sich mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben oft unermesslich viel Freizeit. Wenn er genügend Geld zur Verfügung hat, lässt sich der so genannte »silver ager« durch zielgruppengerechtes Marketing vom ÖPNV in folgenden Freizeitberei-

chen ansprechen – dazu müssen vielfach nur die ohnehin vorhandenen ÖPNV-Angebote spezifisch vermittelt und vermarktet werden:

■ Shopping, Erlebniseinkauf

Der ÖPNV ist traditionell auf die Innenstädte ausgerichtet und kann dort seine Vorzüge gegenüber anderen Verkehrsträgern am besten ausspielen.

■ Abendaktivitäten

Bei Veranstaltungen aller Art (Kombitickets!), Vereinsleben und Gaststättenbesuchen mit Alkoholgenuss ist es wichtig, dass der ÖPNV insbesondere auch für die späte Rückfahrt präsent ist. Flexible Bedienungsweisen können dort, wo sich ein regulärer ÖPNV spät abends nicht mehr rechnet, die Fahrgäste bis vor die Haustür bringen und damit auch gleich die – speziell bei älteren Menschen relevante – Angst vor Anpöbeleien und tätlichen Angriffen nehmen. Mit dem Theater-Anruf-Sammeltaxi (AST) bietet zum Beispiel Hameln ein Heimfahrtangebot nach dem letzten Vorhang.

■ Wandern, Radfahren, Sport, Fitness

Zum Wandern ist der ÖPNV ideal, weil man – anders als Autofahrer – nicht zum Ausgangspunkt zurückkehren muss; als Wanderrouen bieten sich tangentielle Wege von einem radialen ÖPNV-Ast zum anderen an. Dieser große Vorzug von Bussen und Bahnen wird von den meisten Verkehrsverbänden und vielen Verkehrsunterneh-



men mit zahlreichen Wandertipps im Internet, auf Faltplänen und in Broschüren beworben. Das gleiche gilt für Radtouren in Verbindung mit den Fahrrad-Mitnahme- beziehungsweise Ausleihmöglichkeiten des ÖPNV.

Speziell für Senioren sind die Textilsauna-Dienstage im Freizeitbad »Rurwelle« in Kreuzau eingerichtet. Direkt dorthin lässt die Dürener Kreisbahn quer zu ihrem regulären Liniennetz den Wellness-Bus verkehren; im Kombiticket für 9,90 Euro sind Hin- und Rückfahrt, Eintritt und Wassergymnastik enthalten.

■ Urlaub, Kurzreisen

Nicht nur Sport und Fitness im Naherholungsbereich sprechen für den ÖPNV. Deutsche Regionen werden für den Urlaub und für Kurzreisen immer attraktiver. Dabei spielen Busse und Bahnen eine wachsende Rolle und können auch in Schrumpfungregionen versuchen, im Bereich des Schüler- und Berufsverkehrs verlorenes Terrain im Urlauberverkehr neu zu erobern.

Barrierefreiheit für alle

Wie beim Marktsegment der wahlfreien »jung gebliebenen Alten« kommt es auch bei den bewegungseingeschränkten, gebrechlichen Zwangskunden (»Captives«) gar nicht in erster Linie darauf an, zusätzliche spezifische Angebote zu schaffen, sondern Qualität für alle Kundengruppen kommt auch den Senioren zugute und sollte zielgruppenspezifisch beworben und vermarktet werden.

So dienen alle Maßnahmen, die zum barrierefreien Ein- und Ausstieg dienen (erhöhte Haltestellen-Warteflächen, gut anfahrbarer Bord, Niederflurfahrzeug mit Kneeling) den Senioren ebenso wie den jungen Eltern mit Kinderwagen und tragen zum zügigeren Fahrgastwechsel und damit zur ÖPNV-Beschleunigung generell bei.

Schon die Vorinformation vor Antritt der Fahrt kann bei Seh- oder Hörschwäche zum Problem werden. Barrierefreie Internetauftritte der Verkehrsunternehmen und -verbände werden allmählich

in den Arbeitsmarkt eingegliedert, sie betreuen mobilitätseingeschränkte Menschen individuell und holen sie zu Arztbesuchen, Behördengängen etc. vor der Haustür ab und begleiten sie durch den ÖPNV. Der Kunde muss sich vier Stunden vorher telefonisch anmelden und zahlt nur den LVB-Fahrschein.

Servicebus

In einigen Nachbarländern hat man speziell für bewegungseingeschränkte und gebrechliche Personen flexible Formen der Bedienung von Haustür zu Haustür

Flexible Bedienungsformen werden auch im ländlichen Bereich in Entleerungsgebieten an Bedeutung gewinnen.

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel



Das 9-Uhr-Ticket: Ein günstiges Tarifangebot für die nicht mehr berufstätige Generation «60plus». Der Werbeauftritt ist ganz auf das Lebensgefühl der jung gebliebenen Alten ausgerichtet

Standard. mobil in Bielefeld bietet unter einer speziellen Telefonnummer ein Seniorentelefon mit dem Versprechen, dass dort »laut, langsam und deutlich« gesprochen wird. Eine Kleinigkeit, die Mitarbeiter im Call-Center so zu schulen, dass sie beim Aufleuchten dieser speziellen Telefonnummer seniorengerecht sprechen.

Von gezielter Information bis zum Begleiter-Service für Senioren

Je wackeliger die Senioren auf den Beinen sind, desto unsicherer fühlen sie sich im ÖPNV. Daher bieten viele Unternehmen gezielt Informationsveranstaltungen an, bei den sich ältere Menschen ohne Zeitdruck mit der modernen ÖPNV-Technik vertraut machen können.

Für die Klientel, deren Kräfte und Selbstsicherheit nicht mehr ausreichen, haben etliche Verkehrsunternehmen einen Begleiter-Service eingerichtet. So haben die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit Langzeitarbeitslose wieder

eingerrichtet, die nach telefonischer Bestellung und ohne Fahrplandruck funktionieren. Zum Teil wird dort auch der Gedanke der Abholung und Begleitung von Haustür zu Haustür durch Personal mit umgesetzt. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sollten überlegen, ob sich derartige Dienste – gegebenenfalls im Rahmen der »silver economy« als Premiumdienste mit entsprechendem Komfortzuschlag in Stadtteilen mit hoher Seniorendichte – einrichten lassen.



Das Marktsegment der über 60-Jährigen muss in Zukunft noch stärker ins Auge gefasst werden

Sauberkeit – Achillesferse im öffentlichen Nahverkehr

Eine der wichtigsten Kriterien für die Kundenzufriedenheit ist Sauberkeit. Sie ist Grundlage für eine langfristige Kundenbeziehung und hat somit elementaren Anteil am Erfolg des Unternehmens. Dies wird von vielen Unternehmen so gesehen und für so wichtig genommen, dass die Unternehmen ihren Kunden Sauberkeit garantieren und den »Schmutzfinken« zunehmend die »rote Karte« zeigen.

Sauberkeit beeinflusst das Sicherheitsempfinden

Sauberkeit zählt zu den Wohlfühl-Faktoren und beeinflusst das subjektive Sicherheitsempfinden. Es wird sogar behauptet, dass fehlende Sauberkeit der Anfang der Gewaltspirale darstellt: Wo es schmutzig ist, kommt schnell mehr Schmutz, Dreck oder Müll hinzu. Wo es schmutzig oder dreckig ist, werden Sachen schneller beschädigt. Wo es zu Beschädigungen kommt, wird auch schneller beschimpft. Wenn Beschimpfungen folgenlos bleiben, kommt es letztlich auch schneller zu Tätlichkeiten. Bildlich gesprochen: »Wo Dreck ist, kann man etwas oder jemanden mit Dreck bewerfen und in den Schmutz ziehen.«

Das ÖPNV-Kundenbarometer für 2007 stellt fest, dass es in Bezug auf das Leistungsmerkmal »Sauberkeit und Gepflegtheit im Fahrzeug« starke Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden gibt. Die erreichten Werte reichen von »gut« bis »sehr schlecht«. Der

Branchendurchschnittswert fällt schlechter aus als im Jahr 2006. Der Durchschnittswert liegt im »schlechten« Wertebereich und zeigt deutlich die Notwendigkeit zum Handeln auf.

Zusätzliches Reinigungspersonal im Einsatz

Viele Verkehrsbetriebe haben darauf reagiert und führen neben der täglichen Innenraumreinigung auch zusätzliche Bedarfsreinigungen während der Betriebszeit durch. Bei der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB AG) sind beispielsweise rot gekleidete »Kehrmännchen« in den U-Bahnen unterwegs, um während der Fahrt Abfall und groben Müll einzusammeln. Die Kehrmännchen sollen in ihren auffallend roten Overalls nicht nur für mehr Sauberkeit in den Fahrzeugen sorgen, sondern die Fahrgäste auch auf die erhöhten Anstrengungen der KVB aufmerksam machen, die Bahnen von Unrat freizuhalten.

Die S-Bahn Hamburg GmbH setzt ebenso wie die KVB AG auf stark frequentierten Strecken einen

so genannten »Unterwegsreinerer« an Bord der Züge ein. Die Aktion wird von den Fahrgästen sehr gut angenommen. Zusätzlich sorgt die »Reinigungsfeuerwehr« für die kurzfristige Beseitigung grober Verunreinigungen. Ansonsten wird jeder Zug zweimal täglich grob gereinigt, jeweils nach den Hauptverkehrszeiten. Die Züge werden außerdem im Anschluss an den Wochenend-Nachtverkehr sonnabends und sonntags tagsüber zusätzlich gereinigt. Bei der S-Bahn Berlin GmbH werden die Züge an den Endbahnhöfen mehrmals täglich sauber gemacht.

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG garantieren ihren Kunden, dass sie innerhalb weniger Stunden – zusätzlich zur täglichen Reinigung – grobe Verunreinigungen in Fahrzeugen beseitigen, sobald sie davon Kenntnis erhalten. Diese so genannte »Servicegarantie« betrifft unter anderem auch die Beseitigung von Störungen an Automaten.

»Sauberkeitsgarantie« – »Saubere-Sachen-Garantie«

Trotz regelmäßiger und zusätzlicher Reinigung von Fahrzeugen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Verschmutzungen der Kleidung von Fahrgästen kommt. Für Fahrgäste, die sich ohne eigenes Verschulden Kleidung in Bussen oder Bahnen verschmutzen, bieten Verkehrsunternehmen eine so genannte »Sauberkeitsgarantie« oder »Saubere-Sachen-Garantie«. Die Verkehrsunternehmen erstatten diesem Fall unbürokratisch die Reinigungskosten bis maximal 20 Euro.

Im Rahmen ihrer Sauberkeits- oder Servicegarantie bitten Verkehrsunternehmen auch die Fahrgäste um ihre Mithilfe. Fahrgäste haben hierfür die Möglichkeit, Verunreinigungen, herumliegenden Abfall oder Beschädigungen zu melden, damit diese umgehend beseitigt werden können.

Beförderungsbedingungen bieten Rücksichtnahme

Die Teilnahme am öffentlichen Personenverkehr erfordert wie im Straßenverkehr gegenseitige Rücksicht. Diese Grundregel wird offensichtlich immer häufiger außer Acht gelassen – auch wenn sie nach den Beförderungsbedingungen geboten ist. Fahrgäste verhalten

Auch trotz regelmäßiger Reinigung von Bussen und Straßenbahnen kann es zu verschmutzter Kleidung beim Fahrgast kommen. Im Rahmen der Sauberkeitsgarantie werden die Kosten für die Reinigung vom VBN übernommen

Oh Schreck,
ein Fleck?
Wir zahlen die
Reinigung.



DIE SAUBERKEITSGARANTIE DES VBN



Unsere Busse und Straßenbahnen werden regelmäßig gereinigt. Sollten Sie trotzdem in einem unserer Fahrzeuge Ihre Kleidung verschmutzen, erstatten wir Ihnen im Rahmen unserer Sauberkeitsgarantie die Reinigungskosten gegen Einreichung des Belegs. Oder Sie erhalten als Entschädigung ein TagesTicket des VBN.

Detaillierte Informationen zur Sauberkeitsgarantie erhalten Sie beim Fahrpersonal, bei Ihrem Verkehrsunternehmen, unter der VBN-Serviceauskunft 01805 / 826 826* oder unter www.vbn.de.

*VBN 0800-41 826 826, keine geb. Gebühren für die Rufnummer



Verkehrsverbund
Brandenburg-Neubrandenburg
VBN

sich nicht mehr uneingeschränkt so, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebes, ihre eigene Sicherheit und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Zwar haben Verkehrsunternehmen das Recht, bei Verunreinigung von Fahrzeugen eine vom Unternehmer festgesetzte Reinigungspauschale beim Verursacher zu erheben, dieser Betrag reicht allerdings weder zur Abschreckung noch zur Deckung der entstandenen Reinigungskosten aus. Der Verwaltungsaufwand zum Nachweis eines höheren Schadens, um Schadensersatzansprüche geltend zu machen, steht auf der anderen Seite in keinerlei Verhältnis. Da es darüber hinaus keine Rechtsgrundlage für die Erhebung eines Buß- oder Verwarngeldes gibt, gehen Verkehrsunternehmen dazu über, das Mitführen und/oder den Verzehr von Speisen und Getränken in ihren Beförderungsbedingungen zu untersagen.

Beförderungsbedingungen mit Ess- und Trinkverbot

Das alt bekannte Piktogramm mit der durchgestrichenen Pommesbeziehungsweise Eis-Tüte kommt allmählich wieder in Mode. Nicht allein aus Gründen der Sauberkeit, sondern auch wegen der Geruchsbelästigung anderer Fahrgäste untersagen immer mehr Verkehrsunternehmen ihren Fahrgästen den Verzehr beziehungsweise das Mitführen von Speisen und Getränken. Die Verkehrsunternehmen versprechen sich mit dieser Maßnahme mehr Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste und eine für den Einzelnen spürbar verbesserte Sauberkeit.

Beispielhaft seien hier folgende örtliche Regelungen aufgeführt:

- Im Rhein-Main-Verkehrsverbund wird nur die Mitnahme von offenen, zum sofortigen Verbrauch bestimmten Esswaren (zum Beispiel Speiseeis, Pommes frites usw.) untersagt.
- Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ist das Betreten der Fahrzeuge mit offenen Speisen/Getränken untersagt.
- Bei der Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH ist der Verzehr und das offene Mitführen von Speisen und Getränken untersagt.

- Bei der KVB AG ist der Verzehr von alkoholischen Getränken sowie anderen Getränken in offenen Behältnissen sowie der Verzehr von warmen Speisen und Eis verboten.
- Die Rheinbahn AG untersagt den Verzehr warmer Speisen und alkoholischer Getränke in ihren Fahrzeugen und U-Bahnhöfen.

Informationskampagne und Sauberkeitsoffensive

Zur Durchsetzung der neuen Regelungen wird von den Verkehrsunternehmen bewusst eine breite Öffentlichkeitswirkung angestrebt.

Die Fahrgäste der Rheinbahn AG wurden in einer breit angelegten Informationskampagne auf die Änderungen im Vorfeld hingewiesen. Allerdings zeigt sich nach den ersten Erfahrungen, dass die vom Sicherheitsdienst der Rheinbahn AG auf die neuen Regelungen hingewiesenen Fahrgäste nicht immer Einsicht und somit Rücksicht gezeigt haben. Diskussionen darüber, ob ein »kalt gewordener Burger« oder die »lauwarme Pizza« unter den Begriff »warme Speise« fällt, kamen häufiger vor.

AKTION REIN BAHN

Die KVB AG hat ihr seit November 2007 geltendes Verzehrverbot mit einer Sauberkeitsoffensive eingeführt. Zu dieser Sauberkeitsoffensive gehören neben der Erhöhung der Reinigungskosten auf insgesamt rund 3,5 Millionen auch die Plakate und Aufkleber, die in den Fahrzeugen im »Comic-Stil« das Fehlverhalten aufzeigen und mit der »gelb-roten« Karte zum richtigen Verhalten auffordern sollen. Das Verzehrverbot wird von der KVB AG in zwei Phasen eingeführt. In der ersten Phase wird zunächst nur auf den Verstoß aufmerksam gemacht. In der zweiten Phase, die nach Karneval beginnt, werden die Vergehen mit 20 Euro geahndet.



Kein Müll in Busse & Bahnen: Die »gelb-rote« Karte der KVB fordert zum richtigen Verhalten in Verkehrsmitteln auf

Nicht einsichtige Fahrgäste werden des Fahrzeugs verwiesen.

Fahrgäste begrüßen Ess- und Trinkverbot

Dass die Fahrgäste des öffentlichen Personenverkehrs die Aktivitäten der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Sauberkeit honorieren, zeigen immer wieder die Ergebnisse von Umfragen. Die seit Juni 2007 geltenden Regelungen werden, einer Umfrage der Rheinbahn AG zufolge, von 80 Prozent der Fahrgäste begrüßt. Eine Verschärfung der Regelung, nämlich ein komplettes Verbot von Speisen und Getränken, fordern sogar 60 Prozent der Fahrgäste. In ihrer persönlichen Freiheit eingeschränkt fühlen sich 10 Prozent der Fahrgäste und lehnen Verbote ab.

Auch wenn die Sauberkeit im öffentlichen Personenverkehr durch das Verbot – offene Speisen und Getränke zu verzehren – für jeden Einzelnen wahrnehmbar verbessert wird, können die Verkehrsunternehmen nur begrenzt auf den Einzelnen einwirken, sich bewusst rücksichtsvoll gegenüber mitfahrenden Fahrgästen zu verhalten.

Dipl.-Geogr.
Hartmut Reinberg-Schüller

Saubere U-Bahnhöfe für einen attraktiven ÖPNV

Die Haltestellen des ÖPNV bilden neben ihrer Hauptfunktion als dessen »Portale« gleichzeitig auch seine Aushängeschilder und Werbeobjekte in der Öffentlichkeit, im Besonderen für seine (potenziellen) Nutzer; ihr äußeres Erscheinungsbild ist ein entscheidendes Kriterium für die Attraktivität des ÖPNV. Die unterirdischen Haltestellen der U-Bahnen und Stadtbahnen, kurz »U-Bahnhöfe«, dienen ausschließlich dem schienengebundenen ÖPNV und erfordern deshalb die besondere Aufmerksamkeit seiner Betreiber. Sie schenken der Sauberkeit der Anlagen – wie auch der Sicherheit der Fahrgäste und des Betriebspersonals – im eigenen Interesse große Beachtung.

In den unterirdischen Anlagen des schienengebundenen ÖPNV als Massenverkehrsmittel fällt als Folge der täglichen intensiven Nutzung unvermeidlich Abfall und Schmutz in beträchtlicher Menge an. Ein Teil des Unrats wird durch den Sog der Fahrzeuge in die Tunnel eingeschleppt, wo er sich weiträumig verteilt. Er besteht zum größten Teil aus grobem Müll (zum Beispiel Zeitungen und Werbeprospekten, Verpackungen, Getränkedosen, Plastikbechern, Glasflaschen, im Herbst auch welkes Laub von Bäumen im Bereich der Haltestellen) und zu etwa 15 bis 20 Prozent aus feinen Anteilen beziehungsweise Staub. Dieser enthält unter anderem den überwiegend metallischen Abrieb, der durch den betriebsbedingten Verschleiß an den Schienen, an den Brems- einrichtungen der Fahrzeuge und an den Fahrleitungen oder den Stromschienen entsteht. Der Staub lagert sich in den Haltestellen an den Wänden, an den Decken und auf der Möblierung (wie zum Beispiel an den Sitzbänken, Automaten, Vitrinen, ...) sowie in den anschließenden Tunneln ab. Auch die Fahrzeuge werden dadurch verschmutzt.

Nicht jeder feine Staub ist Feinstaub

Unter Staub sind allgemein zeitweise in der Luft befindliche oder auf Dauer in der Luft schwebende Feststoff-Partikel mit einem

Durchmesser zwischen 500 µm und 0,5 µm zu verstehen (1 µm = 1 Mikrometer = 0,001 mm, zur Verdeutlichung der Größenordnung: Ein menschliches Haar hat einen Durchmesser von etwa 100 µm). Die Möglichkeit einer gesundheitlichen Belastung von Menschen durch Staub ist vor allem von der Größe seiner Partikel abhängig. Je kleiner diese sind, desto tiefer können sie in die Atemwege eindringen; das Passieren des Kehlkopfs ist erst für die Fraktion unter 10 µm möglich.

In der Öffentlichkeit wird jedoch im Zusammenhang mit jeder Form von Staub meist allgemein und ohne jede Unterscheidung generell von Feinstaub gesprochen und Bezug auf die so genannte »Feinstaub-Richtlinie« genommen.

Bei (feinem) Staub ist aber eine Differenzierung notwendig:

- Schwebstaub = in der Luft schwebende Feststoff-Partikel mit einem Durchmesser unter 30 µm (in Gasen suspendierte Schwebstoffe [Aerosole]);
- Feinstaub = in der Luft schwebende Feststoff-Partikel mit einem Durchmesser unter 10 µm (inhalierbarer Schwebstaub).

Der Feinstaub – passender wäre die Bezeichnung Mikrostaub – stellt also nur eine kleine Teilmenge

des gesamten Staubs und auch nur einen Teil des Schwebstaubs dar. In einem nach der Partikelgröße aufgestellten Staub-Spektrum nimmt er nur einen kleinen Bereich ein; der weitaus größte Teil ist konventioneller (Grob-)Staub. Mit anderen Worten: Längst nicht jeder Staub, auch wenn er tatsächlich relativ fein erscheinen mag, ist wirklich Feinstaub im Geltungsbereich der betreffenden Rechtsnormen!

Die gesetzlichen Grundlagen für die Reduzierung der Belastung der Bevölkerung durch Feinstaub sind:

a) Europäische Richtlinien:

- Richtlinie 96/62/EG (vom 27. September 1996) über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (meist – wenig passend – als »Feinstaub-Richtlinie« bezeichnet)
- Richtlinie 99/30/EG (vom 22. April 1999) über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft

b) zur Umsetzung in deutsches Recht:

- 7. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes vom 11. September 2002
- 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) vom 11. September 2002

Feinstaub entsteht unter anderem bei industriellen und bei Verbrennungsprozessen; er ist daher zum Beispiel in den Abgasen von Verbrennungsmotoren, Müllverbrennungsanlagen und Heizkraftwerken, im Zigarettenrauch und in den Rauchschwaden von Feuerwerkskörpern enthalten. Er ist nicht sichtbar und kann nicht wie normaler (grober) Staub, der sich ablagert und dadurch einen Schmutzfilm bildet, aufgewischt, zusammengekehrt oder mit Staubsaugern aufgenommen werden. Sein Auftreten führt nicht zur Verschmutzung von Flächen, sondern zur Verschlechterung der Luftqualität.

Maschinelle Nassreinigung eines U-Bahnsteigs



Notwendigkeit der Reinigung

Verschmutzte U-Bahnhöfe bieten nicht nur ein unordentliches und negatives Erscheinungsbild, das von der Nutzung des ÖPNV abschreckt. Abfall und Staub können vielmehr darüber hinaus auch zu einer Belästigung oder Schädigung der Fahrgäste führen (beispielsweise Verschmutzung der Kleidung) oder sogar – wenn auf den Bahnsteigflächen befindlich – durch die Gefahr des Stolperns oder Ausrutschens ihre Sicherheit gefährden.

Unrat, der sich in den Tunneln ansammelt, kann Störungen an den betriebsnotwendigen elektrotechnischen Einrichtungen auslösen; in größerer Menge bildet er eine erhebliche Brandlast. Das Fahrpersonal und für Arbeiten (zum Beispiel für Gleisbauarbeiten) im Tunnel eingesetztes Personal muss schon unter dem Aspekt der Hygiene und des Arbeitsschutzes vor eventuellen Gesundheitsgefährdungen durch Schmutz geschützt werden.

Die unterirdischen Anlagen des ÖPNV, vor allem die Haltestellen, müssen somit aus einer Reihe von Gründen – Sicherheit und Außenwirkung des ÖPNV, Umweltschutz, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Brandschutz – regelmäßig gereinigt werden.

Umfang der Reinigung

Die Reinigung der U-Bahnhöfe umfasst neben der Beseitigung von Müll und Schmutz auf den Bahnsteigen und in den Zwischengeschossen auch das Leeren der Abfallbehälter sowie gegebenenfalls die Beseitigung von Vandalismusschäden (Farbschmierereien, Glasscherben). Der eingesammelte Unrat muss umweltgerecht entsorgt werden.

Die Bahnhöfe des Fern- und des Nahverkehrs sind bedauerlicherweise – besonders in großen Städten – beliebte Treffpunkte und Aufenthaltsorte für gesellschaftliche Problemgruppen, die meist in wesentlichem Umfang zu ihrer Verschmutzung beitragen. Im weiteren Sinn dient daher auch die Fernhaltung dieser »Szene« und gegebenenfalls die Zusammenarbeit mit den Ordnungskräften der Sauberkeit und der Sicherheit der Bahnhöfe und Haltestellen.

In U-Bahnhöfen sorgt die Kolbenwirkung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge für eine ausreichende Luftumwälzung; eine künstliche Belüftung zur Frischluftversorgung der dort befindlichen Personen ist daher nicht erforderlich. Die Luftqualität entspricht weitgehend der an der Oberfläche in dem betreffenden Bereich; wegen des gegenüber dem Freien verminderten Luftaustauschs ist sie im Allgemeinen etwas schlechter. Trotz des meist etwas höheren Feinstaubgehalts der Luft besteht für Fahrgäste keine Gefahr einer dauerhaften Schädigung, weil sie sich in diesem Bereich nur kurz aufhalten.

Bauarbeiten in den unterirdischen Anlagen, die mit starker Staub- und Lärmentwicklung verbunden sind, werden, wenn irgend möglich, während der nächtlichen Betriebsruhe oder zumindest in betriebschwächeren Zeiten durchgeführt. Der Arbeitsbereich wird dabei abgeschottet, das ausführende Personal mit der entsprechenden Schutzausrüstung (Schutzkleidung, Atemschutzgeräten mit Partikelfilter) ausgestattet.

Durchführung der Reinigung

Die Reinigung der unterirdischen Anlagen kann auf verschiedene Weise erfolgen: entweder manuell durch Personal, ausgestattet mit handgeführten Geräten, oder durch Großgeräte, ergänzt durch Personaleinsatz. Die Wirksamkeit hängt dabei weniger von der Art als von der Häufigkeit und der Intensität der Reinigung ab.

Die Bahnsteigflächen werden in der Regel maschinell nass gereinigt, nachdem vorhandener grober Müll von Hand mit Greifzangen aufgesammelt oder mit Besen beziehungsweise einer Kehmaschine zusammengekehrt wurde. Die Wände, die Decken und die Möblierung der Haltestellen werden mit Wasser abgespritzt oder manuell abgewaschen.

Der Schmutz in den Gleisen und den Fluchräumen unter den Hochbahnsteigen wird mit Handstaubsaugern aufgenommen. Zur Reinigung der Gleisanlagen in einem sehr großen U-Bahn-Netz kann sich die Anschaffung eines speziellen Staubsaugerzuges lohnen, die allerdings hohe Investitionen (5 bis 6 Millionen Euro) sowie – zu deren



Amortisation – den ständigen Einsatz des Geräts erfordert.

Trockene Reinigung eines U-Bahnsteigs durch Kehren von Hand

Der Aufwand (Häufigkeit, Intensität) für die Reinigung einer Haltestelle ist von verschiedenen Faktoren abhängig, unter anderem von ihrer Größe, ihrer verkehrlichen Bedeutung und Frequenzierung (einfache oder Umsteige-Haltestelle), von der Lage in der Stadt (Innenstadt oder Stadtrand) und den Umgebungsbedingungen (soziales Umfeld) sowie von ihrer Gestaltung und Ausstattung (viel Glas zum Beispiel erfordert einen hohen Reinigungsbedarf).

Fazit

Auch wenn die Sauberkeit der Haltestellen und der U-Bahnhöfe nicht unmittelbar relevant für die Betriebssicherheit ist, so hat sie doch große Bedeutung für die Außenwirkung und das Ansehen sowohl des ÖPNV als auch des örtlichen Verkehrsunternehmens und der betreffenden Stadt allgemein. Die Verkehrsunternehmen bemühen sich – mit großem Aufwand und unter Einsatz erheblicher finanzieller Mittel – um ein stets ansprechendes Erscheinungsbild der Anlagen, das zur Benutzung des ÖPNV einlädt. Durch ihre regelmäßige Reinigung wird sichergestellt, dass von ihnen keine Belästigungen, Schädigungen oder gesundheitliche Beeinträchtigungen für sich darin aufhaltende Personen ausgehen.

Ein Unterausschuss des Ausschusses für Bahnbau hat sich mit dieser Thematik näher befasst und als Ergebnis die VDV-Mitteilung 6206 »Reinigung von Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV« erstellt.

Dipl.-Ing. Herbert Sladek

Welche potenziellen Kraftstoff- und Antriebskonzepte für die VDV-Linienbusflotte sind umfassend nachhaltig?

Der Einsatz von Linienbusverkehrssystemen mit sowohl geringen lokalen als auch globalen Emissionen bei hoher Energieeffizienz ist im engen Kontext einer ganzheitlichen ökologischen Nachhaltigkeit unverzichtbar. Dabei müssen die Schlüsseltechnologien für chancenreiche Linienbusantriebe auch unter den Rahmenbedingungen des liberalisierten Verkehrsmarktes in Verbindung mit rückläufiger öffentlicher Kofinanzierung ökonomisch umsetzbar sein. Zur Identifikation von gleichermaßen ökologisch wie ökonomisch zielführenden Ansätzen für Kraftstoff- und Antriebskonzepte hat der VDV-Fachausschuss für Kraftfahrwesen mit externer wissenschaftlicher Unterstützung potenzielle, auf den gesamten Lebensweg des Busverkehrssystems bezogene Szenarien untersucht. Daraus ergeben sich für die VDV-Mitgliedsunternehmen wichtige strategische Planungshilfen.

Vergleiche verschiedener Antriebskonzepte für Linienbusse beziehen sich in der Regel lediglich auf den eigentlichen Fahrbetrieb und vernachlässigen somit den Ressourcen- und Energieverbrauch und die damit verbundenen Emissionen nicht nur bei der Bereitstellung der Kraftstoffe, sondern auch bei der Produktion und Entsorgung der gesamten Fahrzeugtechnik. Für eine objektive und umfassende ökologische und ökonomische Bewertung müssen jedoch alle Stationen des Lebenszyklus von Linienbusverkehrssystemen in die Analyse einbezogen werden, da die isolierte Betrachtung nur des eigentlichen Fahrbetriebs zu völlig falschen Schlüssen führen kann.

Motivation und Rahmenbedingungen für die Analyse verschiedener Antriebs- und Kraftstoffkonzepte

Ziel der Analyse war die fundierte Unterstützung der VDV-Mitgliedsunternehmen bei der strategischen Planung zukünftiger Fahrzeugbeschaffungen und damit die Quantifizierung der spezifischen Auswirkungen unterschiedlicher Antriebs- und Kraftstoffkonzepte auf die Umwelt- und Kostenbilanz der jeweiligen Flotten – bezogen auf den gesamten Lebensweg.

Zu diesem Zweck wurden unterschiedliche Szenarien gewählt. Als Referenzflotte diente eine bezüglich der EURO-Grenzwertstufen an die VDV-eigene Flotte, Stand: Januar 2006, angelehnte Flotte (jedoch ohne Partikelfilter) mit einer Jahresfahrstrecke pro Bus von 60.000 Kilometer und einer betrieblichen Lebensdauer von zwölf Jahren bei ausschließlicher Verwendung von fossilem schwefelfreiem Dieselmotorkraftstoff. In alternativen Szenarien wurden unter anderem folgende Flotten gegenübergestellt:

- Flotte, bestehend aus ausschließlich Diesel-Hybridbussen mit EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle)-Motoren unter Verwendung von biogenem synthetischem Dieselmotorkraftstoff (BtL = Biomass-to-Liquids);
- Flotte, bestehend aus ausschließlich Brennstoffzellen-Hybridbussen unter Verwendung von fossilem (erdgasbasierte Dampfpreformierung) oder regenerativem Wasserstoff (Wasserelektrolyse mit Strom aus Windkraft). Es darf davon ausgegangen werden, dass Brennstoffzellen-Hybridbusse nicht vor dem Jahr 2011 in Kleinserie verfügbar sein werden.

Für die Bilanzierung der lokalen Emissionen eines Szenarios wurden als essenzielle Komponenten die Partikelmasse (PM) und Stickoxide (NO_x) ausgewählt, für die globalen Emissionen das diese zusammenfassende CO₂-Äquivalent. Ferner wurden die Primärenergieverbräuche der Flotten ermittelt. Als repräsentative Basis für die Ermittlung der Kraftstoffverbräuche wurde der hinreichend beschriebene reale Esslinger Zyklus der Stuttgarter Straßenbahnen zugrunde gelegt, der mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,3 Kilometern pro Stunde in etwa einem leichten Stadtverkehr bzw. Vorortverkehr (»SORT 3«-Zyklus) entspricht. Außerdem wurde das Datengut des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA2.1) für die Differenzierung der EURO-Grenzwertstufen genutzt.

Die Kostenbetrachtung bezog sich auf die kapitalgebundenen Fahrzeuginvestitions- und Tankstellenkosten (beides ohne öffentliche Förderung), die Kraftstoff- inklusive der Reduktionsmittelkosten (AdBlue)

sowie die Instandhaltungskosten (Personal und Material).

Signifikantes Potenzial zur weiteren Emissionsreduzierung (lokal und global) verifiziert

Der Vergleich der alternativen Szenarien mit der Referenzflotte zeigt bei konsequenter Hybridisierung des Antriebsstranges und ausschließlicher Verwendung regenerativer Kraftstoffe eine mögliche weitere PM-Reduzierung zwischen etwa 50 Prozent (Brennstoffzellen-Hybridbus mit regenerativem Wasserstoff) bis 65 Prozent (EEV-Diesel-Hybridbus mit BtL). Dabei zeigen sich bei den alternativen (regenerativen) Szenarien klar dominierende Anteile der Partikelemissionen aus der Busherstellung und Kraftstoffbereitstellung. Eine ausschließliche Betrachtung der PM-Emissionen aus dem eigentlichen Fahrbetrieb hätte folglich zu irreführenden Schlüssen führen können, zumal bei Feinstäuben insbesondere der Ferntransport der Partikel für die Luftqualität entscheidend ist und eine komplexe Genese aufweist, die die »Vorketten« einbezieht. Hervorzuheben ist auch das höchste Partikel-Reduzierungspotenzial bei grundsätzlicher Beibehaltung der Dieselmotortechnik (EEV-Antriebe mit Partikelfilter).

Auch die Stickoxidemissionen lassen sich durch Hybridisierung und Einsatz regenerativer Kraftstoffe signifikant absenken – zwischen etwa 70 Prozent durch EEV-Diesel-Hybridbusse mit BtL und mehr als 95 Prozent durch Brennstoffzellen-Hybridbusse mit regenerativem Wasserstoff.

Das Reduktionspotenzial bei den globalen Emissionen liegt bei allen regenerativen Hybrid-Szenarien – sowohl bei der Dieselmotortechnik mit BtL als auch bei den Brennstoffzellen mit regenerativem Wasserstoff – in etwa gleichauf bei rund 80 Prozent. Ein ähnliches Ergebnis folgt auch für die Auswertung des gesamten Primärenergieverbrauchs. Die Verwendung von fossilem Wasserstoff ist aufgrund der signifikanten Zunahme der globalen Emissionen und des Primärenergiebedarfes nicht zielführend.

Die ökologische Gesamtschau aller Szenarien weist aus, dass für eine umfassende Nachhaltigkeit unter Berücksichtigung lokaler

und globaler Emissionen sowie des Energieverbrauches auch mittelfristig keine Notwendigkeit zum Verlassen der Dieselschiffahrt zugunsten eines Übergangs auf alternative Antriebe besteht, wenn biogene synthetische Dieselschiffahrtstoffe in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

Nachhaltigkeit kann durchaus bezahlbar sein

Die ökonomische Analyse zeigt beim Übergang von der Diesel-Referenzflotte (ohne Partikelfilter) und fossilem schwefelfreiem Dieselschiffahrtstoff auf eine EEV-Dieselschiffahrt-Hybridflotte und biogenen synthetischen Dieselschiffahrtstoff (BtL) einen Kostenanstieg – bezogen auf den gesamten Lebenszyklus der Flotten – um knapp 10 Prozent. Dieser ist den signifikant höheren Investitionskosten für Diesel-Hybridbusse und den Mehrkosten für Dieselpartikelfilter in Verbindung mit höheren Instandhaltungskosten geschuldet, die nicht durch die geringeren Kraftstoffkosten kompensiert werden können (Annahmen: 25 Prozent Energieeinsparung durch Rekuperation; BtL: 0,90 Euro pro Liter; fossiler Diesel: 0,95 Euro pro Liter). Das bedeutet die Notwendigkeit einer ausreichenden öffentlichen Kofinanzierung für die Erschließung des bereits geschilderten enormen umweltrelevanten Potenzials durch Hybridantriebe und BtL-Verwendung.

Beim Übergang von der Diesel-Referenzflotte auf eine Brennstoffzellen-Hybridflotte und regenerativen Wasserstoff ergäben sich auch langfristig noch signifikante Mehrkosten – bezogen auf den gesamten Lebenszyklus – von mindestens rund 60 Prozent. Der hierbei angesetzte Preis von 4,80 Euro pro Kilogramm regenerativen Wasserstoffes ist als zukünftig angestrebtes Ziel zu verstehen, da die aktuellen realistischen Preise für regenerativen Wasserstoff noch zwischen 10 und 17 Euro pro Kilogramm liegen. Insofern wären Gesamtmehrkosten von heute annähernd 200 Prozent für eine Brennstoffzellen-Hybridflotte mit regenerativem Wasserstoff im gesamten Lebenszyklus durchaus argumentierbar, was im liberalisierten Verkehrsmarkt wohl kaum umzusetzen sein dürfte. Eine Übergangslösung böte sich durch die forcierte Nutzung von

Nebenproduktwasserstoff (aktuell 2 bis 3 Euro pro Kilogramm), der in Deutschland den Bedarf von rund 5.000 Linienbussen decken könnte. Weit mehr als die Hälfte des deutschlandweiten Nebenproduktwasserstoffes entfällt auf Nordrhein-Westfalen. Nebenproduktwasserstoff aus Chlor-Alkali-Prozessen kann darüber hinaus als CO₂-frei betrachtet werden. Dennoch sind vor allem die signifikant höheren Investitionskosten für Brennstoffzellen-Hybridbusse in Verbindung mit höheren Instandhaltungskosten dominierend und zumindest eine massive Behinderung dieser Technik im liberalisierten Verkehrsmarkt. Bezogen auf den gesamten Lebensweg, sind die kapitalgebundenen Wasserstoff-Tankstellenkosten von untergeordneter Bedeutung.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Unter Berücksichtigung der oben detailliert erläuterten Ergebnisse bietet der Übergang auf eine hochsaubere Diesel-Hybridflotte mit ausschließlicher Verwendung von regenerativem synthetischem Dieselschiffahrtstoff eine zum Szenario »Brennstoffzellen-Hybridbusse und regenerativer Wasserstoff« bezüglich des Emissionsprofils (lokale und globale Emissionen) und der Energieeffizienz vergleichbare ökologische Nachhaltigkeit – jedoch zu signifikant geringeren Lebenswegkosten. Daher ist zum heutigen Zeitpunkt aus ganzheitlicher Sicht die hochsaubere, abgasnachbehandelte Dieselschiffahrttechnik in Verbindung mit konsequenter Hybridisierung des Antriebsstranges und Verwendung von BtL unter der Prämisse einer umfassenden Nachhaltigkeit die günstigste Alternative. Eine ausreichende öffentliche Förderung ist für die Erschließung der signifikanten Umweltvorteile – zumindest bis zum Erreichen einer betrieblichen Serienreife für diese Technik – im liberalisierten Verkehrsmarkt unverzichtbar. Eine zukunftsorientierte Politik wird folglich diesen Ansatz nachhaltig unterstützen.

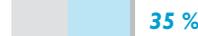
Dipl.-Ing. Ralph Pütz

Emissionen und Kosten verschiedener Busflotten im gesamten Lebenszyklus (12 Jahre)

Partikelmasse-Emission



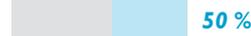
Diesel (fossil, schwefelfrei, ohne Partikelfilter)



Diesel-Hybrid mit EEV und BtL-Kraftstoff



Brennstoffzellen-Hybrid mit fossilem Wasserstoff



Brennstoffzellen-Hybrid mit regenerativem Wasserstoff

NO_x-Emission



Diesel (fossil, schwefelfrei, ohne Partikelfilter)



Diesel-Hybrid mit EEV und BtL-Kraftstoff



Brennstoffzellen-Hybrid mit fossilem Wasserstoff



Brennstoffzellen-Hybrid mit regenerativem Wasserstoff

CO₂-Äquivalent-Emission



Diesel (fossil, schwefelfrei, ohne Partikelfilter)



Diesel-Hybrid mit EEV und BtL-Kraftstoff



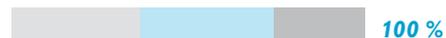
Brennstoffzellen-Hybrid mit fossilem Wasserstoff



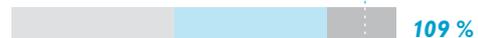
Brennstoffzellen-Hybrid mit regenerativem Wasserstoff

■ Busherstellung ■ Bereitstellung Kraftstoff ■ Fahrbetrieb

Kosten



Diesel (fossil, schwefelfrei, ohne Partikelfilter)



Diesel-Hybrid mit EEV und BtL-Kraftstoff



Brennstoffzellen-Hybrid mit regenerativem Wasserstoff, langfristiges Ziel

■ Infrastruktur ■ Invest Bus ■ Wartung ■ Fahrbetrieb

Bedarfsgerechte Betriebshöfe mit schlanken Strukturen senken die Kosten bei der Instandhaltung von Bussen und Schienenfahrzeugen

Nach Jahren mit weitgehender Planungssicherheit zwingt der zunehmende Konkurrenzdruck im liberalisierten Verkehrsmarkt die Unternehmen zu einer weiteren Senkung der Kosten. Diese Kostensenkungen sind wichtige Voraussetzungen für den Erfolg bei Liniensausreibungen und im Rahmen einer marktorientierten Direktvergabe. Der Bereich der Fahrzeug-Instandhaltung macht zwar nur einen vergleichsweise kleinen Teil der Gesamtkosten aus, dennoch kann die streng bedarfsgerechte Revision von Betriebshöfen und Werkstätten mit weiter verschlankten Strukturen zur signifikanten Senkung der Gesamtkosten beitragen. Der Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten unterstützt die VDV-Mitgliedsunternehmen durch Konzeptempfehlungen für Neu- und Umbauten.

In den vergangenen Jahrzehnten konnten die Bus- und Schienenverkehrsunternehmen im ÖPNV-Bereich ihre Infrastrukturentscheidungen jeweils auf der Basis einer weitestgehenden Planungssicherheit treffen. Mit prägend in diesem Zeitraum waren für strategische Entscheidungen sowohl die Finanzierungssicherheit als auch das garantierte Erreichen der abschreibungsrelevanten Gesamtnutzungsdauer der Betriebshöfe und Werkstätten.

Insbesondere in Ballungsräumen, aber auch zunehmend im ländlichen Raum sind erste Marktöffnungstendenzen beziehungsweise bereits definierte Wettbewerbsszenarien vorhanden. In einzelnen Verkehrsräumen werden Busleistungen bereits generell im Wettbewerb neu vergeben. Verstärkt wird dieser Trend zudem durch die Novellierung der EG-Verordnung 1191/69 (jetzt 1370/2007) und die darin enthaltenen Ausführungen für die Vergabe von Nahverkehrsleistungen.

Nahverkehrsunternehmen, die ihre Bestands- sowie Neuverkehre zukünftig absehbar nur über Wettbewerbsverfahren erlangen und sichern können, müssen die Anforderungen an ihre Werkstätten an dem jeweils aktuellen Verkehrsvolumen und der daraus resultierenden erforderlichen Fahrzeugzahl ausrichten. Verschiedene andere Entwicklungen, wie die allgemein angespannte Haushaltslage in den Kommunen und Landkreisen, die Kürzungen der Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr und die Kürzung beziehungsweise der Wegfall der GVFG-Förderung für betriebliche Infrastruktur und Busse, setzten die ÖPNV-Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren einem zunehmenden wirtschaftlichen Druck mit daraus deutlich veränderten Entscheidungsgrundlagen aus. Gerade die beiden letztgenannten Effekte führen im Bereich der Betriebshöfe zur generellen Zurückhaltung bei Neuinvestitionen und damit einer Abnahme der notwendigen Modernisierungsgeschwindigkeit.

Die somit erforderliche längere Nutzungsdauer der vorhandenen Infrastruktur führt zwangsläufig auch zu höheren Instandhaltungsaufwendungen.

Auswirkungen auf die Fahrzeuginstandhaltung

Bei den Fahrzeugen, sowohl den Bussen als auch den Stadt- und Straßenbahnen, führen fallweise geringe Ersatzbeschaffungszahlen je Jahr zu einem Anstieg des Durchschnittsalters und damit einhergehend einem höheren Instandhaltungsaufwand. Bei den Schienenfahrzeugen bereits gängige Praxis, wird es auch bei Bussen durch die deutlich verlängerte Nutzungsdauer zur Erfordernis von Relaunch-Programmen kommen, also der grundlegenden Überarbeitung der Fahrzeuge, um aktuelle Umwelt-, Qualitäts- und Sicherheitsstandards auch weiterhin zu erfüllen.

Im Hinblick auf ein über die Jahre potenziell schwankendes Leistungsvolumen stellt sich die Frage der Investitionssicherheit. Bei den Möglichkeiten zur Preisbildung im Rahmen von Wettbewerbsverfahren müssen Werkstattanforderungen und Handlungsoptionen individuell beurteilt werden. Für Verkehrsunternehmen mit langfristig gesicherten Bestandsverkehren stehen hier tendenziell eher Restrukturierungs- und Kostensenkungsprogramme im Vordergrund.

Restrukturierung und Verschlankung

Vor dem vorgenannten Hintergrund sind im Zuge der Restrukturierung von Werkstattstrukturen sowie bei der Neuplanung von Werkstätten Kernfragen der fokussierten Fertigungstiefe im Instandhaltungsbereich zu beantworten. Im Zuge von Restrukturierungsprozessen stehen hierbei Aspekte der vorhandenen Infrastruktur, deren vorgesehene Restnutzungsdauer, eventuelle Sanierungs- und Unterhaltungskosten, Möglichkeiten zur intensiveren Infrastrukturauslastung sowie die externe Inanspruchnahme von Instandhaltungsdienstleistungen im Vordergrund. Zusätzlich sind die internen Restrukturierungsprozesse in starkem Maße von der jeweiligen Größe und Anzahl der relevanten Werkstatteinheiten abhängig.

Schaubild Fertigungstiefe



* nur in Verbindung mit zusätzlicher Auslastung

Bei der Neuplanung von Werkstattstandorten können neben der langfristigen leistungsorientierten Auslegung der Werkstattgröße zusätzlich die Outsourcing-Potenziale in Ansatz gebracht werden.

Wesentliche Motivation für die Fremdvergabe von Einzelleistungen kann der zielführende Rückbau der vorhandenen Infrastruktur (zum Beispiel wegen technischer Überalterung) oder auch der generelle Verzicht auf eine eigene Infrastruktur sein (zum Beispiel aus Gründen der Kostenintensität, Umweltauflagen und absehbar fehlender Gesamtauslastung wie etwa bei Lackieranlagen). Ein weiterer exemplarischer Ansatz bezieht sich auf die Vergabe von Teilleistungen an Dritte, und zwar Leistungen mit hohem Qualifizierungsanspruch an das Personal bei unzureichender Grundauslastung oder ungünstigen Einsatzbedingungen für das eigene Personal (zum Beispiel Schichtlage oder Tarifvertragsgefüge bei Reifenmanagement oder Fahrzeugreinigung).

Generell setzt ein dauerhaftes und wirtschaftliches Outsourcing von Dienst- und Werkstatteleistungen voraus, dass geeignete Anbieter mit entsprechend nachhaltig gesicherter Qualität, der erforderlichen betriebsorientierten zeitlichen Verfügbarkeit und wirtschaftlicher Attraktivität, verfügbar sind. Bezogen auf den Zukauf von Personal- und/oder Infrastrukturlösungen sind aufgrund der regionalen Besonderheiten jeweils Einzelfallbetrachtungen erforderlich.

Arbeiten für Dritte spielen aktuell immer noch eine untergeordnete Rolle. Insbesondere die kommunalen Verkehrsunternehmen sind aufgrund kommunalwirtschaftlicher Vorgaben in diesem Bereich stark eingeschränkt. Eine weitere Einschränkung bildet die erforderliche Zustimmung durch den Zuwendungsgeber bei Betriebshöfen mit anteiliger GVFG-Förderung. Bei zusätzlichen Arbeiten für Dritte wird eine detaillierte Prüfung der Integrationsmöglichkeiten sowie der langfristigen wirtschaftlichen Zielerreichung empfohlen. Voraussetzung hierfür ist zunächst eine Untersuchung der vom Markt nachgefragten und intern produzierbaren Dienst- und Werkstatteleistungen. Dabei ist die Verfügbarkeit sowohl der entsprechenden

Personalressourcen als auch der erforderlichen Infrastruktur zu prüfen. Weiterhin sollte sichergestellt werden, dass durch die Arbeiten für Dritte im Sinne maximaler Fahrzeugverfügbarkeit die Regelleistung für die eigenen Fahrzeuge nicht beeinträchtigt wird.

Mobilität bedeutet Flexibilität

Gerade im ländlichen Raum mit örtlich wenig verzweigten Instandhaltungsstrukturen kann der Verlust oder auch der Gewinn von Verkehrsleistungen in einem Wettbewerbsverfahren zu kurzfristigen Änderungen beim Bedarf an Instandhaltungsleistungen führen. Hier kann bereits der Wegfall eines Linienbündels einen bestehenden Standort aufgrund von nötigen Leerfahrten von anderen Einsatzgebieten unrentabel machen. Bei Neugewinn einer Verkehrsleistung besteht hingegen häufig der Bedarf, kurzfristig eine Infrastruktur aufzubauen.

Die bisher gängigen Vollbetriebshöfe zeichnen sich durch die intendierte lange Nutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten aus. Die endgültigen Ausstattungsmerkmale wurden bereits in der Planungsphase berücksichtigt und sind somit häufig auch feste Bestandteile der Gebäudestruktur (Krananlagen, Arbeitsgruben, Hebeanlagen). Durch die Fremdvergabe von speziellen Tätigkeiten besteht die Möglichkeit, auf geänderte Instandhaltungsprofile zu reagieren. Diese geänderten Anforderungen wirken sich auch auf die Ausstattung bestehender Betriebshöfe aus. Die eigene Flexibilität sowohl beim Neuerrichten als auch beim Rückbau einer bestehenden Werkstatt kann durch den Einsatz von mobilen Geräten in allgemein gehaltenen Gebäuden wesentlich verbessert werden. So lässt sich unter Umständen eine auch für andere Zwecke errichtete Halle auf einem Grundstück mit ausreichender Größe durch transportable Gerätschaften wie mobile Hebeanlagen und einen mobilen Bremsenprüfstand für grundlegende Instandsetzungstätigkeiten ausrüsten. Wird ein Rückbau erforderlich, kann man diesen entsprechend schnell realisieren und die Halle zu einer anderen Nutzung übergeben. Die Flexibilität dieses Modells lässt auch alternative Beschaffungsformen für Gebäude und Ausrüs-

tung wie Leasing oder Pacht zu. Zur weiteren Ausrüstung etwa mit sanitären Einrichtungen kann auch auf fertige Containerlösungen zurückgegriffen werden. Es existieren bereits Lösungen für mobile Waschanlagen mit angeschlossenen Systemen zur Abwassernachbehandlung, die sich in kurzer Zeit errichten lassen.

Ausblick

Die geänderten Bedingungen im ÖPNV-Bereich, insbesondere Mittelkürzungen und Wettbewerbsverfahren, erfordern neue Ansätze zur Kostensenkung, zu denen auch die Fahrzeuginstandhaltung ihren Teil beitragen kann. Zudem ist es nötig, auf die neuen Anforderungen, die aus Wettbewerbsverfahren entstehen, mit erhöhter Flexibilität zu reagieren. Die Arbeitsgruppe »Schlanke Betriebshöfe« des VDV-Fachausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten erarbeitet dazu aktuell Herangehensweisen, um bestehende Anlagen zu überprüfen und deren Effektivität durch Restrukturierungen gegebenenfalls zu erhöhen. Dazu werden u. a. sämtliche Prozesse der Instandhaltung genau analysiert und Empfehlungen für das Outsourcing-Potenzial von Prozessen und Infrastruktur gegeben. In einem weiteren Ansatz wird die Nutzung von mobilen Gerätschaften zur Realisierung einer verkürzten Nutzungsdauer geprüft. Eine Veröffentlichung der Erkenntnisse der Arbeitsgruppe in einer VDV-Publikation ist für Ende 2008 zu erwarten.

Dipl.-Ing. Alexander Koch

Neue Normen regen den Ausschuss für elektrische Energieanlagen an, seine Schriften zu überarbeiten

Der Ausschuss für elektrische Energieanlagen überarbeitete einige VÖV-/VDV-Schriften aus seinem Zuständigkeitsbereich, da die nationalen Normen, auf denen sie basierten, entweder nicht mehr aktuell beziehungsweise gültig waren oder durch europäische Normen ersetzt wurden, zum Beispiel für Kabel und Leitungen, Fehlerstrom-Schutzschaltungen und Anforderungen an Beleuchtungen von Betriebsanlagen.

Viele VDV-Schriften des Ausschusses für elektrische Energieanlagen (AEE) konkretisieren beziehungsweise interpretieren nationale und europäische Normen und geben Hinweise für die praktische Umsetzung. Hauptsächlich wird dabei auf Normen des europäischen Normungsausschusses CENELEC/TC 9X »Elektrische Ausrüstung von Bahnen« zurückgegriffen, die national als Normenreihe VDE 0115 bekannt sind. Die für die elektrische Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen wichtigsten Normen veranschaulicht die Tabelle, in deren letzter

Spalte auch die auf diesen Normen basierenden VDV-Schriften aufgeführt sind.

Europäische Normen

Berührungspunkte haben die VDV-Schriften des AEE darüber hinaus unter anderem mit den Normenreihen über Kabel und Leitungen, Fehlerstrom(FI)-Schutzschaltungen und Anforderungen an Beleuchtungen von Betriebsanlagen. Hier lösten europäische und internationale Normen nach und nach rein nationale Normen ab. Die besonderen Bedingungen von

Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen wurden in diesen Normen aber nicht explizit berücksichtigt. Daher bemüht sich der AEE, eine modifizierte Anwendung der Normen in VDV-Schriften zu beschreiben oder eine Auswahl von Betriebsmitteln in Anlehnung an Normen zu empfehlen. Nachfolgend sollen diesbezügliche VDV-Schriften vorgestellt werden.

Kabel und Leitungen

Die VDV-Schrift 515 »Kabel und Leitungen für die Stromversorgungsanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen und Obussen« stellte ursprünglich ein Regelwerk ausschließlich für Speise- und Rückleitungskabel dar. Schon damals konnte nur teilweise direkt auf nationale Normen zurückgegriffen werden, da die für diesen Anwendungsbereich typischen Ein-Leiter-Kabel im Vergleich zu Drehstrom-Kabeln als Nischenprodukt in einer

Wichtige Normen für elektrische Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen und entsprechende VDV-Schriften

Nummer der Norm	Titel der Norm	Entsprechende VDV-Schriften
DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Teil 1: Schutzmaßnahmen in Bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung	501, 505, 506, 507, 509, 550, 560
DIN EN 50122-2 (VDE 0115-4)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Teil 2: Schutzmaßnahmen gegen die Auswirkungen von Streuströmen, verursacht durch Gleichstrombahnen	501, 506
DIN EN 50163 (VDE 0115-102)	Bahnanwendungen – Speisespannungen von Bahnnetzen	505, 506, 507, 521
DIN EN 50125-2 (VDE 0115-108-2)	Bahnanwendungen – Umweltbedingungen für Betriebsmittel – Teil 2: Ortsfeste elektrische Anlagen	505, 506, 507
DIN EN 50123 (VDE 0115-300)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Gleichstrom-Schaltanlagen	505, 507, 520, 525
DIN EN 50327 (VDE 0115-327)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Harmonisierung der Bemessungswerte von Stromrichtergruppen und Prüfungen von Stromrichtergruppen	505
DIN EN 50328 (VDE 0115-328)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Leistungselektronische Stromrichter für Unterwerke	505
DIN EN 50329 (VDE 0115-329)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Bahn-Transformatoren	505
DIN EN 50119 (VDE 0115-601)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Oberleitungen für den elektrischen Zugbetrieb	550, 551
DIN EN 50149 (VDE 0115-602)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Elektrischer Zugbetrieb – Rillen-Fahrdrähte aus Kupfer und Kupferlegierung	550, 551
DIN EN 50151 (VDE 0115-603)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Zugförderung – Besondere Anforderungen an Verbundisolatoren	550, 551
DIN EN 50345 (VDE 0115-604)	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Elektrischer Zugbetrieb – Kunststoffseile im Fahrleitungsbau	550, 551

sehr geringen Menge hergestellt wurden. Daher waren sowohl die Verkehrsunternehmen als auch die Kabelhersteller an einer Standardisierung der Anforderungen an Ein-Leiter-Kabel für die Fahrstromversorgung in Form einer VDV-Schrift sehr interessiert. Zehn Jahre nach der Veröffentlichung der VDV-Schrift 515 stand deren Überarbeitung an, um sie einerseits dem Stand der Technik anzupassen und andererseits den Wünschen der Verkehrsunternehmen nachzukommen, ein Regelwerk über alle im Bereich von Gleichstrombahnen gebräuchlichen Kabel und Leitungen für Energieanlagen zu erhalten.

Weiterhin sollten Empfehlungen beziehungsweise Hinweise für die Planung von Kabeltrassen, die Verlegung und Instandhaltung der Kabel sowie die Ortung von Kabel Fehlern neu aufgenommen werden. Das mit dieser Aufgabe betraute Arbeitsteam des AEE beendete seine Arbeit im Sommer 2007; im Oktober 2007 wurde der Gelbdruck der VDV-Schrift 515 veröffentlicht und an VDV-Mitgliedsunternehmen sowie Kabelhersteller verteilt. Mit einer Fertigstellung dieses Regelwerkes ist 2008 zu rechnen.

Fehlerstrom-Schutzschaltungen

Ihren Einzug in die elektrischen Energieanlagen von Gleichstrombahnen haben Fehlerstrom-Schutzschaltungen Mitte der achtziger Jahre gehalten. Zu dieser Entwicklung trug die VÖV-Schrift 4.33.1 »Empfehlungen für den Einsatz von Fehlerstrom(FI)-Schutzschaltern im Gleichstrombereich« maßgeblich bei. Darin wurden die Ergebnisse des BMV-Forschungsvorhabens »Untersuchungen von Schutzspannungen in elektrischen Betriebsanlagen beim Zusammenreffen unterschiedlicher Stromarten« praxisgerecht umgesetzt. Anlass sowohl für die Forschungsarbeiten als auch für die Erstellung der VÖV-Schrift waren Bestrebungen, im Niederspannungsbereich auf aufwändige Schaltungen mit Trenntransformatoren zu verzichten; dies galt insbesondere für die gemäß § 24 Absatz 6 BOSTrab geforderten Steckdosen in Tunneln und unterirdischen Haltestellen. Hier besteht immer die Gefahr, dass ein ortsveränderliches elektrisches Betriebsmittel, zum

Beispiel ein schweres Elektrowerkzeug mit Metallgehäuse die Fahr-schienen berührt, in denen der Bahnrückstrom fließt. Damit werden das Rückleitungssystem der Fahrstromversorgung und das Schutzsystem der Niederspannungsversorgung elektrisch verbunden, was zu einer unerlaubten Spannungsverschleppung sowie zu einer Überlastung und infolge zu einer Schädigung der Schutzleiter führen kann.

Die vom VDV empfohlenen Fehlerstrom-Schutzschaltungen bieten eine kostengünstige und platzsparende Alternative zu den ehemals eingesetzten Schaltungen mit Trenntransformatoren an. Zu beachten ist dabei, dass nicht nur die FI-Schutzschaltungen im Vergleich zu sonst üblichen modifiziert wurden, sondern auch besondere Anforderungen an das Auslöse- und Schaltverhalten der eingesetzten Schaltelemente gestellt werden. Die überarbeitete Fassung, die zukünftig als VDV-Schrift 509 »Empfehlung für den Einsatz von Fehlerstrom(FI)-Schutzschaltungen in elektrischen Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« erscheinen wird, enthält Erläuterungen zu anderen Anwendungsgebieten der FI-Schutzschaltungen, zum Beispiel zur Speisung von Fahrausweisautomaten oder zu Weichenheizungen mit Wechselstromspeisung. Weiterhin wird der aktuelle Stand der Technik bei den FI-Schutzschaltern dokumentiert. Das für die VDV-Schrift 509 zuständige Arbeitsteam des AEE beendete seine Arbeit im Sommer 2007; im Oktober 2007 wurde der Gelbdruck der VDV-Schrift 509 veröffentlicht und an VDV-Mitgliedsunternehmen sowie Hersteller von FI-Schutzschaltern verteilt. Mit einer Fertigstellung dieses Regelwerkes ist ebenfalls 2008 zu rechnen.

Beleuchtung von Betriebsanlagen

Das Thema »Beleuchtung von Betriebsanlagen der Bahnen gemäß BOSTrab« wird in zwei Regelwerken behandelt:

- In den »Technischen Regeln für Elektrische Anlagen (TR EA) – Teil 2« zur BOSTrab werden Anforderungen an die Beleuchtung der Anlagen gestellt, die auch von Fahrgästen betreten werden dürfen.

- Die VDV-Schrift 535 behandelt die Beleuchtungsanlagen im Gleisbereich von Bahnen gemäß BOSTrab, die in der Regel nur für Betriebsbedienstete zugänglich sind.

Die TR EA wurden in den letzten Jahren umfassend überarbeitet und im Hinblick auf neu erschienene Bestimmungen und Normen aktualisiert. In Teil 2 wurden zahlreiche Begriffe und Werte für die Beleuchtungsstärke angepasst. Da die TR EA die Grundlage für die VDV-Schrift 535 bilden, musste auch diese VDV-Publikation überarbeitet werden. Hierbei wurde das zuständige Arbeitsteam durch die Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen (BG Bahnen) tatkräftig unterstützt; Vertreter des Länderfachausschusses für Stadtbahnen und andere spurgebundene Ortsverkehrssysteme (LSO) beteiligten sich ebenfalls an der Arbeit des Teams. Die VDV-Schrift 535 ist soweit fertig gestellt, dass sie noch im ersten Quartal 2008 in den Gelbdruck gelangen wird.

Fachseminare

Zu den Themen »Kabel und Leitungen« sowie »Fehlerstrom-Schutzschaltungen« sind in der zweiten Jahreshälfte 2008 Fachseminare vorgesehen, auf denen die Autoren der VDV-Schriften 515 und 506 ihr Wissen an die Praktiker in den Verkehrsunternehmen weitergeben wollen.

Weitere Projekte

Nach Fertigstellung der oben genannten VDV-Schriften plant der AEE, folgende Regelwerke aus seinem Bereich zu aktualisieren:

- VDV-Schrift 540 »Arbeitsgeräte zum Anschluss an Oberleitungen«;
- VDV-Schrift 560 »Elektrische Weichenheizungen von Gleichstrombahnen«.

Die vorgestellten Themenbereiche veranschaulichen, wie umfangreich das Arbeitsprogramm des AEE ist. Dies bestätigt seine besondere Stellung bei der Regelsetzung für Gleichstrombahnen.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Klimaanlagen in Nahverkehrs-Schienefahrzeugen – Komfortverbesserung auf Kosten eines erhöhten Energieverbrauchs?

Ein angenehmes Raumklima trägt zu einem hohen Fahrkomfort in Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen bei. Neben effektiven Heizungs- und Lüftungsanlagen werden in den letzten Jahren vermehrt auch Klimaanlagen zur Luftkühlung und -entfeuchtung in Nahverkehrs-Schienefahrzeugen eingebaut. Ist dies für den Fahrzeugführerraum noch nachvollziehbar, kann es aber bei Fahrgasträumen zu negativen Erscheinungen wie einem erhöhten Fahrzeuggewicht und höherem Energieverbrauch führen.

Klimaanlagen hielten erst im Laufe der achtziger Jahre Einzug in die Ausrüstung von Nahverkehrs-Schienefahrzeugen. Dabei wurden vorrangig die Fahrzeugführerräume klimatisiert, um den wegen größerer Frontscheiben deutlich gestiegenen Wärmeeintrag durch Sonneneinstrahlung auszugleichen. Die Industrie reagierte mit speziellen Kompaktklimageräten, die direkt über dem Fahrzeugführerraum auf dem Dach montiert wurden.

Anforderungen an Klimaanlagen für Fahrzeugführerräume standardisiert

Im VDV-Vorschriftenwerk wurde diese Entwicklung berücksichtigt: Die VÖV-Schrift 6.35.3 gibt Empfehlungen für Luftkühlungs- und -entfeuchtungsanlagen in schienengebundenen Fahrzeugen des ÖPNV. Die VDV-Schrift 180/2 »Heizungs- und Lüftungsanlagen des Fahrzeugführerraumes in schienengebundenen Fahrzeugen des ÖPNV« enthält Mindestanforderungen an die Heizungs- und Lüftungseinrichtungen für Fahrzeugführerräume und weist explizit auf die Notwendigkeit einer Klimatisierung unter besonderen Bedingungen hin. Die wichtigsten Punkte dieser VDV-Schrift gingen fast unverändert in die DIN 5566-3 »Schienefahrzeuge – Führerräume – Teil 3: Zusatzanforderungen an Nahverkehrs-Schienefahrzeuge«,

Ausgabe 2000, ein. Seit 2006 ist die DIN EN 14813 »Bahnanwendungen – Luftbehandlung in Führerräumen« maßgebend für die klimatechnischen Einrichtungen von Fahrzeugführerräumen der Schienefahrzeuge, unter anderem auch der Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeuge.

Nach relevanten Messungen führt eine Klimatisierung der Führerräume nur zu einem leichten Anstieg des Energieverbrauchs der Fahrzeuge (im Kühlbetrieb) im Vergleich zu dem früher üblichen reinen Lüftungsbetrieb und infolge zu einer geringfügigen Anpassung der Fahrzeug-Bordnetze.

Klimaanlagen für Fahrgasträume problematisch

Für die Fahrgasträume gilt die VDV-Schrift 180/1 »Heizungs- und Lüftungsanlagen des Fahrgastraumes in schienengebundenen Fahrzeugen des ÖPNV«. Diese empfiehlt eine Klimatisierung (Luftkühlung und -entfeuchtung) der Fahrgasträume nur bei besonderen Klimabedingungen und beschreibt eine wirkungsvolle Technik zur Beheizung und Belüftung der Fahrzeuge. Auf europäischer Ebene gilt seit 2006 die DIN EN 14750 »Bahnanwendungen – Luftbehandlung in Schienefahrzeugen des innerstädtischen und regionalen Nahverkehrs«. Bei Niederflurfahrzeugen gestaltet

sich die Umsetzung der Anforderungen dieser beiden Regelwerke teilweise schwierig, da große Fensterflächen einerseits eine hohe Sonneneinstrahlung ermöglichen und andererseits zu schlechten Wärmedämmwerten (so genannter k-Wert) des Wagenkastens führen. Letzteres gilt auch für den Fußboden. Folglich wurden leistungsfähigere Luftbehandlungsgeräte notwendig, die in der Regel auf den Fahrzeugdächern angeordnet sind. Hierbei waren Platzprobleme zu lösen, mussten doch bei Niederflurfahrzeugen die Traktionsausrüstung und ein großer Teil der Hilfsbetriebe wegen der Niederflurtechnik ebenfalls auf das Dach verlegt werden. Die deutlich gestiegene Heizungs- und Lüftungsleistung erforderte weiterhin ein leistungsstärkeres (Drehstrom-) Bordnetz, unter Umständen musste noch Platz für einen zweiten Bordnetzstromrichter gefunden werden. Der Energieverbrauch der Fahrzeuge stieg. Ein Teil der Energieeinsparung, erreicht durch die Einführung rückspisefähiger Traktionsausrüstung, wurde durch den gestiegenen Mehrverbrauch der Heizungs- und Lüftungsanlagen zunichte gemacht.

Die Auswirkungen auf die Fahrstromversorgungsanlagen waren auch nicht unbeträchtlich: In Betriebshöfen und Abstellanlagen mussten Unterwerke und Oberleitungsanlagen verstärkt werden. Um die Stromaufnahme während der Vorheizphase in den frühen Morgenstunden zu begrenzen, wurden spezielle Schaltungen entwickelt, die immer nur einen Teil der Fahrzeugheizungen einschalten. Darüber hinaus verursacht ein relativ hoher Strom bei Fahrzeugstillstand Einbrennstellen in den Stromabnehmer-Schleifstücken.

Wichtige Normen für klimatechnische Einrichtungen von Nahverkehrs-Schienefahrzeugen und entsprechende VDV-Schrift

Nummer der Norm	Titel der Norm	Nummer der zukünftigen VDV-Schrift
DIN EN 14750-1	Bahnanwendungen – Luftbehandlung in Schienefahrzeugen des innerstädtischen und regionalen Nahverkehrs – Teil 1: Behaglichkeitsparameter	181
DIN EN 14750-2	Bahnanwendungen – Luftbehandlung in Schienefahrzeugen des innerstädtischen und regionalen Nahverkehrs – Teil 2: Typprüfungen	181
DIN EN 14813-1	Bahnanwendungen – Luftbehandlung in Führerständen – Teil 1: Behaglichkeitsparameter	182
DIN EN 14813-2	Bahnanwendungen – Luftbehandlung in Führerständen – Teil 2: Typprüfungen	182

Gründe für die Klimatisierung

Seit Beginn des neuen Jahrtausends werden immer mehr Neufahrzeuge mit Anlagen zur Luftkühlung- und -entfeuchtung aus vielfältigen Anlässen ausgerüstet:

- Eine falsch konzipierte Lüftungsanlage mit unzureichender Luftkühlung und zu kleinen Luftaustrittsöffnungen kann im Sommer und besonders an schwülen Tagen schnell zu Unmut unter den Fahrgästen führen. Deshalb ist den besonderen Anforderungen an eine effiziente Lüftungsanlage schon bei der Konzeption der Fahrzeuge angemessen Rechnung zu tragen.
- Neue Fahrzeuge sind überwiegend für Regionalstrecken vorgesehen, auf denen die Verweildauer der Fahrgäste im Durchschnitt steigt.
- Für die Öffentlichkeit sind zunehmend Fahrzeuge ohne Klimaanlage veraltet. Trotzdem sollte bei Fahrzeug-Neubeschaffungen sehr sorgfältig und fallbezogen der Einbau einer Klimaanlage diskutiert und entschieden werden. Besonders die Auswirkungen auf Beschaffungskosten, Fahrzeuggewicht, Energieaufnahme, Energieverbrauch und Instandhaltungsaufwand sind dabei zu berücksichtigen.

Speziell der zukünftige Energieverbrauch ist genauer zu betrachten: Bei einem typischen Straßenbahnfahrzeug mit einer Länge von zirka 30 Meter und vier angetriebenen Radsätzen entspricht der höchste Energieverbrauch des Bordnetzes fast dem eines Antriebs, wenn sowohl der Fahrzeugführerraum als auch alle Fahrgasträume klimatisiert sind. Nach eingehenden Untersuchungen der zeitlichen Abhängigkeiten des Stromverbrauchs steigt die Stromgrundlast der Unterwerke an, was ausschließlich auf höhere Bordnetzleistungen der Fahrzeuge zurückzuführen ist.

Reaktion des Schienenfahrzeugausschusses

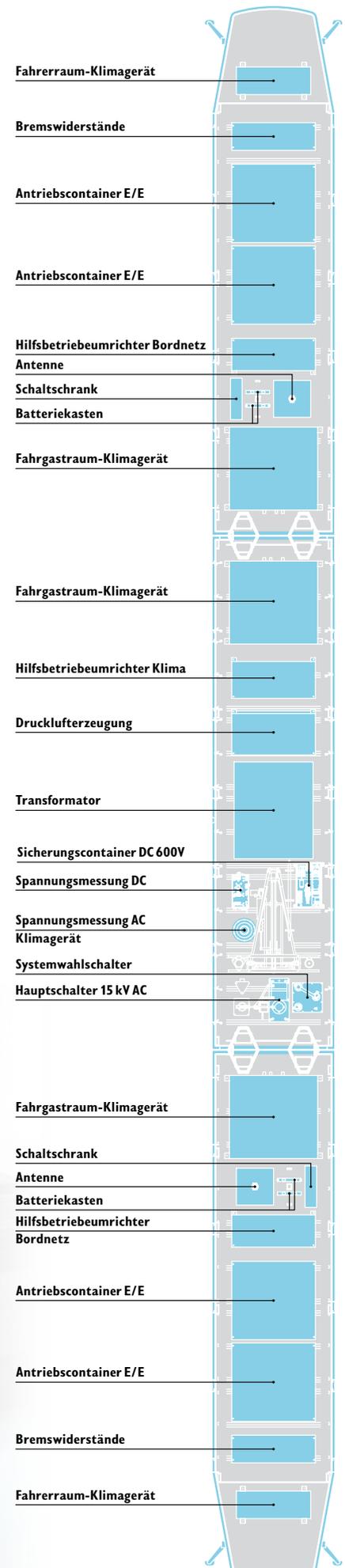
Der Schienenfahrzeugausschuss des VDV beobachtet die oben genannte Entwicklungen sorgfältig. Sein Unterausschuss »Heizung und Lüftung« wird bei der Über-

arbeitung der VDV-Schriftenreihe 180 die Problematik des Energieverbrauchs der klimatechnischen Einrichtungen eingehend behandeln und in der Neuausgabe dieser Schriftenreihe wichtige Hinweise zur Energieoptimierung geben. In den Unterausschüssen »Fahrzeug-Elektrotechnik/-Elektronik« und »Instandhaltung« wurden bereits die zunehmenden Schleifleistenschäden untersucht. Hier steht eine Verkleinerung der Stillstandsströme im Vordergrund. Auf europäischer Ebene sollen bei der Überarbeitung der entsprechenden Normen (siehe Tabelle) auch Aspekte des Energieverbrauchs eingebracht werden.

All dies soll dazu beitragen, dass für zukünftige Fahrzeugbeschaffungen ein Regelwerk vorliegt, das Hinweise für eine lufttechnisch optimale und energiesparende Auslegung der klimatechnischen Ausrüstung für Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeuge enthält.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Nicht nur eine Frage des Platzes: Mit der Klimatisierung der Fahrgasträume steigt auch der Energieverbrauch von Nahverkehrsbahnen



Fachkraft im Fahrdienst – die Chance gezielter Gewinnung von Nachwuchskräften

Qualifiziertes Fahrpersonal wird für die Verkehrsunternehmen, auch im Hinblick auf die Wettbewerbssituation, immer wichtiger. Dabei ist es nicht mehr damit getan, über 21-jährige Führerscheininhaber einzustellen oder in eigenen Fahrschulen Fahrpersonal auszubilden und ab Vollendung des 21. Lebensjahres im Fahrdienst einzusetzen. Von einem qualifizierten Fahrpersonal wird heute mehr erwartet als nur fahrerisches Können. Für die Verkehrsunternehmen wird es wegen der demografischen Entwicklung in Zukunft tendenziell schwieriger werden, entsprechende Bewerber zu finden. Als Hürde hat sich in der Vergangenheit immer deutlicher das Mindestalter von 21 Jahren für den Erwerb der Fahrerlaubnis herausgestellt. Aber auch die Absenkung der Einkommen und Angleichung an die Gehälter im privaten Busgewerbe führt zu einem Attraktivitätsrückgang des Fahrerberufs bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen. Dies wird zu erheblichen Problemen bei der Gewinnung von Fahrpersonal führen. Abhilfe und Verbesserungen sind daher überfällig.

Qualifiziertes Fahrpersonal ist für die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr eine wichtige Voraussetzung. Für die Verkehrsunternehmen wird es immer schwieriger, geeignetes Fahrpersonal zu finden. Diese Situation verstärkt sich zunehmend. Bereits in der Vergangenheit spielte hierbei die Hürde des Mindestalters von 21 Jahren für den Erwerb der Fahrerlaubnis eine gewichtige Rolle. Denn damit war für Schulabgänger unter 21 Jahren der direkte Weg in diesen Beruf versperrt. Schulabgänger, die nach der Schulausbildung unmittelbar einen Lehrberuf ergreifen, sind für die Verkehrsunternehmen als Fahrer jedoch meist verloren. Weiterhin war der Beruf des Fahrers bislang nicht gleichwertig gegenüber einem Lehrberuf mit entsprechendem Abschluss.



Die Absenkung des Mindestalters für den Erwerb der Fahrerlaubnis auf 18 Jahre eröffnet die Möglichkeit, unmittelbar nach dem Schulabschluss eine qualifizierte Ausbildung in einem Verkehrsbetrieb zu beginnen

Gleichzeitig verschärft der demografische Wandel die Probleme bei der Suche nach geeignetem Fahrpersonal. Die Zahl junger Menschen, die in das Berufsleben starten, sinkt in den kommenden Jahrzehnten deutlich. Damit verschärft sich aber der Wettbewerb in der Wirtschaft um Arbeitskräfte.

Zugleich droht eine Überalterung der bestehenden Belegschaften in den Verkehrsunternehmen. Bereits heute überwiegt der Anteil der über 40-jährigen in den Betrieben. Eine Erhebung in Baden-Württemberg hat ergeben, dass pro Jahr über 240 Busfahrerinnen und Busfahrer in den Ruhestand gehen und hochgerechnet auf das Bundesgebiet von den zirka 120.000 Busfahrerinnen und Busfahrern jährlich 5.160 altersbedingt ausscheiden. Dies führt in den nächsten Jahren zwangsläufig zu einem erheblichen Bedarf an Fahrerinnen und Fahrern. Wer heute als Betrieb hier nicht vorsorgt, der verliert im Wettbewerb um gute, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Situation hat sich jedoch gebessert. Bundestag und Bundesrat folgten dem langjährigen Anliegen unserer Branche, nicht zuletzt auch durch die Initiativen des VDV, und haben eine Absenkung des Mindestalters für den Erwerb der Fahrerlaubnis auf 18 Jahre im Rahmen der EU-Berufskraftfahrerrichtlinie mit dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) umgesetzt. Mit dieser Umsetzung wird neben größerer Sicherheit und Qualität in der Personenbeförderung und im Güterverkehr auch insgesamt eine Professionalisierung von Kraftfahrtstätigkeiten angestrebt (vgl. Seite 34).

Damit eröffnet sich für Jugendliche die Möglichkeit, unmittelbar nach dem Schulabschluss eine adäquate Ausbildung in einem Verkehrsbetrieb zu beginnen – der somit qualifizierten Fahrernachwuchs werben und ausbilden kann. In Betracht kommen momentan grundsätzlich zwei dreijährige Ausbildungsgänge, die in ihrer Stoßrichtung auf die Übernahme von Kraftfahrtstätigkeiten abzielen: zum einen die

Ausbildung zum Berufskraftfahrer im Busbetrieb und zum anderen die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF). Beide vermitteln neben der eigentlichen Fahrtätigkeit eine breite Palette kaufmännischen, betrieblichen und technischen Wissens, allerdings in unterschiedlicher Ausprägung. Auszubildende dieser beiden Berufe können unter bestimmten Voraussetzungen bereits ab einem Alter von 18 Jahren (sonst 21 Jahre) in der Personenbeförderung auch schon während der Ausbildung eingesetzt werden. Zu den Voraussetzungen gehören die Beschränkung auf den Linienverkehr bis 50 Kilometer Linienlänge, mindestens der einjährige Besitz der Fahrerlaubnisklasse B und eine erfolgreich verlaufene medizinisch-psychologische Untersuchung. Absolventen der beiden Ausbildungsgänge erhalten automatisch den Befähigungsnachweis nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz, müssen sich also keiner gesonderten Prüfung unterziehen.

Berufskraftfahrer mit 18 Jahren

Die Ausbildung zum Berufskraftfahrer mit 18 Jahren als dreijähriger Lehrberuf begann in Baden-Württemberg als Modellprojekt bereits im Jahr 2001. Das Innenministerium schuf die Rahmenbedingungen für dieses Modellprojekt, insbesondere die Absenkung des Führerscheinalters auf 18 Jahre. Seit 1. Oktober 2006 ist dieses Ausbildungsmodell im Rahmen der Umsetzung der EU-Berufskraftfahrerrichtlinie auf das gesamte Bundesgebiet ausgedehnt. Es handelt sich um einen anerkannten dreijährigen Lehrberuf im dualen System. Der Berufskraftfahrer ist hierbei in erster Linie ein technisch orientierter Beruf mit den beiden Fachrichtungen Omnibus und Lkw. Der Vorteil einer solchen Ausbildung besteht darin, qualifizierte und technisch versierte Fahrer zu bekommen, die darüber hinaus in das Verkehrsunternehmen besser integriert sind und neben dem technischen Fachwissen auch Inhalte der Dienstleistung und Kundenorientierung vermittelt bekommen. Dies bedeutet letztlich auch eine erhebliche Aufwertung dieses Berufes, und die Absolventen sind nach der Ausbildung vielseitiger einsetzbar. In der Praxis hat sich gezeigt, dass bei der Auswahl geeigneter Bewerber ein vorgeschaltetes einwöchiges Praktikum sinnvoll ist,

damit die Bewerber sich von den Anforderungen dieses Berufes bessere Vorstellungen machen können, und erst danach mittels Test und Vorstellungs- beziehungsweise Auswahlgespräch die geeigneten Kandidaten auszuwählen. In der Ausbildung selbst dient das erste Lehrjahr zunächst als Grundausbildung und erst das zweite Lehrjahr zur Vorbereitung und zum Erwerb eines auf den Linienverkehr begrenzten Führerscheins.

Die Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF)

Demgegenüber ist die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb mehr eine kaufmännisch-serviceorientierte Ausbildung. Die Fachkraft im Fahrbetrieb ist insbesondere für den Bereich des ÖPNV sehr interessant, da Absolventen ab 18 Jahren nicht nur beim Bus, sondern auch in der Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen eingesetzt werden können, sofern sie über die entsprechende Fahrerlaubnis nach der Betriebsordnung Straßenbahn verfügen. Voraussetzung ist allerdings der Abschluss der Ausbildung oder aber ein entsprechender Antrag des Betriebsleiters des ausbildenden Verkehrsunternehmens und die Genehmigung durch die zuständige Technische Aufsichtsbehörde.

Die Fachkraft im Fahrbetrieb bietet darüber hinaus gegenüber dem Berufskraftfahrer weitere gewichtige Vorteile für die Nahverkehrsunternehmen. Ausbildung und Einsatzmöglichkeiten der Fachkraft im Fahrbetrieb beschränken sich bei Weitem nicht auf den reinen Fahrbetrieb, sondern gehen erheblich darüber hinaus. Die FiF ist eher ein Multitalent. Neben der Fahrtätigkeit gehört zu den Ausbildungsinhalten selbstverständlich die Fahrzeugtechnik einschließlich Wartung und Pflege. Darüber hinaus aber auch Verkehrsservice, kaufmännisches Wissen und Verkehrsmanagement. Dabei lernt die FiF im Rahmen der Koordinierung des Fahrbetriebs das Arbeiten mit Informations- und Kommunikationssystemen, den Umgang mit konfliktträchtigen Situationen und die Überwachung und Koordinierung des Verkehrsnetzes. Hierzu gehört auch das Erstellen von Dienst- und Fahrplänen, die Disposition von Fahrzeugen und Personal sowie eine kundenorientierte Fahrplangestaltung.

Ausbildungspartner

Branchenorganisation:

- Initiator
- überbetrieblicher Unterricht
- Koordinator

IHK:

- Eignung Ausbildungsstätte
- Prüfung

Verkehrsunternehmen:

- Ausbildungsplätze

Fahrschule:

- Führerscheinausbildung

Berufsschule:

- Blockunterricht

Ein weiterer Schwerpunkt der Ausbildung liegt bei Marketing und Vertrieb sowie auf der Vermittlung kaufmännischen Wissens. Hierbei lernen die Auszubildenden nicht nur kundenorientierte und kundenfreundliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten, sondern auch Öffentlichkeitsarbeit und Werbung einschließlich der Bearbeitung von Kundenanliegen und Beschwerden. Ferner umfasst der Ausbildungsinhalt die Abrechnung von Fahrdienstleistungen. Im Zuge der kaufmännischen Wissensvermittlung lernt die künftige FiF alles über Aufgaben, Struktur und Rechtsformen eines Nahverkehrsunternehmens. Insbesondere werden Kenntnisse im Personalwesen und im Rechnungswesen vermittelt. In der Praxis wird eine angehende FiF, neben dem Blockunterricht in der Berufsschule, im Verkehrsunternehmen an vielen Stellen eingesetzt: in den Betriebshöfen, der Verkehrsaufsicht und eventuell der Betriebsleitstelle sowie den Verkaufsstellen bis hin zu den einzelnen Stationen innerhalb des Unternehmens wie Einkauf und Buchhaltung, Personalbetreuung, Gebäude und Liegenchaftsmanagement.

Vorteile für die Verkehrsunternehmen

Die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb eröffnet den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, neue, qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unmittelbar nach deren Schulabschluss für eine Tätigkeit in einem Verkehrsunternehmen zu interessieren und zu gewinnen, bevor diese sich für eine andere Ausbildung entscheiden. Den Auszubildenden können ein

attraktives Ausbildungsangebot, gute Übernahmechancen und ein vielseitiger Beruf angeboten werden. Damit kann sichergestellt werden, sich auch künftig auf dem problematischer werdenden Arbeitsmarkt bei der Personalaquisition als Verkehrsunternehmen zu behaupten. Weiterhin erhält das Verkehrsunternehmen flexibel einsetzbare Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die nicht nur im Fahrdienst eingesetzt werden können, sondern je nach aktuellem Bedarf in unterschiedlichen Positionen des Unternehmens.

Rechtsanwalt Harald Dobelmann

Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) – ein Multitalent: Neben der Fahrtätigkeit gehört zu den Ausbildungsinhalten die Fahrzeugtechnik einschließlich Wartung und Pflege



Rückläufige Schülerzahlen: Welche Zukunft hat der ÖPNV in den ländlichen Regionen?

Viele Schüler sind auf ihrem Schulweg auf zuverlässige Verbindungen mit Bussen und Bahnen angewiesen. Umgekehrt bietet gerade in dünner besiedelten Regionen allein ein konstantes Schüleraufkommen die Gewähr, dass es auch hier ein Grundangebot im ÖPNV gibt. Diese wechselseitige Abhängigkeit droht vor dem Hintergrund sinkender Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG, des demografischen Wandels und der bayerischen Schulstandortpolitik in einigen Regionen aus dem Gleichgewicht zu geraten. Die VDV-Landesgruppe Bayern hat das Problem aufgegriffen und zum Thema des 8. Bayerischen Nahverkehrstages gemacht, der am 13. Dezember 2007 in Nürnberg stattfand.

Aufgabenstellung des Nahverkehrstages

Der Bayerische Nahverkehrstag wurde zu Beginn der 1990er Jahre eingeführt und wird seitdem grundsätzlich im Zweijahres-Turnus veranstaltet. Gastgeber sind die beiden ÖPNV-Branchenverbände im Freistaat Bayern, VDV und Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO). Die Tagung richtet sich primär an die Vertreter von Ministerien, Aufgabenträgern und Genehmigungs- beziehungsweise Aufsichtsbehörden. Im Mittelpunkt der Veranstaltungen stehen jeweils aktuelle Themen und ihre Bewertung aus der Sicht der beiden Verbände. Der Bayerische Nahverkehrstag hat sich mittlerweile als feste Einrichtung etabliert und erfreut sich regen Zuspruchs. Ziel des 8. Bayerischen Nahverkehrstages war es, die verkehrs- und strukturpolitische Bedeutung des Schülerverkehrs für einen gut funktionierenden ÖPNV in Stadt und Region zu beleuchten und zu diskutieren.

Handlungsrelevanz

In den letzten Jahren hat im Freistaat Bayern eine Entwicklung eingesetzt, die Grund zur Sorge

gibt. Präziser gesagt, greifen hier drei Entwicklungen ineinander, an deren Ende aus Sicht des ÖPNV kein gutes Ergebnis stehen kann:

1. Die staatlichen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG sind seit dem Jahr 2003 von 123 Millionen Euro um 19 Prozent auf mittlerweile 100 Millionen Euro gesunken.
2. Die demografische Entwicklung führt auch in Bayern dazu, dass nicht nur, aber auch die Zahl der Schulanfänger in einigen Regionen seit einigen Jahren spürbar zurückgeht. Dadurch droht das Fahrgastaufkommen in öffentlichen Linienverkehren nach § 42 PBefG zurückzugehen mit der Folge, dass in Einzelfällen eine Rückumwandlung in so genannte freigestellte Schülerverkehre droht.
3. Die unter Ziffer 2 beschriebene Entwicklung hat zu zahlreichen Veränderungen an traditionellen Schulstandorten geführt. Was auf den ersten Blick nach Ressourcenoptimierung aussieht, hat den großen Nachteil, dass Schüler teilweise deutlich längere Schulwege in Kauf nehmen müssen als bisher.

Eckdaten

Nach der amtlichen Statistik leben im Freistaat Bayern derzeit rund 12,5 Millionen Einwohner auf einer Fläche von 70.500 Quadratkilometern (zum Vergleich: in Baden-Württemberg leben 10,7 Millionen Einwohner auf einer Fläche von 35.750 Quadratkilometern; in Nordrhein-Westfalen 18 Millionen Einwohner auf 34.085 Quadratkilometern). Die Siedlungsdichte rangiert dabei in einer Bandbreite von 244 Einwohnern pro Quadratkilometer im Regierungsbezirk Oberbayern und 112 Einwohnern pro Quadratkilometer im Regierungsbezirk Oberpfalz. 63 Prozent der Einwohner Bayerns leben in einer Gemeinde, die der Definition nach als Kleinstadt (unter 20.000 Einwohner) zählt. Aus einer anderen Perspektive betrachtet gilt: In nur 65 von insgesamt 2.056 bayerischen Städten und Gemeinden wohnen mehr als 20.000 Einwohner.

Das Rückgrat wird instabil

85 Prozent des Schülerverkehrs werden in Bayern über den ÖPNV abgewickelt. Dahinter verbirgt sich die gewaltige Zahl von 332 Millionen beförderten Schülern pro Jahr. Im Regionalverkehr ist es keine Seltenheit, dass auf manchen Buslinien die Schüler 80 Prozent des Fahrgastaufkommens stellen. Doch schon längst befindet sich dieses für den ÖPNV so wichtige Kundensegment auf einem schleichenden Rückzug. Während im Schuljahr 2004/2005 noch 1,88 Millionen Schüler allgemein bildende und berufliche Schulen im Freistaat Bayern besuchten, ist diese Zahl

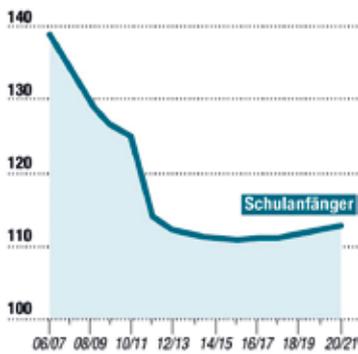
Verteilung der Einwohner Bayerns auf die Gemeinden nach Größenklassen (Stand: 2006)

Einwohner	Gemeinden	Einwohner	Einwohneranteil
unter 1.000	133	111.388	0,9%
1.000 bis unter 2.000	592	866.270	6,9%
2.000 bis unter 5.000	782	2.505.266	20,1%
5.000 bis unter 10.000	327	2.231.017	17,9%
10.000 bis unter 20.000	157	2.152.033	17,2%
20.000 bis unter 50.000	48	1.411.055	11,3%
50.000 bis unter 100.000	9	551.852	4,4%
100.000 oder mehr	8	2.663.777	21,3%
Summe	2.056	12.492.658	100,0%

Quelle: Statistisches Jahrbuch für Bayern 2007

Schulanfänger

in Bayern; Angaben in Tausend



SZ-Grafik / Quelle: Statistisches Institut für Schulqualität und Bildungsforschung

seitdem rückläufig. Modellrechnungen sehen voraus, dass sie im Schuljahr 2011/2012 erstmals unter die Grenze von 1,8 Millionen fällt und zum Schuljahr 2025/2026 nur noch bei 1,51 Millionen liegen wird.

Vom demografischen Wandel besonders betroffen sind Gemeinden in den Größenklassen »unter 1.000 Einwohner« sowie »1.000 bis unter 2.000 Einwohner«. Viele von ihnen liegen mehr oder weniger weit verstreut in den niederbayerischen, oberpfälzischen und oberfränkischen Landkreisen. Das Bayerische Kultusministerium geht in seinen Veröffentlichungen davon aus, dass die Zahl der Schüler in einigen dieser Regionen mittelfristig um bis zu 30 Prozent abnehmen wird.

Die Folgen sind schon heute sichtbar: Schulen schließen ganz oder werden mit benachbarten Schulstandorten zusammengelegt. »Langsam gehen die Lichter aus«, so überschrieb eine große überregionale Zeitung einen Artikel, in dem die Folgen des Schülerchwundes für die Grund- und Hauptschulen in den dünner besiedelten Regionen Bayerns beschrieben wurde. »In den vergangenen Jahren wurden in Bayern rund 500 Hauptschulstandorte geschlossen, das ist ein Drittel.« Der bayerische Lehrer- und Lehrerinnenverband schätzt, dass noch weitere 300 dieses Schicksal ereilen wird, war dort zu lesen. Die Ursachen hierfür sind zwar nicht allein im demografischen Wandel zu suchen, allerdings trägt auch er im erheblichen Teil zu dieser Entwicklung bei.

Das Problem, welches bisher primär in den neuen Bundesländern ein Thema war, hat längst auch Bayern erreicht. Es zeigt

sich dabei in einer regional höchst unterschiedlichen Ausprägung. Zwar haben die Medien das Thema längst aufgegriffen – über die Folgen für den öffentlichen Personennahverkehr findet man allerdings kaum ein Wort. Die Analyse des Problems beschränkt sich vorzugsweise auf die Auswirkungen auf die örtliche Schul- und Geschäftsinfrastruktur.

Schülerverkehr: Ein Orchester mit vielen Soloinstrumenten

Das System »Schülerverkehr« ist vergleichbar mit einem Orchester, in dem viele Soloinstrumente in Einklang zu bringen sind. Auf den Wirkungskreis der Schulträger bezogen klappt das in der Regel gut, weil es sich um Prozesse handelt, die sich über viele Jahre gut eingespielt haben. Das Problem bei diesem Themenkomplex ist, dass es keinen Maestro gibt, der einen Überblick über das Gesamtgeschehen auf Landesebene hat.



So musste es auch auf dem Nahverkehrstag bei dem Versuch bleiben, die Zukunft des Schülerverkehrs mit seinen verschiedenen Aspekten und Abhängigkeiten exemplarisch am Beispiel eines einzelnen Landkreises darzustellen.

Welche Summen landesweit insgesamt in die Schülerbeförderung fließen, vermag niemand exakt zu sagen. Allein drei Staatsministerien sind mit dem Thema »Schülerverkehr« direkt oder indirekt befasst. Ergänzend dazu agieren auf lokaler oder regionaler Ebene Schulträger, Schulverbände, Verkehrsunternehmen, Polizei, Eltern und last but not least auch die Schüler selber. Und jeder hat zum Teil konträre Ansprüche an das System.

Fazit und Ausblick

Heute fährt der ÖPNV in Bayerns Regionen nahezu flächendeckend. Doch wie lange noch? Die Zahlen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung sprechen eine ebenso deutliche wie ernüchternde Sprache. In Schaubilder umgesetzt wirken sie für die betroffenen Landkreise geradezu Besorgnis erregend.

Die Leidtragenden dieser zu erwartenden Entwicklung werden die verbleibenden Schüler sein, die künftig nach einem langen Schultag und einem noch längeren Heimweg bei Dunkelheit wieder nach Hause kommen – sofern überhaupt noch ein Bus bis zu ihrem Wohnort fährt. Manche werden dabei noch die Möglichkeit haben, während der Vorbeifahrt ihr ehemaliges Schulgebäude zu sehen, welches in der Zwischenzeit zu einer Begegnungsstätte für Senioren umfunktionierte wurde.

Wie lange fährt der Bus noch zu ihrem Wohnort? Gerade Schüler sind auf einen flächendeckenden ÖPNV in der Region angewiesen

Geht diese Entwicklung ungehemmt so weiter, droht der öffentliche Personennahverkehr in der Region mangels Geld, mangels Fahrgästen und aufgrund weit entfernt liegender Schulstandorte zur »bedrohten Art« zu werden. Es gilt, die Bedeutung des Schülerverkehrs für die Mobilität aller Menschen in den ländlichen Regionen im Auge zu behalten.

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

ÖPNV in Hessen unterstreicht seine Stärken: Kundenorientierung, Leistungsanspruch und Umweltbewusstsein setzen Maßstäbe

Auch 2007 waren die Kunden des ÖPNV in Hessen die Gewinner. So konnten sie aufgrund der Leistungen und Ideen der VDV-Mitgliedsunternehmen unter mehr Service- und Informationsangeboten sowie Produkten wählen, um noch schneller und bequemer an ihr Ziel zu gelangen. Dank der anhaltenden Modernisierung der Fahrzeugflotten tun sie dies auch mit einem guten Gewissen, denn Bus und Bahn leisten schon seit Langem einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

NordhessenKarte 60plus: attraktives Angebot für Senioren

Der Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) hat ein gezielt auf die Mobilitätsbedürfnisse von Senioren zugeschnittenes Angebot entwickelt. Dabei handelt es sich um eine spezielle Jahreskarte für Menschen ab 60 Jahren. Mit der NordhessenKarte 60plus sind Senioren zu jeder Tageszeit in der gesamten Region Nordhessen mit Bus und Bahn mobil. Zusätzlich bietet die Karte viele Vergünstigungen in Museen und anderen Einrichtungen. Der NVV übernahm damit – nicht zuletzt dank der Unterstützung der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) bei der Einführung und Vermarktung – eine wichtige Vorreiterrolle. Die NordhessenKarte 60plus kostet 398 Euro, eine zweite im Haushalt lebende Person über 60 Jahre zahlt nur 199 Euro. In den nächsten drei Jahren ist geplant, allein durch dieses Angebot 4.000 Neukunden zu gewinnen.

Frankfurt: Mit NFC-Ticket- und Infoservices unterwegs mobil sein

Im letzten Jahr testeten in Frankfurt am Main zirka 300 Teilnehmer das neue Informations- und Ticketing-System für Mobiltelefone, die mit der Near Field Communication Technologie (NFC) ausgerüstet sind. Eine überwältigende Mehrzahl

begrüßte den hohen Komfort und die Geschwindigkeit des Ticketkaufs über die so genannten »ConTags« – passive NFC-Funkchips, die an ausgewählten Haltestellen montiert sind. Bei Berührung des ConTags wird das HandyTicket-Programm der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) geöffnet und die jeweilige Haltestelle automatisch eingelesen. So können aktuelle Haltestelleninformationen abgerufen oder auch Tickets gekauft werden.

Wegen der guten Ergebnisse in der Marktforschung entschieden sich der RMV und seine Partner Nokia, T-Systems, die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (traffiQ) sowie die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF), das Angebot auf alle Frankfurter Haltestellen auszudehnen. Darüber hinaus sehen die Beteiligten ihre Überlegungen bestärkt, in den kommenden Jahren die NFC-Technologie verbundweit allen Fahrgästen zur Verfügung zu stellen. Denn mit dem Ticketkauf per NFC-Handy geht es noch einfacher als bei dem ohnehin schon bequemen Ticketkauf per Handy. Bis Anfang 2008 wird daher jede der rund 700 Haltestellen und Stationen im Stadtgebiet und auch am Frankfurter Flughafen mit insgesamt rund 7.000 der passiven Funkchips ausgestattet.

Weiteres Busbündel in Frankfurt vergeben

Am 14. Dezember 2008 werden weitere über eine Ausschreibung vergabene Busverkehre in Frankfurt am Main starten. Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (traffiQ) hat das zur britischen Arriva-Gruppe gehörende Busunternehmen Autobus Sippel GmbH in Hofheim mit Betrieb der neun Buslinien des Linienbündels C im Frankfurter Süden beauftragt. Das Unternehmen erhielt damit den Zuschlag zur Erbringung von jährlich 2,1 Millionen Fahrplankilometern.

V-Bus erhält Genehmigung für regionalen Busverkehr Odenwald-Mitte

Die V-Bus GmbH übernahm im Kreis Bergstraße den regionalen Busverkehr für das Linienbündel Odenwald-Mitte. Nachdem die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) als Aufgabenträger des Kreises Bergstraße in einer Ausschreibung für das Linienbündel die erforderlichen Qualitätsstandards festgelegt und veröffentlicht hatte, erteilte das Regierungspräsidium Darmstadt nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens die Genehmigung. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 1. April 2007. Die Genehmigung wurde für acht Jahre bis ins Jahr 2015 erteilt. Das Tochterunternehmen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) hat seinen Sitz in Viernheim und bedient im Kreis Bergstraße bereits die Strecke zwischen Weinheim und Birkenau – Nieder-Liebersbach.

Wettbewerb im Ried abgeschlossen

Die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH hat nach Abschluss eines Wettbewerbsverfahrens die Buslinien im Ried (Kreis Bergstraße) an die Firma Werner GmbH & Co KG, einem Unternehmen der AbellioGruppe, vergeben. Ab dem Sommerfahrplan 2008 wird Werner fünf Buslinien im Raum Bensheim, Biblis, Bürstadt, Heppenheim, Lampertheim, Lorsch und Viernheim bedienen. Die Linien umfassen insgesamt rund eine Million Fahrplankilometer im Jahr. Im Regelverkehr kommen klimatisierte Neufahrzeuge mit Niederflurtechnik zum Einsatz.

Innovation durch Erfahrung: Schon bei der Entwicklung der NordhessenKarte 60plus, einer Jahreskarte für Menschen ab 60, hat der NVV die Zielgruppe mit eingebunden



ICE-Taufe in Wehrheim: VHT und Hessische Landesbahn mit Informationen vor Ort

»Großer Bahnhof« im Taunus: Anlässlich der Taufe eines ICE auf den Namen Wehrheim (Taunus) kamen 3.000 Besucher in das hessische Apfeldorf. Auch der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) und die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) waren vor Ort und nahmen das Bürgerfest zum Anlass, um über die Themen Mobilität und Taunusbahn zu informieren. Der VHT ist Eigentümer der Infrastruktur der sogenannten Taunusbahn-Strecke. Die HLB ist als Verkehrsunternehmen für die Instandhaltung der Infrastruktur verantwortlich. Sie erbringt die Verkehrsleistung auf der Taunusbahn. Darüber hinaus fährt das Unternehmen zahlreiche Busleistungen im Hochtaunuskreis.

Attraktiv und zeitgemäß – ÖPNV investiert gezielt in Fahrgast- komfort und Klimaschutz

Mit neuen Straßenbahnen und Bussen sowie durch umfassende Infrastrukturinvestitionen haben die hessischen ÖPNV-Unternehmen die Qualität in den vergangenen Monaten spürbar gesteigert. So investierte der Darmstädter Verkehrskonzern HEAG mobilo GmbH insgesamt 43 Millionen Euro in die Beschaffung von 18 neuen Niederflurstraßenbahnen der Serie ST 14 (Alstom/Bombardier) und von 14 Neufahrzeugen für die Busflotte. Neun der neuen Omnibusse erfüllen dank der eingebauten Rußpartikelfilter und eines modernen Verfahrens zur Abgasreinigung den Enhanced Environmentally-friendly Vehicle-Standard (EEV-Standard). In Offenbach wurden durch die Offenbacher Verkehrs-Betriebe GmbH 15 neue Omnibusse auf die Straße gebracht. Die Wahl bei den elf Gelenkombussen fiel dabei auf den EvoBus Citaro O 530 von Mercedes-Benz; bei den vier Solo-Bussen bekam die Firma MAN den Zuschlag. Die neuen Fahrzeuge verfügen nicht nur über eine Klimaanlage und durchgehende Niederflrigkeit, sondern erfüllen alle EU-Standards zur Schadstoffminderung von Dieselmotoren.

In Nordhessen setzt die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) seit Juli 2007 sechs neue Schubgelenkbusse des Herstellers MAN und seit November des Berichtsjahres



20 neue Schubgelenkbusse der Firma Solaris ein. Insgesamt investierte das Unternehmen dafür acht Millionen Euro. Da alle Fahrzeuge mit Niederflurtechnik ausgerüstet sind, werden damit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen spürbare Verbesserungen erzielt. Und auch die Umwelt profitiert. Die Solarisbusse entsprechen sogar dem EEV-Standard und erfüllen damit schon jetzt die für 2009 und 2012 geforderten EU-Normen. Die Modernisierung der ÖPNV-Fahrzeugflotten in Hessen ist damit nicht nur ein Gewinn an Fahrgastkomfort, sondern macht erneut den nachhaltigen Beitrag des ÖPNV zum Klimaschutz deutlich.

Hessen zieht mit Güttler-III-Erlass Konsequenzen aus BVerwG-Urteil

Das hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hat mit Datum vom 27. Juli 2007 einen Erlass veröffentlicht, mit dem die Konsequenzen aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) gezogen wurden. Das BVerwG hatte zuvor im Herbst 2006 die Frage, ob im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine rechtssichere Teilbereichsausnahme besteht, positiv beantwortet. Das Land Hessen musste das Urteil annehmen und die bisher verteidigte Ausnahmeposition aufgeben, dass alle über die reinen Fahrgelderlöse hinausgehenden Einnahmen zwangsläufig zur Gemeinwirtschaftlichkeit mit der Folge der Ausschreibung führen würden. Mit dem Urteil wurden die beihilferechtlichen Erwägungen in den Erlassen ebenfalls gegenstandslos, weil das BVerwG eine Prüfungskompetenz der Genehmigungsbehörden zu beihilfe-

rechtlichen Fragen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für eigenwirtschaftliche Linienverkehre ausdrücklich verneinte.

In der Endfassung des Erlasses wird die weithin praktizierte Finanzierung von Verkehren über einen Verlustausgleich im kommunalen steuerlichen Querverbund nicht mehr generell als eine gemeinschaftsrechtlich unzulässige Beihilfe qualifiziert. Es wird nun lediglich davon ausgegangen, dass eine solche Beihilfe vorliegen kann. Zweitens stellen die Regelungen auf das Verhältnis zwischen der Genehmigungsbehörde und der Aufgabenträgerorganisation ab. Letztere wird betreffend der Veröffentlichung von Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Liniengenehmigungen im Erlass dazu aufgefordert, »kalkulationserhebliche Daten über die zukünftige Einnahmementwicklung o. ä.« bereitzustellen. Außerdem ist in Fällen, in denen mehrere konkurrierende Anträge vorliegen, beabsichtigt, die Bewertung der Aufgabenträgerorganisation vor der Entscheidung miteinzubeziehen, was wiederum den vom HMWVL vertretenen Standpunkt verdeutlicht, dass die Aufgabenträgerorganisationen in Hessen zur Mitwirkung in einem Verfahren nach § 13 PBefG berechtigt und verpflichtet sind.

Dipl.-Verwaltungsw. Matthias Jost

Kräftiges Plus bei Umweltfreundlichkeit und Fahrgastqualität – die ÖPNV-Unternehmen in Hessen investierten in die Modernisierung ihrer Fahrzeuge

Die Zukunft ist trimodal – Schienengüterverkehr weiterhin im Aufwind

Die niedersächsische Verkehrsbranche verbuchte im Jahr 2007 das mit dem Land Niedersachsen erzielte Ergebnis als großen Erfolg: Nachdem die erforderliche Quote von 90 Prozent der für 2005 gezahlten Ausgleichssumme erreicht wurde, konnten die Mitgliedsunternehmen eine Vereinbarung über die vertragliche Abgeltung von Ausgleichsansprüchen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) abschließen. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) lud zu einer gemeinsamen Gesprächsrunde zur Thematik »Gestaltung des Verfahrens im Genehmigungswettbewerb gemäß §§ 13, 42 PBefG«; versteigerungsähnliche Verfahren sollen unterbunden und dem im PBefG verankerten Schutz des Altkonzessionärs ein »Last-Call« im Verfahrenslauf eingeräumt werden. In 2007 wurde die dritte Generation der Nahverkehrspläne durch die Aufgabenträger unter Beteiligung der Mitgliedsunternehmen aufgestellt. Zentrale Gestaltungsbedeutung nehmen hier die Teilnetze ein, die Grundlage für künftige Ausschreibungen darstellen. Der neu gewählte Landesgruppenvorstand nahm unter Vorsitz von Prof. Dr. Stephan Rolfes (Vorstand der Stadtwerke Osnabrück AG) im Sommer seine Arbeit auf.

Aufwind im Güterverkehr

Erfreuliche Zuwächse der Nachfrage bei Güter- und Personenverkehrsleistungen auf der Schiene haben zu spürbaren Engpässen der Traktions- und Transportkapazitäten sowie qualifizierter Personale bei den regionalen Bahnen geführt. Größere Bedeutung wird den infrastrukturellen Aufgabenstellungen des Eisenbahnverkehrs beizumessen sein, weil gerade im Bereich der Landesgruppe Niedersachsen/Bremen, die alle großen deutschen Seehäfen einschließlich des Jade-Weser-Port-Projektes eisenbahntechnisch erschließt, auf regionale Eisenbahninfrastrukturen zurückgegriffen werden muss.

DB AG stellt Masterpläne für den Güterverkehr auf

Um für alle Verkehre eine tragfähige Grundlage zu schaffen, hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) gemeinsam mit den Häfen den »Masterplan Schiene, Seehafen-Hinterland-Verkehr« entwickelt. Infrastrukturell sorgen im ersten Schritt Kleinmaßnahmen wie

Blockverdichtungen, zusätzliche Weichenstraßen und eine Erweiterung der westlichen Hamburger Hafenanbindung für eine Steigerung der Leistungsfähigkeit. 250 Millionen Euro sind vom Haushaltsausschuss im Mittelfristzeitraum bis 2011 zusätzlich bewilligt worden.

Bentheimer Eisenbahn mit trimodalem Güterumschlagzentrum

Das größte Projekt in der 112-jährigen Geschichte der Bentheimer Eisenbahn (BE) ist fertiggestellt. Das Bahnunternehmen mit Sitz in Nordhorn investierte rund 12,5 Millionen Euro in das trimodale Terminal für den Güterumschlag auf Bahn, Lkw und Schiff. 60.000 Container sollen hier im deutsch-niederländischen Gewerbegebiet Europark Coevorden pro Jahr umgeschlagen werden. Abgerundet wurde die Eröffnungsveranstaltung mit einer Fahrzeugausstellung und der Demonstration von Entladungsvorgängen bei Containern mit »Reach-Staker«.

Neue Oberbauformen bei der Borkumer Kleinbahn

Die Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH hat im Jahr 2007 begonnen, das Gleis II von Borkum-Hafen nach Borkum-Bahnhof auf einer Länge von 7,5 Kilometern zu erneuern. Der Oberbau wird aus Geofließ, Gleisbauschotter sowie Betonschwelle und Schiene S49 hergestellt. Zusätzlich projektiert die Borkumer Kleinbahn den Einsatz von Porenbeton als Oberbaumaterial. Es ist vorgesehen, die Einsatzmöglichkeiten des Porenbetons im Gleisbau mit der technischen Universität Braunschweig zu erarbeiten.

üstra auf neuen Wegen: »Bus-tuning« und zweiter Rollstuhlplatz im Bus

Mit Fahrkartenverkauf und persönlicher Beratung ergänzt der Azubi-Ticketpoint in der Passerelle im Hauptbahnhof Hannover das Angebot für täglich zirka 90.000 Fahrgäste. Auf der Ideen-Expo präsentieren Azubis erstmals das Ergebnis des Projektes »Pimp my Bus«. Auch Ministerpräsident Christian Wulff schaute sich den »aufgemotzten Bus« an. Die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG hat auf die Richtlinie der Europäischen Union reagiert und Busse mit einem zweiten Stellplatz für Rollstuhlfahrer nachgerüstet. Die Umbaukosten pro Fahrzeug betragen zirka 4.000 Euro.

»Niedersachsen ist am Zug« – Modernisierungsprogramm abgeschlossen

Mit der Eröffnung des Bahnhofes Hämelerwald hat die DB AG die Umsetzung des Modernisierungsprogramms »Niedersachsen ist am Zug« beendet. Damit wurde es der DB AG ermöglicht, mehr als jede zweite Bahnstation in Niedersachsen umzubauen und an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen.

S-Bahnverlängerung nach Stade – Zweistromfahrzeuge im Einsatz

Seit Dezember 2007 fährt die Hamburger S-Bahn über Buxtehude nach Stade erstmals auf niedersächsischem Gebiet. Die S-Bahn wird im bisherigen Netz als Gleichstrom-S-Bahn betrieben, muss aber zwischen Neugraben und Stade unter der Wechselstrom-Oberleitung verkehren. Auf der Strecke werden zweistromfähige Fahrzeuge der Baureihe ET 474.3 eingesetzt.

Zusätzliche Strecken für metronom

Zum Fahrplanwechsel im Dezember hat die metronom Eisenbahngesellschaft mbH auf drei neuen Strecken den Betrieb aufgenommen: Hamburg – Cuxhaven, Hamburg – Lüneburg und Hamburg – Tostedt. Die Doppelstockzüge sollen 70.000 Fahrgäste täglich befördern. Der Firmenleitsatz »Engagiert in Bewegung« mit der konsequenten Kundenorientierung führte bei Kundenzufriedenheitsanalysen zu Traumnoten um 1,95.

Fahrgastfreundlich: Sechs zusätzliche Züge der EVB ermöglichen seit Ende 2007 auf dem Streckenabschnitt Bremervörde – Buxtehude samstags einen Studentakt

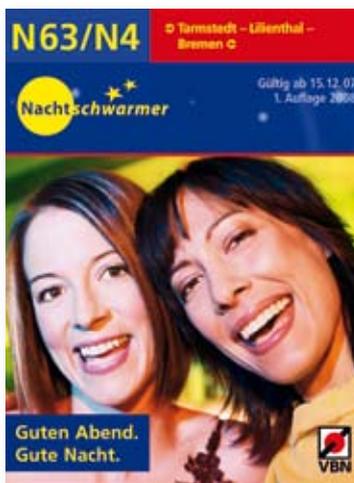


EVB erhält KulturKontakte-Preis und verbessert weiter ihr Angebot

Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) erhielt am 12. November 2007 den Sonderpreis »KulturKontakte« für die langjährige Kooperation mit der Künstlergruppe »Das Letzte Kleinod«. Auf dem Abstellgleis am Bahnhof ist der Projektzug beheimatet, mit dem die Inszenierungen durch die EVB zu den Spielorten gebracht werden. Dieser Zug ist im Winter gleichzeitig Spielstätte für Kindermärchen. KulturKontakte ist eine Gemeinschaftsinitiative der Regierungsvertretung Lüneburg, der Industrie- und Handelskammern Lüneburg-Wolfsburg und Stade sowie der Handwerkskammer Lüneburg-Stade. Seit dem 9. Dezember 2007 verkehren sechs zusätzliche EVB-Züge. Im Abschnitt Bremervörde–Buxtehude wird samstags ein Stundentakt angeboten. Bei der Fahrplanerstellung wurde auf ideale Umsteigeanschlüsse in Buxtehude geachtet.

VBN: Neue Nachtschwärmerlinie N63

Im Dezember 2007 startete eine neue Nachtschwärmerlinie: Die N63 verbindet in der Nacht von Samstag auf Sonntag Tarmstedt und Grasberg mit Lilienthal und Bremen-Borgfeld. Unter der Regie des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) wird die N63 von dem Verkehrsunternehmen Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) betrieben. Es wird ein Nachtlinienzuschlag erhoben. Für die Nutzer bietet der Landkreis Osterholz ein Bonbon: Von den Haltestellen im Landkreis Osterholz können Fahrgäste mit einem Taxi zum halben Preis nach Hause fahren.



Ein deutliches Signal für den Klimaschutz: Mit nunmehr 18 Bussen ist bereits jedes fünfte Fahrzeug der Verkehr und Wasser GmbH (VWG) ein Erdgasbus

Neue Buslinien in den Landkreisen Harburg und Rotenburg

Der Fahrplanwechsel 2007/2008 hat positive Auswirkungen in den Landkreisen Harburg und Rotenburg: Die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) und die Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) haben eine bessere Anbindung dieses Raumes mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorgenommen und mit den Landkreisen ein tragfähiges Finanzierungskonzept vereinbart. Statt fünf Fahrten pro Richtung werden nun zwölf Fahrten durchgeführt.

Für Kunden aus dem Landkreis Rotenburg werden erstmalig Übergangstarife in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) angeboten. Die Orte Halvesbostel und Holvede, die sonst nur im Schülerverkehr erreichbar waren, erhalten mit sechs Hin- und Rückfahrten täglich eine vollwertige Verbindung nach Tostedt und Hamburg. In Tostedt bestehen direkte Anschlüsse an die metronom Eisenbahngesellschaft mbH Richtung Buchholz in der Nordheide und Hamburg.

Verkehr und Wasser GmbH (VWG) weiter im Aufwind

Mehrere Projekte konnten in Oldenburg zur Verbesserung der Erlössituation und Attraktivitätssteigerung des Angebotes beitragen: Der zu Jahresbeginn eingeführte »kontrollierte Vordereinstieg« trägt zur Einnahmesicherung bei. Mit der Aktion »Neubürgertasche« werden in Kooperation mit den Bürgerämtern sämtliche Neubürger Oldenburgs mit Informationen zum ÖPNV-Angebot angesprochen. In der zweiten Jahreshälfte standen Angebotsverbesserungen im

Mittelpunkt. Mit der Eröffnung des Möbelhauses IKEA ist die neue Linie 317 eingerichtet worden. Seit 2006 wird jeder neue Bus bei der VWG mit Erdgasantrieb angeschafft; derzeit sind es 18 Fahrzeuge im Fuhrpark. Das Mehrjahresprogramm zum niederflurergerechten Umbau der Haltestellen konnte mit insgesamt über 600 Haltestellen abgeschlossen werden.

Neues Verkehrskonzept für den Südkreis Helmstedt

Die Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG) und der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) legten für den Verkehrsraum Schöningen/Büddenstedt/SG-Heeseberg/Schöppenstedt zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2007 ein neues Verkehrskonzept mit Busverkehren vor. Durch den Abbau des Braunkohlepfiebers bei Schöningen wird die Kursbuchstrecke 312 unterbrochen und die Bahnstrecke zwischen Schöppenstedt und Helmstedt nicht mehr per Bahn bedient. Mehr Fahrten im merkfähigen Stundentakt, kurze Umsteigezeiten, zusätzliche Haltepunkte, Einsatz moderner niederfluriger und behindertengerechter Busse, schnellere Fahrzeiten – das sind die klaren Vorteile des Bussystems für diese Region. Fahrkarten für den Fernverkehr der DB AG zu den ehemaligen Bahnhöfen (Tarifpunkten) Watenstedt, Jerxheim, Söllingen, Schöningen und Büddenstedt finden in den KVG-Bussen Anerkennung.

Ulrich Bethke

Der VBN-Nachtschwärmer fährt sicher und zuverlässig in den Nächten von Samstag auf Sonntag

Neue Finanzierungsregelungen für den Bus-ÖPNV – Klimaschutz, neue Angebote und Baumaßnahmen

Während in Hamburg der öffentliche Verkehr kontinuierlich ausgebaut wird, stehen in den Flächenländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein Sparmaßnahmen auf der Agenda, deren Auswirkungen auf das Verkehrsangebot noch nicht absehbar sind.

Hamburg: Spatenstich für die neue U-Bahnlinie U4

Mit dem ersten Spatenstich durch Hamburgs Bürgermeister Ole von Beust und den Vorstandsvorsitzenden der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) Günter Elste begannen am 23. August 2007 offiziell die Bauarbeiten für die neue U-Bahnlinie U4. Sie wird ab Ende 2011 auf vier Kilometer Länge die Hafencity – das derzeit größte Stadtentwicklungsprojekt Europas, in dem in wenigen Jahren über 50.000 Menschen in maritimer Atmosphäre leben und arbeiten werden – an die Innenstadt und an das Hamburger Schnellbahnsystem anbinden. Gleichzeitig ist sie auch Voraussetzung für den Sprung über die Elbe, um den Hamburger Süden an das bestehende U-Bahnnetz anzuschließen.

Das Bauverfahren ist zweigeteilt: In der noch im Bau befindlichen Hafencity wird die Strecke in einer 1,2 Kilometer langen offenen Baugrube errichtet. Der größte Teil der Trasse wird aber unterirdisch im so genannten Schildvortriebsverfahren gebaut. Die Unterquerung der Elbe sowie der Innenstadt geschieht dabei in einer Tiefe von bis zu 40 Metern. Für den Bau der beiden voneinander unabhängigen Tunnelröhren benötigt die Schildvortriebsmaschine – bei einer Geschwindigkeit von zehn Metern pro Tag – jeweils 40 Wochen. Im Innenstadtbereich beschränken sich die Baumaßnahmen auf die Einrichtung von Notausstiegen sowie auf Arbeiten am Anleger Jungfernstieg, die für den Anschluss an das Hamburger Schnellbahnsystem notwendig sind. Die Kosten für den Rohbau belaufen sich auf rund

Symbolischer Spatenstich zur neuen U4: (v. l. n. r.) Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity GmbH, Henner Mahlstedt, Vorstandsvorsitzender Hochtief Construction AG als Vertreter der am Bau beteiligten Unternehmen, Günter Elste, Vorstandsvorsitzender der HOCHBAHN, Hamburgs Bürgermeister Ole von Beust sowie Ulrich Sieg, verantwortlicher HOCHBAHN-Vorstand für das Projekt U4



Ende 2011 wird die Hafencity an das Hamburger Schnellbahnsystem und das U-Bahn-Netz angebunden sein. Die Fahrzeit vom Jungfernstieg bis zum Überseequartier wird dann gerade einmal drei Minuten betragen



200 Millionen Euro, die Kosten für das Gesamtprojekt U4 auf 298 Millionen Euro.

Die Hochbahn erwartet, dass täglich etwa 35.000 Fahrgäste die U4 nutzen werden, um beispielsweise in drei Minuten vom Jungfernstieg bis zum Überseequartier zu fahren. Als Reaktion auf den deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen hat die Hochbahn ihr Leistungsangebot deutlich ausgeweitet. 30 neue Busse (Investitionsvolumen 7,5 Millionen Euro) und 200 neue Busfahrerinnen und Busfahrer sorgen seit Anfang des Jahres für eine höhere Takt-dichte auf den hochfrequentierten Linien. Beispielsweise können allein im Bereich Eppendorf–Altona bedingt durch die Einführung eines Vierminutentaktes und den damit verbundenen verstärkten Fahrzeugeinsatz bis zu 3.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag befördert werden. Für die überdurchschnittlich gute Fahrgastentwicklung sind einerseits die hohen Energiepreise verantwortlich. Zum anderen führt das hohe Wirtschaftswachstum in der Hansestadt und der damit einhergehende Beschäftigungszuwachs insbesondere zu einem Anstieg im Berufsverkehr.

Neue XXL-Busse bei der Hamburger Hochbahn AG – mehr Komfort und zugleich mehr Wirtschaftlichkeit

Auf der Busstrecke mit dem höchsten Fahrgastaufkommen in Europa (60.000 Fahrgäste täglich), der MetroBuslinie 5, setzt die Hochbahn seit September 2007 25 Doppelgelenkbusse mit jeweils 150 Sitz- und Stehplätzen ein, die jährlich auf dieser Strecke knapp 1,8 Millionen Kilometer zurücklegen. Diese deutlich höheren Kapazitäten haben bei gesteigerter Wirtschaftlichkeit den Besetzungsgrad gesenkt, das Platzangebot für die Fahrgäste erweitert und die Beförderungsqualität für die Fahrgäste erhöht. In einer ersten repräsentativen Kundenbefragung vergaben die Kunden die Note 1,62 (analog zu den Schulnoten von 1 bis 6). 84 Prozent der befragten Nutzer beurteilten den Doppelgelenkbus mit gut oder sehr gut.

Im Rahmen des »Hamburger Klimaschutzkonzepts 2007–2011« ist auch die Angebotsoptimierung des ÖPNV vorgesehen. Ein Vorschlag des Klimaschutzkonzepts wurde



schon mit dem Fahrplanwechsel im Dezember verwirklicht: die Ausdehnung des Fünfminutentakts der U-Bahn bis 21 Uhr von montags bis freitags. Außerdem will Hamburg einen jährlichen Zuwachs von durchschnittlich 200 Park-and-Ride-Stellplätzen realisieren und insgesamt 820 zusätzliche Bike-and-Ride-Plätze schaffen. Ergänzend sind für 2008 vier freiwillig »Autofreie Sonntage« geplant, an denen der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) kostenlos nutzbar sein wird – und dies nicht nur in Hamburg, sondern im Gesamtnetz. Der HVV wird das Ereignis nutzen, um mit einem Drei-Monats-Schnupper-Abo für das Umsteigen auf den klimafreundlichen ÖPNV zu werben.

Schleswig-Holstein: Kommunalisierte Finanzierung des Bus-ÖPNV

Als erstes Bundesland hat Schleswig-Holstein mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 eine eigene Regelung zur Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr erlassen und zeitgleich die gesamte Finanzierung des Bus-ÖPNV kommunalisiert. Dazu wurden das Nahverkehrsgesetz des Landes geändert und die »Verordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs« erlassen. Vorangegangen waren mehrere Verhandlungen der Landesgruppe mit Verkehrsminister Austermann über die Mittelausstattung für den Ausbildungsverkehr, eine Vielzahl von Sitzungen des Arbeitskreises Landesweiter Nahverkehrsplan (AK LNVP), in dem neben der Landesgruppe der private Omnibusverband Nord (OVN), die Verbände der kommunalen Aufgabenträger, das Verkehrsministerium und die landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) vertreten sind, und diverse Unterarbeitskreissitzungen des AK LNVP.

Nachdem Minister Austermann Finanzmittel (insbesondere für den Ausbildungsverkehr) in der aus der Tabelle ersichtlichen Höhe zugesichert hatte, ein Eckpunktepapier sowie ein Musterfinanzierungsvertrag mit den Aufgabenträgern abgestimmt worden waren, gingen die Verkehrsunternehmen erkennbar davon aus, dass die mit dem Minister vereinbarten Beträge ungeschmälert bei ihnen ankommen würden, auch wenn die Finanzierung zukünftig über einen Gesamtopf geregelt würde, der nicht mehr zwischen den einzelnen Finanzierungsbestandteilen unterscheidet. Schnell wurde aber klar, dass einige Kreise eine frühzeitig vom Verband monierte Formulierung in der Verordnung (Weiterleitung von »i. d. R. 90 Prozent« der Mittel an die Unternehmen) zum Anlass nehmen, die ihnen im Rahmen der Gesamtfinanzierung zur Verfügung gestellten Mittel für den ehemaligen Ausgleich nach § 45a PBefG vor Weiterleitung an die Unternehmen nochmals zu kürzen, so dass zum Beispiel im Jahr 2007 nicht die vom Minister zugesagten Mittel in Höhe von 48 Millionen Euro an die Unternehmen ausgezahlt werden. Dabei werden ehemalige Finanzmittel des Kreises durch Landesmittel ersetzt.

Dies widerspricht dem Eckpunktepapier, wonach die Aufgabenträger das bisherige finanzielle Engagement auch nach der Kommunalisierung aufrecht erhalten wollen und eine Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über die Höhe der für das gegenwärtige Verkehrsangebot erforderlichen Finanzmittel zu erfolgen hat. Stattdessen kürzten die betreffenden Aufgabenträger einseitig die Finanzierung, ohne

Mehr Beförderungsqualität und zugleich wirtschaftlich von Vorteil: die 25 Doppelgelenkbusse der Hamburger Hochbahn auf der MetroBuslinie 5

Zugesicherte Mittel – insbesondere für den Ausbildungsverkehr (in Mio. Euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mittel aus § 45 a	52,30	48,00	46,50	45,50	45,50	45,50	45,50
Hamburg-Rand-Mittel	9,50	8,70	8,70	8,70	8,70	8,70	8,70
Aufwandspauschale	1,15	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06
Haltestellenpauschale	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Summe	64,95	59,76	58,26	57,26	57,26	57,26	57,26

Die Diskussion um die Elternbeteiligung an den Kosten für die Schülerbeförderung hat zu einer starken Verunsicherung in Schleswig-Holstein geführt



dass die Verkehrsunternehmen Leistungen reduzieren konnten.

Auch bestand zwischen den Beteiligten noch bei der Diskussion des Eckpunkteapiers und der Mustervereinbarung Einigkeit darüber, dass das neue Verfahren nicht zum »gläsernen Unternehmen« führen darf. Vielmehr sollten die Aufgabenträger Transparenz über eine wesentliche Finanzierungsquelle des ÖPNV, nämlich die ehemaligen § 45a-Mittel, unter Angabe der Fahrplankilometer und der Fahrgastzahlen des jeweiligen Berichtsjahres erhalten. Tatsächlich wurden von einigen Kreisen Forderungen bis hin zu linienscharfen Kosten- und Einnahmenachweisen gefordert. Nur Unternehmen, die diese Forderung akzeptieren, sollen überhaupt Geld erhalten.

Zu Redaktionsschluss waren Finanzierungsverträge ausschließlich in den Hamburger Randkreisen abgeschlossen – und zwar mit einer ungeschmälernten Weiterleitung der Ausgleichsmittel an die Unternehmen –, während in weiten Teilen des Landes noch Unsicher-

heit über den Fortgang herrschte. Dies hat zu einem erheblichen Vertrauensverlust aufseiten der Unternehmen in Abmachungen und gefundenen Kompromissen geführt. Damit startet die Kommunalisierung unter denkbar schlechten Vorzeichen, zumal befürchtet werden muss, dass sie ebenso wie die EU-Verordnung 1370/2007 dazu genutzt werden soll, den schleswig-holsteinischen ÖPNV-Markt insgesamt umzukrempeln. Hessen lässt grüßen.

Die Landespolitik in Schleswig-Holstein war monatelang von den Schlagzeilen zur Schülerbeförderung überschattet. Die von der Regierungskoalition soeben erst eingeführte obligatorische Elternbeteiligung von 30 Prozent an den Schülerbeförderungskosten wurde vom Koalitionspartner SPD so vehement kritisiert, dass sogar der Bruch der Koalition drohte. Nachdem sich auch wichtige Teile der kommunalen CDU-Verbände von dieser Regelung distanzieren und Kreistage wie Kommunen ihre Umsetzung verweigerten, zog Ministerpräsident Carstensen

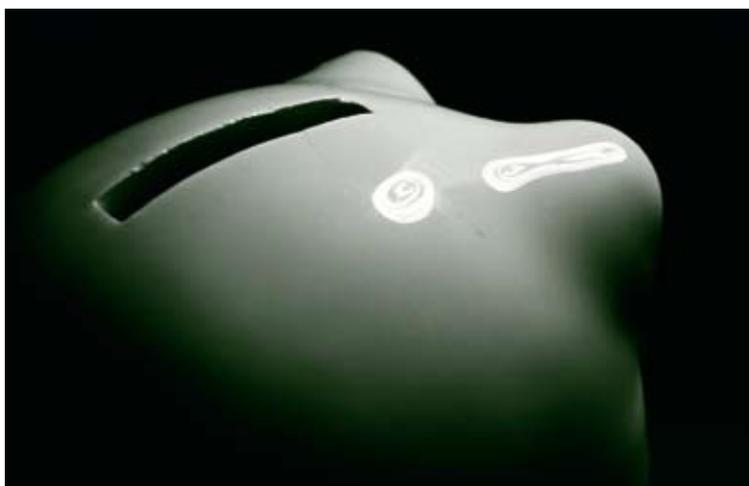
schließlich die Notbremse und leitete eine Revision ein. Zukünftig soll jeder Kreis wieder selbst darüber bestimmen können, ob und in welcher Höhe eine Elternbeteiligung greift.

Mecklenburg-Vorpommern

Das Jahr 2007 war entscheidend geprägt von den Verhandlungen zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Damit setzte sich der seit 2004 andauernde und 2006 intensivierte Weg kontinuierlich fort. Gerade in einem dünn besiedelten Flächenland mit wenigen Verdichtungsräumen wie Mecklenburg-Vorpommern ist diese Frage von grundlegender Bedeutung für den Fahrgast und von existentieller Wichtigkeit für die Verkehrsunternehmen.

Dazu führte eine gemeinsame Verhandlungsdelegation der Verkehrsunternehmen aus Vertretern der VDV-Landesgruppe Nord und des Verbandes Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen (mVo) e.V. mit den Verkehrsunternehmen und dem Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung eine Reihe von Abstimmungsberatungen durch. In diesen ging es um die Mittel gemäß Bundesregionalisierungsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Finanzausgleichsgesetz (FAG). Begonnen wurde dabei im Detail zunächst mit einer Nachfolgeregelung für den § 45a PBefG und mit der Busförderung aus GVFG-Mitteln. In einem ersten Ergebnis konnte erreicht werden, dass die Busförderung bis 2010, optional bis 2013 Bestand hat.

Einsparungen im ÖPNV sind unvermeidlich – doch eine gerechte Verteilung der verfügbaren Fördermittel ist Voraussetzung für den Erhalt von Verkehrsleistungen



Verkehrsforum in Rostock gründet Landesfachausschuss ÖPNV

Auch auf dem dritten Rostocker Verkehrsforum, einer in Mecklenburg-Vorpommern etablierten Veranstaltungsreihe der Verkehrsunternehmen, beschäftigten sich die Verkehrsunternehmen, -gemeinschaften und -verbände des Landes, Landespolitik, Landes- und Kommunalverwaltungen und Wissenschaft mit der Frage nach der zukünftigen Finanzierung und den erforderlichen Strukturen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern bis 2012 und danach.



Auf dieser Veranstaltung vom 19. April 2007 gaben die Verkehrsunternehmen und die Landespolitik eine Absichtserklärung ab, die Arbeit der bisherigen Verhandlungsdelegation der Verkehrsunternehmen zu verstetigen und einen Landesfachausschuss ÖPNV Mecklenburg-Vorpommern (LFA ÖPNV) zu gründen. Dieser wurde am 10. September 2007 mit Mandat der in den beiden großen Verkehrsverbänden des Landes – VDV und mVo – vertretenen und der nicht organisierten Verkehrsunternehmen gegründet; als ständiger Gast ist das Verkehrsministerium des Landes eingebunden. Sein Ziel ist es, eine einheitliche Kommunikations- und Abstimmungsebene aller Verkehrsunternehmen des Landes zu bilden und als offizieller Verhandlungspartner für Verwaltung und Politik zu fungieren.

Im Ergebnis erstellte das Land eine Nachfolgeregelung für die Ausgleichs zur Beförderung von Schülern und Auszubildenden. Diese Neuregelung verbindet auf Basis des bisherigen bundeseinheitlichen Verfahrens wichtige Elemente eines

Vorschlags der Verkehrsunternehmen und einen durch das Ministerium erarbeiteten demografischen Faktor miteinander.

Das vierte Verkehrsforum am 20. November 2007 diente dazu, die Verkehrsunternehmen und die Verwaltungen über die durch das Land beabsichtigte Neuregelung zu informieren. Die Nachfolgeregelung schmilzt den Betrag des Landes für den Ausgleich in moderater und überschaubarer Höhe bis 2011 ab. Durch die Einführung eines demografischen Faktors wird die Entwicklung der absoluten



Detailinformationen zur Ausgleichsneuregelung bei der Beförderung von Schülern und Azubis wurden in November 2007 beim vierten Rostocker Verkehrsforum vermittelt

Dr. Joachim Trettin, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, unterzeichnet die Absichtserklärung zur Gründung des Landesfachausschusses ÖPNV beim dritten Rostocker Verkehrsforum

Anzahlen der Schüler und Auszubildenden im Land (Rückgang von zirka 21,5 Prozent bis 2011 im Vergleich zu 2006) einerseits und die durch stärkere Zentralisierung der Schulen sowie stärkere zeitliche Differenzierung des Unterrichtes nicht reduzierte Leistung der Unternehmen andererseits berücksichtigt.

Die Neuregelung weist eine ganze Reihe von Vorteilen für die Beteiligten auf:

- die Schaffung einer Planungssicherheit für das Land, für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen,
- stabile Erlöse für die Verkehrsunternehmen im Zeitraum bis 2011 auch bei sinkenden Schülerzahlen,
- keinen höheren, sondern einen gezielt abgesenkten Finanzbedarf (minus ein Prozent in 2008, drei Prozent in 2009, fünf Prozent in 2010 und sieben Prozent in 2011 gegenüber 2006),

- einen Zeitgewinn für die Verkehrsunternehmen zur Optimierung und Anpassung des Angebotes,
- ein gegenüber den bisherigen bundeseinheitlichen Regelungen wesentlich vereinfachtes Verfahren, das zudem auf bereits dem Land bereitgestellte gleiche Daten zurückgreift (FAG-Verfahren),
- einen Zeitgewinn für das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Verkehrsunternehmen zur Analyse dieser Übergangsregelung und Findung und Verhandlung eines ab 2012 geltenden Verfahrens,
- die Sicherung des ÖPNV in der Region.

Rechtsanwalt Walter Koch

Neue Wege im Beschwerdemanagement – VDV und Verbraucherzentrale NRW gründen Schlichtungsstelle

Die Landesgruppe Nordrhein-Westfalen im VDV und die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen haben eine gemeinsame Schlichtungsstelle für Meinungsverschiedenheiten zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen ins Leben gerufen. Da sich das Land Nordrhein-Westfalen aus der Finanzierung der alten, nur von der Verbraucherzentrale getragenen Schlichtungsstelle zurückziehen wollte, hätte diese an sich eingestellt oder mit erheblichen Kürzungen weiterbetrieben werden müssen. Stattdessen haben die VDV-Landesgruppe und die Verbraucherzentrale dieses überbetriebliche Beschwerdemanagement auf eine neue Basis gestellt und es mit Hilfe des Landes mittelfristig stabil finanziert.

Seit 2001 gibt es in Nordrhein-Westfalen für Streitigkeiten zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen eine Schlichtungsstelle im Nahverkehr. Sie wurde seinerzeit bei der Verbraucherzentrale eingerichtet und vom Land als Teilprojekt der Landesinitiative für Qualität, Sicherheit und Service im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) finanziert. In der laufenden Legislaturperiode wurden im Rahmen der Bemühungen zur Haushaltskonsolidierung alle Etatpositionen auf den Prüfstand gestellt, so auch die Finanzierung der Schlichtungsstelle.



Nicht zuletzt die Kürzung der Regionalisierungsmittel ab 2006 führte schließlich dazu, dass das Land die Finanzierung hätte einstellen oder kürzen müssen. Allerdings regte sich merklicher Widerstand gerade von Politikern, die im Verbraucherschutz besonders aktiv sind. Der VDV war aufgefordert, gemeinsam mit allen Beteiligten eine Lösung

zum Fortbestand des überbetrieblichen Beschwerdemanagements zu konzipieren.

Ausschlaggebend für den VDV und seine Mitgliedsunternehmen, sich dieser Aufgabe anzunehmen, waren drei Gründe:

- Das Schlichtungsverfahren wird um die Perspektive der Verkehrsunternehmen erweitert. War das bisherige Verfahren aus dem besonderen Blickwinkel des Verbraucherschutzes eher konfrontativ angelegt, werden heute in Schlichtungsverfahren strukturelle Eigenheiten und systembedingte Rahmenbedingungen des ÖPNV stärker beachtet.
- Die Verkehrsunternehmen erhalten zusätzliche Indikatoren sowohl für die Qualität der eigentlichen Verkehrsleistung als auch für die Qualität ihres Schlichtungs- und Beschwerdemanagements. Die Stelle spiegelt in der Gesamtheit ihrer Schlichtungsvorschläge letztlich jenseits aller gesetzlichen Regelungen eine Erwartungshaltung der Fahrgäste wider, die diese heute haben.

■ Auch die Perspektive der Verkehrsunternehmen wird erweitert. Gerade in stark technisch orientierten Unternehmen ist es im Beschwerdemanagement immer wieder zu beobachten, dass großer Wert auf die Erklärung eines Missstands gelegt wird und dass er – möglicherweise – gar nicht vermeidbar war. Leider verliert diese Argumentation den Fahrgast ein wenig aus dem Blickwinkel. Schließlich interessiert es den Fahrgast nicht wirklich, warum ein Bus oder eine Bahn zum Beispiel verspätet war.

VDV übernimmt die Verwaltung des Vereins

Organisatorisch wird die neue Schlichtungsstelle von einem Verein, dem »Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.«, getragen. Mitglieder sind die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen einerseits und der VDV sowie zahlreiche Unternehmen aller Sparten des Personenverkehrs andererseits. Alle Mitglieder haben sich zum konsensorientierten Vorgehen verpflichtet. Im Ergebnis können alle wichtigen Entscheidungen nur mit den Stimmen der Verbraucherzentrale einerseits und dem Verkehrsunternehmen beziehungsweise dem VDV andererseits getroffen werden.

Vertreten wird der Verein durch zwei gleichberechtigte Vorsitzende, von Seiten der VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen durch deren Vorsitzenden Walter Reinartz (Vorstand Kölner Verkehrs-Betriebe AG) und von der Verbraucherzentrale

Beschwerdegründe 2006

1.643	Anschlüsse, Verspätungen, Ausfall	29 %
847	Informationen, Pünktlichkeitsgarantie	15 %
232	Platzangebot	4 %
942	Beschwerdeumgang, Personal, Behindertenfreundlichkeit	16 %
630	Bahncard, Preise, Tarife, Fahrplan, Sondertickets, Chipkarte	11 %
824	Sauberkeit, Sicherheit, Service, 1. Klasse, Anlage- und Fahrzeugmängel	14 %
563	erhöhtes Beförderungsentgelt, Automaten, Entwerter	10 %
54	Verfrühungen, sonstiges	1 %
5.735	Summe	100 %

durch deren Bereichsleiter Recht, Wolfgang Schuldzinski. Für die eigentliche Schlichtungstätigkeit werden drei Mitarbeiter bei der Verbraucherzentrale NRW beschäftigt. Die Verwaltung des Vereins übernimmt die Geschäftsstelle des VDV. In näherer Zukunft sollen neben den heute gut zwanzig großen Verkehrsunternehmen alle Verkehrsunternehmen, die öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße betreiben, als Mitglieder gewonnen werden. Das gilt auch für das private Omnibusgewerbe und die in NRW tätigen Eisenbahnen.

Verkehrsunternehmen engagieren sich auch finanziell

Das Land hat das freiwillige Engagement der Verkehrsunternehmen im überbetrieblichen Beschwerdemanagement honoriert und entgegen der ursprünglichen Überlegung eine Anschubfinanzierung fest zugesagt. Im Jahr 2008 finanziert das Land die Schlichtungsstelle im Wege der Festbetragsförderung weitestgehend. Allerdings reduziert sich diese Förderung in den kommenden Jahren bis 2012 sukzessive auf etwa die Hälfte. Gefördert wird ein Sockelbetrag und zusätzlich eine allerdings gedeckelte Fallpauschale.

In gleichem Umfang, wie sich das Land aus der Förderung zurückzieht, treten die Verkehrsunternehmen in die Finanzierung der Schlichtungsstelle ein. Sie haben sich verpflichtet, diese Finanzierungslücke entsprechend ihrem jeweiligen Anteil an den Schlichtungsfällen zu tragen.

Der Ablauf des Schlichtungsverfahrens ist in den Vereinsstatuten genau beschrieben. Die Schlichtungsstelle ist nicht für Erstbeschwerden zuständig. Zuvor muss sich der Fahrgast erfolgreich oder mit einem für ihn nicht befriedigenden Ergebnis an das Verkehrsunternehmen gewandt haben. Wendet er sich trotzdem zuerst an die Schlichtungsstelle, leitet diese die Beschwerde unverzüglich an das jeweilige Verkehrsunternehmen weiter. Ebenfalls nicht tätig wird die Schlichtungsstelle dann, wenn ein Fall gerichtlich anhängig ist oder Strafanzeige erstattet wurde, er verjährt oder offenkundig unbegründet ist. Der Petent kann sich formlos an die Schlichtungsstelle



Auf dem Messestand der Schlichtungsstelle Nahverkehr während der #railtec2007 in Dortmund wurde der Dialog gepflegt

wenden, wird aber gebeten, den Vorgang umfassend zu schildern und Unterlagen, wie bisherige Korrespondenz usw., beizufügen. Falls notwendig, weist die Schlichtungsstelle darauf hin, dass der Beschwerdeführer das Ziel seines Vorgehens eindeutig formuliert. Anschließend wird das Verkehrsunternehmen gebeten, zum Sachverhalt Stellung zu nehmen oder der Beschwerde im Sinne des Fahrgastes abzuweichen. Hilft das Unternehmen in diesem Verfahrensstadium nicht doch noch ab, unterbreitet die Schlichtungsstelle einen Vorschlag. Er wird schriftlich abgefasst und kurz begründet. Er entfaltet keine rechtliche Bindungswirkung und verwehrt auch nicht den Rechtsweg. Fahrgast und Verkehrsunternehmen können diesen Vorschlag innerhalb von vier Wochen annehmen. Letztlich werden aber beide Parteien in der Regel gut beraten sein, dem Schlichtungsspruch zu folgen. Für die Beteiligten ist das Verfahren übrigens kostenfrei.

Die Zahl der Verfahren hat sich in den letzten Jahren mit leicht sinkender Tendenz auf zirka 2.500 pro Jahr eingependelt. Überwiegend betreffen sie Eisenbahnunternehmen. Daraus eindimensionale Rückschlüsse auf die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen zu ziehen, wäre jedoch zu kurz gesprungen. Da die Bedienungsfrequenz der Eisenbahnen deutlich geringer ist als die von Bussen oder Straßenbahnen, sind die Folgen zum Beispiel eines Ausfalls für den Fahrgast deutlich ärgerlicher und erhöhen die Bereitschaft, den Unmut zu artikulieren. Hinzu kommt auch der deutlich höhere spezifische Fahrpreis je Reise.

Einzelfallgerechtigkeit statt pauschaler, gesetzlich geregelter Fahrgastrechte

Die neu eingerichtete gemeinsame Schlichtungsstelle hat noch einen ganz anderen Vorteil sowohl für die Fahrgäste als auch für die Verkehrsunternehmen. Auf diese pragmatische Weise Meinungsverschiedenheiten zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen beizulegen, ist in jedem Fall für alle Seiten besser als jede gesetzliche Regelung der Fahrgastrechte. Die lange Diskussion über die Novellierung der Fahrgastrechte zeigt, dass es zumindest keinen gesetzgeberischen Königsweg gibt. Pauschale gesetzliche Regelungen können, egal wie sie ausgestaltet sind, keine Einzelfallgerechtigkeit herstellen und laden oft zu Missbrauch ein.

Allen bisherigen Novellierungsvorschlägen ist zudem gemein, dass sie erhebliche Verwaltungskosten erzeugen, die in keinem Verhältnis zum jeweiligen Fahrgeldertrag stehen. So erscheint dieser pragmatische Weg der VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit der Verbraucherzentrale NRW deutlich erfolgversprechender zu sein und kann eventuell – so er die Erwartungen erfüllt – zu einem Vorbild auch für andere Regionen werden.

Ass. jur. Volker Wente

Bürgerinnen und Bürger machen mit! Zwei Jahre QualitätsScouts im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Was im Juni 2005 offiziell begonnen wurde, hat sich in den vergangenen zwei Jahren zu einem erfolgreichen Projekt entwickelt. So genannte QualitätsScouts sind für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) unterwegs. Engagierte Bürgerinnen und Bürger betätigen sich während ihrer Fahrt mit Bus oder Bahn ehrenamtlich als Kundschafter, um die Qualität des ÖPNV zu verbessern.

Die Startschwierigkeiten der Eisenbahnen, Straßenbahnen und Busse als Fortbewegungsmittel für die Mobilität der Menschen gehören schon lange der Vergangenheit an, dennoch gibt es immer noch einiges im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Berlin und Brandenburg zu bemängeln. Mal klappt der Anschluss nicht, mal fehlt die richtige Fahrgastinformation und mal verhindern andere Umstände die pünktliche Ankunft der Verkehrsmittel.

Die Messung und Bewertung von Qualitätskriterien wird nach einem standardisierten Verfahren durchgeführt, in dem sich die einzelnen Meinungen und Erkenntnisse zu einem repräsentativen Gesamtbild zusammenfügen. Kundenbeschwerden geben hingegen Auskunft darüber, welche Erlebnisse den Betroffenen in seiner Wahrnehmung des öffentlichen Nahverkehrs derart negativ beeinflusst haben, so dass er dies dem Verkehrsunternehmen mitteilt.



360° Qualität

Schließen Sie Lücken!



QualitätsScout

Der Lückenschluss als Ziel der Qualitätsoffensive des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB)

Im Frühjahr 2005 wurden deshalb in einem öffentlichkeitswirksamen Aufruf interessierte Bürgerinnen und Bürger als QualitätsScouts gewonnen, um die Qualität des ÖPNV zu beobachten und verbessern zu helfen. Sie sind seither Kundschafter, die ehrenamtlich die kundenorientierte Qualität von Bussen und Bahnen während ihrer Fahrt beobachten und Hinweise und Anregungen zur Dienstleistung ÖPNV an die Verbund-GmbH und die Verkehrsunternehmen weitergeben. Im Mittelpunkt stehen dabei die gesamte Reisekette, die Schnittstellen zwischen den im Verbundraum agierenden Verkehrsunternehmen und die unternehmensübergreifende Fahrgastinformation. Die Einbeziehung der Fahrgäste gilt als eine wichtige Maßnahme, um Lücken im Nahverkehr zu erkennen und zu schließen. Alle Hinweise und Beobachtungen, die die QualitätsScouts zur Qualität machen und die ein Verkehrsunternehmen alleine nicht lösen kann, werden bei der Verbund-GmbH in einer speziellen Datenbank erfasst und konkret analysiert.

Bisher wurden mehr als 4.400 Einzelbeobachtungen zur Qualität mit vielen Details registriert und ausgewertet.

Für den VBB und auch die Verkehrsunternehmen sind die QualitätsScouts inzwischen zu einer der wichtigsten Informationsquellen geworden. Sie geben aus ihrem täglichen Erleben Hinweise zu Verbesserungen aus Sicht eines Fahrgastes. Schon sehr zeitig haben sich sowohl betrieblich-organisatorische Problempunkte als auch Defizite bei der zeitnahen Fahrgastinformation herauskristallisiert. Daraus wurde der Handlungsbedarf abgeleitet. Leider sind nicht alle erkannten Ärgernisse und Qualitätsmängel unverzüglich abstellbar. So gehen zum Beispiel die Beseitigungskosten von erkannten und bemängelten Vandalismusschäden in Fahrzeugen und Einrichtungen auf Bahnhöfen sowie Haltestellen in die Millionenhöhe. Vandalismusschwerpunkte sind die Züge der S-Bahn Berlin, Fahrzeuge und Haltestellen der Berliner Verkehrsbetriebe, Bahnhöfe entlang der

RegionalExpress-Linien sowie fast alle Straßenbahnfahrzeuge der städtischen Verkehrsunternehmen. Die Schäden und deren Beseitigung stellen ein grundsätzliches und erhebliches Problem dar und werden auch durch noch soviel Engagement der QualitätsScouts nicht zu beseitigen sein. Verwerflich ist, dass oftmals schon unmittelbar nach Beseitigung der Schäden die Fahrzeuge und Einrichtungen wieder zerstört oder beschmiert werden.

Hinweise der QualitätsScouts sind immer wieder Anlass, auch mit den Betreibern der Infrastruktur und der Stationen sowie Haltestellen detaillierte Gespräche zu qualitätsverbessernden Maßnahmen zu führen. Sicher ist aber auch, dass die Projekte auf diesem Gebiet einen langen und konsequenten Atem aller Beteiligten bedürfen.

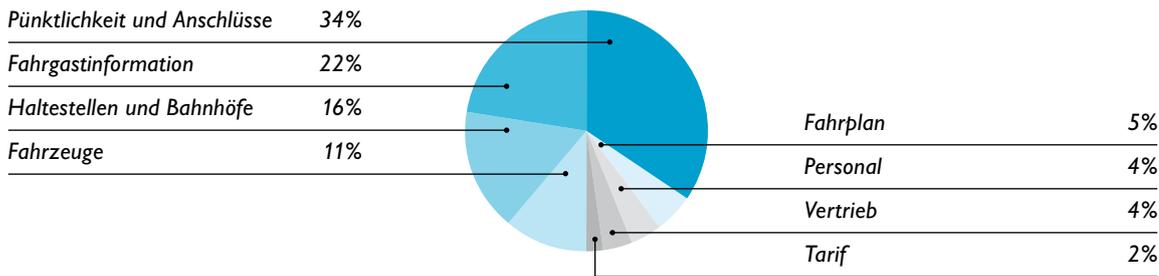
Die Verkehrsunternehmen und die Verbund-GmbH erhalten von den QualitätsScouts neben aller Kritik aber auch Lob und Anerkennung. Zirka sechs Prozent aller Meldungen beschäftigen sich nicht mit kritischen Hinweisen, sondern loben an dieser und jener Stelle besondere Aktivitäten oder auch nur die tägliche sorgfältige und qualitätsgerechte Arbeit der Verkehrsunternehmen. Diese Tatsache lässt darauf schließen, dass die QualitätsScouts ihr Ehrenamt sorgfältig wahrnehmen und sowohl positive als auch negative Aspekte erkennen und den Unternehmen mitteilen.

Bearbeitung und Auswertung der Qualitätsbeobachtungen

Die bisher für dieses Projekt gewonnenen 330 Bürgerinnen und Bürger haben mit ihrer Arbeit bewiesen, dass sie qualifizierte und konstruktive Beobachtungen machen. Ihre durchschnittlich 200 Hinweise im Monat zu den unterschiedlichsten Sachverhalten zeugen von großer Sachkenntnis und dem unbedingten Willen, die Qualität des ÖPNV verbessern zu helfen.

Die sowohl in den Unternehmen als auch beim Verbund eingehenden Beobachtungen – 26 Prozent der abgegebenen Meldungen betreffen den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und 74 Prozent den übrigen ÖPNV – werden in einer speziell dafür eingerichteten

Schwerpunkte der Qualitätsbeobachtungen



Datenbank registriert und zusammengefasst. Es erfolgt eine genaue Analyse des Sachverhalts und eine Klassifikation nach den vorgegebenen Qualitätsaspekten. Die verbundinterne Bearbeitung erfolgt in der entsprechenden Fachabteilung. Auf der Grundlage einer periodischen Auswertung der Beobachtungen nach Sachverhalten werden die einzuleitenden Maßnahmen im Zusammenwirken zwischen Verbund und Verkehrsunternehmen festgelegt.

In den regelmäßigen Gesprächen mit den SPNV-Verkehrsunternehmen, der DB Station und Service, der DB Netz sowie über die VBB-Regionalmanager mit den ÖPNV-Verkehrsunternehmen erfolgt eine erste Auswertung der gesammelten Beobachtungen. In besonderen Einzelfällen erfolgt eine schnelle und direkte Kontaktaufnahme zwischen den Beteiligten.

Im Rahmen des Qualitätsmanagements klären die Verkehrsunternehmen den aufgezeigten Sachverhalt und beseitigen schnell zu behebbende Mängel direkt vor Ort. Gemeinsam mit der Verbund-GmbH werden durch die Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur Qualitätssteuerung eingeleitet und die Beobachtung des QualitätsScouts beantwortet. Dieser hat jetzt die Möglichkeit, die Auswirkungen seiner Beobachtung zu kontrollieren und deren Nachhaltigkeit zu prüfen. Bei längerfristigen Prozessen wird eine Zwischeninformation an den QualitätsScout gegeben.

Schwerpunkte der Qualitätsbeobachtungen

56 Prozent der Qualitätsbeobachtungen bezogen sich auf die Informationsschwerpunkte Anschlussicherung und Fahrgastinformation,

27 Prozent auf Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge. Dieser Anteil an den gesamten Beobachtungen der QualitätsScouts entspricht in etwa der Erwartung und der Zielsetzung des Projektes. Der Anteil und die Inhalte der Beobachtungen sind sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Verbund-GmbH ein wichtiger Indikator für die Qualität des ÖPNV in Berlin und Brandenburg.

Welche wesentlichen Verbesserungen konnten beispielgebend erreicht werden?

- Verbesserte Organisation von Schienenersatzverkehren durch kürzere Fahrzeiten, Einrichtung direkter Verbindungen und Organisation entsprechender Kapazitäten
- Änderungen der Wartezeitregelungen
- Bedarfsgerechte Änderungen von Abfahrtszeiten
- Verbesserung der Fahrgastinformationen in den Zügen des regionalen Nahverkehrs zu Anschlussverbindungen
- Verbesserte Fahrgastinformation auf Bahnhöfen
- Priorisierung von Baumaßnahmen und schnelle Beseitigung von Langsamfahrstrecken

Zukunft des Projektes

In einer jährlich stattfindenden Veranstaltung wird den QualitätsScouts für ihr aktives Engagement an der Verbesserung der Qualität des ÖPNV gedankt und die Zielstellung für das neue Jahr diskutiert. Im Mittelpunkt der in Anwesenheit der Berliner Senatorin für Stadt-

entwicklung und Verkehr, Ingeborg Junge-Reyer, durchgeführten Beratung des letzten Jahres stand darüber hinaus auch eine Bilanz der Ergebnisse der eingeleiteten Maßnahmen an Hand von konkreten Beispielen. Von den Unternehmen wurden Vorgehensweisen zur Qualitätssteuerung und zur Beseitigung von Qualitätsmängeln erläutert.

Auch aus den Berichten der QualitätsScouts war eine positive Bilanz und die Erkenntnis zu entnehmen, dass sowohl Unternehmen als auch engagierte Fahrgäste auf dem richtigen Weg sind. Alle am Projekt Beteiligten sind sich darüber einig, dass für die Beseitigung von Qualitätsmängeln im öffentlichen Nahverkehr oftmals ein langer Atem notwendig ist. Dennoch sind bei allen Unternehmen die Qualitätsbeobachtungen inzwischen zu einem festen Bestandteil der fachlichen Arbeit geworden. Besondere Arbeitspakete sind künftig die Infrastruktur und die in der Auswertung erkannten hohen Anteile der Beobachtungen, die sich auf die Informationsschwerpunkte Anschlussicherung und Fahrgastinformation bezogen.

Es ist der Wille aller an diesem Projekt beteiligten Personen und Unternehmen, dass die Bilanz des nächsten Jahres deutliche Fortschritte nachweist und damit fundamentiert, dass der eingeschlagene Weg »Bürgerinnen und Bürger machen mit – QualitätsScouts sind die schnellen Kundschafter« der richtige ist.

Jürgen Prinzhausen

Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) und Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) – Pionierunternehmen beim Einsatz zukunftsorientierter Fahrzeugkonzepte

Bus- und Bahnfahren sind die umweltfreundlichsten Fortbewegungsarten – sieht man einmal ab von Fahrradfahrern oder Fußgängern. Somit sehen die Verkehrsunternehmen in der VDV-Landesgruppe Südost ihre Aufgabe nicht nur darin, qualitativ hochwertige, sichere und effiziente Nahverkehrsleistungen zu erbringen, sondern fühlen sich auch einer besonders umweltfreundlichen Betriebsführung verpflichtet. Ein Element dieser Strategie ist die Senkung des Energieverbrauchs und der Schadstoff- und Lärmemissionen durch die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge. Die Lage auf dem Rohstoffmarkt, ständig steigende Mineralölpreise und die zunehmende Verschmutzung der Umwelt sind weitere Gründe, nach alternativen Antriebstechniken zu suchen. Begriffe wie Erdgas, Biodiesel und Brennstoffzellen machen häufig die Runde. Was aber ist umweltfreundlich und ökonomisch sinnvoll? Erdgasantriebe erfordern spezielle Tankstellen, Busse, die mit Biodiesel fahren, verbrauchen nicht weniger und der Brennstoffzelle fehlt noch die Serienreife. Etwas anders verhält es sich mit dem Hybridantrieb. Er könnte den Weg zu einer deutlichen Senkung des Kraftstoffverbrauchs bahnen.

Hybridantrieb heißt die Alternative

Der Antrieb des Hybridbusses ist eine Kombination aus einem klassischen Dieselmotor und zwei im Getriebe integrierten Elektromotoren. Das Hybridsystem basiert auf einem im Doppelmodus verbundenen, leistungsverzweigten Parallel-Hybrid mit einem rein mechanischen und einem elektrischen Strang. Das Ziel besteht in einer größtmöglichen Energieeffizienz.

Zwei elektrische Motoren, kombiniert mit einem höchst effizienten mechanischen Antrieb und einem Energiespeicher, sorgen für optimale Leistungen im Fahrbetrieb. Die Antriebseinheit ähnelt den herkömmlichen Getriebeeinheiten und ist zusätzlich mit Planetensätzen und Kupplungen, Elektromagneten und elektronischen Leistungshalbleitern sowie mit zwei Motoren/Generatoren ausgestattet. Der Cummins-Dieselmotor und das

Hybridbus in Leipzig im täglichen Linieneinsatz: Während der Testphase werden, gemeinsam mit dem Fraunhofer Institut in Dresden, betriebswirtschaftliche, umweltspezifische und kraftfahrzeugtechnische Vorteile des parallelen Hybridsystems gegenüber konventionellen Dieselmotoren getestet



DRIVE-System von Allison bilden gemeinsam den Hybridantrieb, der gleichermaßen die Vorteile von Parallel- und Reihenschaltung nutzen kann. Dadurch lassen sich im realen Fahrbetrieb verschiedene Kombinationsmöglichkeiten der beiden Antriebe nutzen.

Die während des Bremsvorganges entstehende Energie wird in einer Nickel-Metall-Hybrid-Batterie (NiMH) auf dem Dach des Busses gespeichert. Die Nutzungsdauer dieser Batterie, Gewicht 437 Kilogramm, wird mit zirka sechs Jahren angegeben.

Worin bestehen die Vorteile?

Es werden relevante Verbrauchsenkungen und gegenüber konventionellen Antrieben spürbar reduzierte Abgaswerte erwartet. Nach dem Loslassen des Gaspedals setzt automatisch eine elektrische Nutzbremung ein. Die während des Bremsvorgangs gewonnene elektrische Energie steht beim nächsten Anfahren wieder zur Verfügung. Damit wird der Dieselmotor entlastet, der sein kritischstes Arbeitsregime mit den höchsten Emissionen beim Anfahren hat, bei gleichmäßigen Drehzahlen nach abgeschlossener Beschleunigung dagegen erheblich geringere Abgaswerte aufweist. Das Hybrid-System senkt gegenüber herkömmlichen Bussen die Geräusentwicklung: Der elektrische Antrieb erzeugt beim Anfahren aus dem Stand die Beschleunigung. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird das elektrische Drehmoment um das mechanische erhöht. Höhere Geschwindigkeiten werden allein über den mechanischen Antrieb erreicht. Nicht zuletzt wird eine spürbare Bauteilschonung durch die elektrische Nutzbremung erreicht.

Zum Einsatz in Dresden und Leipzig

Seit Anfang 2007 ist ein Gelenkbus vom Typ Solaris Urbino 18 Hybrid auf drei typischen Dresdner Buslinien unterwegs:

- Linie 61: Löbtau – Fernsehturm/Weißig,
- Linie 82: Dölzchen – Johannstadt/Uniklinikum und
- Linie 94: Postplatz – Cossebaude/Niederwartha.

Zum Herbstauftakt im September 2007 wurde der erste Hybridbus gleichen Typs in Leipzig der Öffentlichkeit präsentiert. Seit Mitte November verkehrt er auf der Linie 60 Lindenau – Lipsiusstraße.

Im Verlauf des Jahres 2008 erfolgt der Einsatz auf folgenden Linien:

- Linie 70: Mockau-West – Connewitz, Kreuz,
- Linie 72: Hauptbahnhof – Mölkau – Paunsdorf und
- Linie 73: Hauptbahnhof Mölkau – Baalsdorf – Sommerfeld.

Da sich erfahrungsgemäß erst unter den harten Bedingungen des täglichen Linienbetriebs zahlreiche fahrzeugtechnische oder betriebswirtschaftliche Fragestellungen, wie beispielsweise erreichbare Einsparpotenziale, Wirtschaftlichkeits-, Zuverlässigkeits-, Verfügbarkeits- oder Wartungsprobleme verallgemeinerbar beantworten lassen, fahren die Busse unter Aufzeichnung der zugeführten, der gespeicherten und der abgegebenen Energie sowie aller für den Kraftstoffverbrauch und die Fehlerdiagnose relevanten Messgrößen. Das Projekt soll dazu beitragen, der Branche in Deutschland verlässliches Material für die Investitions- und Betriebsplanung sowie für die wirtschaftliche Bewertung zwischen konventionellen und innovativen Bustechnologien anbieten zu können. Speziell in Dresden erfolgt ein Vergleich mit einem rein dieselgetriebenen Referenzbus des gleichen Typs und Herstellers. Das Projekt wird in enger Partnerschaft mit Experten des Fraunhofer-Instituts Dresden durchgeführt. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass die Beschaffung der Fahrzeuge von Bund und Freistaat Sachsen gefördert wurde.

Wie geht es weiter?

Nach Abschluss der Testphase sind folgende Fragen zu beantworten:

- Ist durch den breiten Einsatz von Hybridbussen eine Verbesserung in der Umweltbilanz nachzuweisen?
- Unter welchen Betriebsbedingungen ist der Einsatz dieser Busse vorteilhaft?



Testbetrieb in Dresden: ein Hybridbus und ein rein dieselgetriebener Referenzbus des gleichen Typs und Herstellers. Das Projekt soll der Branche verlässliches Material für die Investitions- und Betriebsplanung sowie für die wirtschaftliche Bewertung zwischen konventionellen und innovativen Bustechnologien liefern

- Sind Hybridbusse bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit in standardisierten Bewertungen wie Kosten-Nutzen-Analysen darstellbar?
- Lassen sich die Reduktion der Schadstoffemissionen sowie die Wirtschaftlichkeit durch ein streckenspezifisches Energiemanagement verbessern?

Notwendige Optimierungen im Bereich des Fahrzeugkonzeptes bestehen in:

- Einsatz eines kleineren Dieselmotors,
- Versorgung der Nebenverbraucher über den Nebenstromkreis,
- Schalten in »Neutral« bei Stillstand,
- Stand- und Schubbetriebsabschaltung,
- Möglichkeit der Unterbindung der Batterieaufladung bei Fahrt,
- Zulassung einer tieferen Entladung der Batterie,
- Installation eines größeren Speichermediums,
- Anpassung der Steuerelektronik an die spezifischen Einsatzbedingungen und
- Optimierung von Fahrzeuggewicht und Fahrwiderstand.

Naheliegendes Ziel ist ein solchermaßen optimiertes Fahrzeug, bei dem beim 18-Meter-Gelenkbus die Verbrauchswerte eines 12-Meter-Standardbusses erreicht werden.

Beide Unternehmen sind überzeugt, dass dem elektrischen Antrieb im Busbereich die Zukunft gehört. Der Hybridbus schließt damit langsam die Lücke zwischen traditionellen mechanischen Dieselmotorantrieben und der kommenden Null-Emissions-Technologie. DVB und LVB stellen sich dieser anspruchsvollen Herausforderung.

Dipl.-Chem. Matthias Scheidhauer

Tauziehen bei Neuregelung der Ausgleichsmittel im Ausbildungsverkehr in Rheinland-Pfalz hält an – Neuorganisation der Landesgruppe

Auch 2007 lag der Schwerpunkt der Landesgruppenarbeit in der aktiven politischen Begleitung der Vorhaben der rheinland-pfälzischen Landesregierung Rheinland-Pfalz zur Reform der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr. Nach einem monatelangen Ringen um einen für alle Seiten gangbaren und einvernehmlichen Kompromiss liegt nun zum Jahreswechsel 2007/2008 ein mögliches Lösungspaket auf dem Verhandlungstisch.

Während im Saarland relative Klarheit in Sachen § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) besteht – hier wurde bereits im Jahr 2004 im Rahmen der »Allianz im ÖPNV« eine Festschreibung der Ausgleichsmittel für die Jahre 2005 bis 2009 beschlossen – wird in Rheinland-Pfalz weiter über eine grundlegende Neuregelung verhandelt. Das Land hat die erklärte Absicht, bereits Anfang des Jahres 2008, rückwirkend für das Jahr 2007, eine eigenständige Landesregelung auf den Weg zu bringen und das bisherige Kostensatzsystem zu beenden. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wird seit 2006 um eine einvernehmliche Regelung gerungen, die von weiten Teilen der Verkehrsunternehmen getragen wird. Die Landesgruppe im VDV übernahm den Vorsitz einer eigens hierfür ins Leben gerufenen Arbeitsgruppe, die auch aus Unternehmensvertretern der privaten Verbände besteht.

Preis-Preis-Ausgleich ist mittelfristiges Ziel

Nach einer geplanten vertraglichen Übergangsfrist von vier Jahren soll ab dem Jahr 2011 ein Preis-Preis-Ausgleichsgesetz Grundlage der

Berechnung der Landesmittel sein. Das Land wird demnach künftig maximal einen bis zu 25-prozentigen Rabatt der Auszubildendenzeitkarten gegenüber dem Jedermann tariff den Verkehrsunternehmen erstatten. Die vierjährige Übergangsfrist soll einen weichen Wechsel in das neue System ermöglichen und absehbare Härten des neuen Systems abfedern. Während der Phase des Übergangs werden die Ausgleichsleistungen der Jahre 2007 bis 2010 auf Basis des Jahres 2006 eingefroren und nur über sich ändernde Stückzahlen angepasst. Aufgrund der demografischen Entwicklung im Land wird es daher – trotz der grundsätzlichen Einfrierung – zu Abschmelzungen in der Übergangsphase kommen. Der jährliche Rückgang der Schülerzahlen und damit die Kürzung der Ausgleichsleistungen wird nach Berechnungen des VDV rund 1,2 Prozent betragen.

Nachdem die generelle Linie des Landes durch die frühe Festlegung auf ein Preis-Preis-System unverhandelbar feststand, wurden seitens der VDV-Landesgruppe im Zuge der Verhandlungen in erster Linie sechs wesentliche Forderungen an das Land gerichtet:

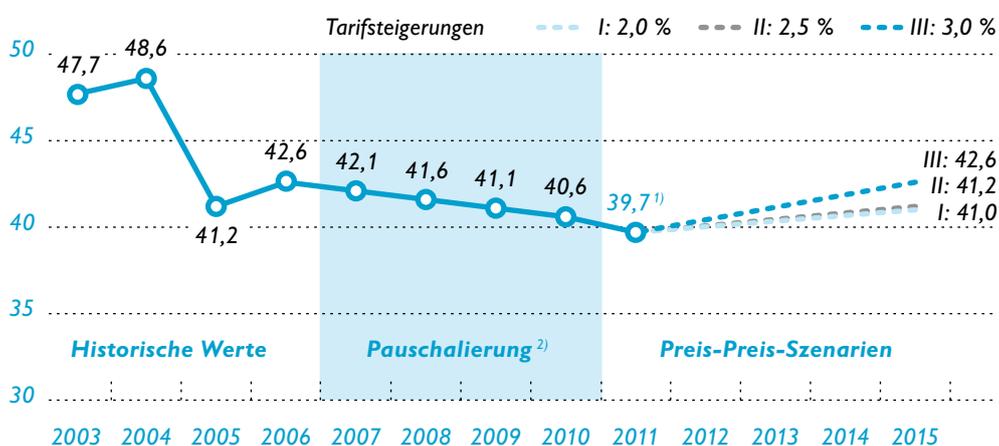
1. Sicherstellungen größtmöglicher Rechtssicherheit bezüglich der Beihilfekonformität der Zahlungen und rechtssichere Fixierung einer gegebenenfalls nötigen Rückfallebene,
2. weitgehende und langjährige Planungssicherheit bezüglich des Finanzierungsvolumens,
3. Durchbrechen der Abwärtsspirale bei den Leistungen des bisherigen Systems und (dadurch) langfristige Sicherung des wichtigen ÖPNV-Finanzierungselements der § 45a-Mittel,
4. Festlegung eines direkten Leistungsanspruchs der Verkehrsunternehmen – keine Übertragung der Mittel an die Aufgabenträger zur Weitergabe an die Verkehrsunternehmen (Modell Hessen),
5. Umsetzung einer bürokratiearmen Lösung sowie
6. Vermeidung von unzumutbaren Härten.

Die bisherigen Verhandlungsergebnisse zum Stand Jahresbeginn 2008 zeigen, dass die ersten fünf Forderungspunkte seitens des Landes mitgetragen werden können. Zwei wesentliche Ziele konnten aus heutiger Sicht bezüglich der Rechtssicherheit erreicht werden. Rheinland-Pfalz wird den zentralen Reformpunkt – das Preis-Preis-Verfahren – zeitnah in Brüssel einer beihilferechtlichen Prüfung unterziehen lassen und eine Notifizierung in die Wege leiten. Für die Übergangszeit konnte zusätzlich für den Fall der Fälle eine gegebenenfalls nötige Rückfallebene auf Basis der bisherigen Regelungen vereinbart werden.

Auch die Abschätzungen der monetären Auswirkungen der Reform sind aus Sicht der Verkehrsunternehmen akzeptabel. Die dramatischen systemimmanenten Abwärtsentwicklungen des bisherigen Systems konnten gestoppt werden.

Nach der Übergangsfrist werden die Ausgleichsvolumina gemäß der allgemeinen Tarifentwicklung (bereinigt um die demografische Entwicklung) wachsen. Unter dem Strich ist nach 2010 also mit moderat steigenden Ausgleichsleistungen zu rechnen.

Mögliche Entwicklung der Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr des Landes Rheinland-Pfalz nach § 45a in Abhängigkeit zu künftigen Tarifsteigerungen (in Mio. Euro)



¹⁾ Annahme: Tarifsteigerung plus 3,0 %, Demografieeffekt minus 1,2 % pro Jahr in der Übergangsphase

²⁾ inklusive Demografieabschlag von minus 1,2 % · Quelle: Prognose der VDV-Landesgruppe Südwest

Preis-Preis-Vergleich wird zu Verschiebungen der Mittelverteilung führen

Verschwiegen werden darf nicht, dass – obwohl der Ausgleichstopf insgesamt merklich voller wird – nicht alle Verkehrsunternehmen von der Neuregelung profitieren werden. Die neue Systematik wird nicht nur Gewinner hervorbringen. Es wird Unternehmen geben, die ab 2011 teilweise erheblichen Mittelkürzungen gegenüberstehen. Seitens des Landes wurde deshalb versucht, auf die Einrichtung eines von der Verkehrswirtschaft organisierten und finanzierten Solidarfonds zum Ausgleich der Härten hinzuwirken. Die Einrichtung eines solchen Fonds wird aus verschiedenen rechtlichen und organisatorischen Gründen nach derzeitigem Stand wohl nicht zu Stande kommen. Die derzeitigen Verhandlungen zielen daher darauf ab, den absehbaren Verlierern des Systemwechsels eine tragfähige Brücke zu bauen, um möglichst am Ende eine weitgehend einvernehmliche vertragliche Lösung auf den Weg zu bringen, die von breiten Kreisen der Verkehrswirtschaft getragen wird.

Die rheinland-pfälzische Verkehrswirtschaft muss sich auch bewusst sein, dass die demografische Entwicklung bereits auf mittlere Frist zu einem Rückgang der Schülerbeförderungsfälle führen wird. Dieser Rückgang hat tendenziell in einem Preis-Preis-System wesentlich empfindlichere Auswirkungen als in kostensatzbasierten Systemen. Hier ist keine Stellschraube mehr vorhanden, die geeignet ist, dieser Ursache des Ausgleichsrückgangs entgegenzuwirken.

§ 45a-Reformen mit weiterreichender Bedeutung?

Die geplanten Reformen könnten auch über das Land Rheinland-Pfalz hinaus von Bedeutung sein. Insbesondere an der Saar beobachtet man die Entwicklungen im Nachbarland genau. Seitens des saarländischen Ministeriums sind erste und ernste Stimmen zu vernehmen, die eine mögliche Adaption der Reformen im Saarland andeuten. Die geplante rheinland-pfälzische Preis-Preis-Lösung, sollte diese wie angekündigt bereits während der vorgeschalteten Übergangsfrist einer beihilferechtlichen Notifizie-

Schülerprognose für Rheinland-Pfalz

	2002/2003 bis 2015/2016	2002/2003 bis 2015/2016
Grundschule	- 20,0%	- 36,4%
Sekundarstufe I	- 18,7%	- 38,1%
Sekundarstufe II	+ 9,6%	- 22,8%

Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

rung unterzogen worden sein, wird dann eines der ersten bundesdeutschen Ausgleichsmechanismen sein, die mit einem Brüsseler Prüfstempel versehen sein wird. Umso wichtiger ist es daher, die auf der Zielgerade befindlichen Verhandlungen im Sinne der Verkehrswirtschaft sicher und erfolgreich zum Abschluss zu bringen.

Landesgruppe organisatorisch neu aufgestellt

Zum 1. Oktober 2007 hat sich die Landesgruppe Südwest organisatorisch neu aufgestellt. Die Landesgeschäftsstelle ist von Trier in die Landeshauptstadt Mainz gezogen. Erklärtes Ziel der Neustrukturierung ist es, auf die Anforderungen durch die Föderalismusreform angemessen zu reagieren und die politische Arbeit in der Region zu stärken. Die Geschicke des VDV im Saarland und in Rheinland-Pfalz werden nun zentral von Mainz aus unterstützt. Mit dem neuen Landesgruppengeschäftsführer Uwe Hiltmann gibt es nun erstmals in der Geschichte der Landesgruppe einen hauptamtlichen Geschäftsführer.

Frank Birkhäuser verabschiedet

Im Rahmen der Herbstversammlung am 30. November 2007 in Bingen hat die Landesgruppe ihren langjährigen Geschäftsführer Dipl.-Ing. Frank Birkhäuser verabschiedet. Birkhäuser hat seit dem 1. März 1993 erfolgreich die Geschicke des Verbandes im Südwesten geleitet. In seine Zeit fallen mit Heinz-Georg Noske, Friedhelm Flögel und Gunter Rebahl gleich drei Landesgruppenvorsitzende, sowie mit Rainer Brüderle, Hans-Artur Baukhage, Hendrik Hering, Reinhold Kopp, Christine Krajewski, Hanspeter Georgi und Joachim Rippel drei rheinland-pfälzische und vier saarländische Verkehrsminister. Unvergessen bleiben vielen Mitgliedern der Landesgruppe die regelmäßigen verkehrspolitischen Fachexkursionen beispielsweise nach Brüssel, Nordfrankreich und Antwerpen. Herr Birkhäuser wird künftig als kooptiertes Mitglied des Landesgruppenvorstands weiter sein Fachwissen in die Landesgruppenarbeit einbringen.

Uwe Hiltmann



Neue und alte Landesgruppengeschäftsführung: Landesgruppenvorsitzender Gunter Rebahl (Mitte) und der neue Landesgruppengeschäftsführer Uwe Hiltmann (links), danken dem scheidenden Geschäftsführer Frank Birkhäuser (rechts) für seine Arbeit



VDV-Nr.	Ausgabe	VDV-Schriften
211	03/2007	Funkfernsteuerungen von Triebfahrzeugen für Güterbahnen
457	05/2007	Rahmenlastenheft Automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS)
334	11/2007	SIG RZA-NE – Richtlinie für die Zulassung und Abnahme von Bahnsignalanlagen bei Nichtbundeseseigenen Eisenbahnen (NE)
360	11/2007	Eisenbahn-Stell-Einrichtungen (ESE)
754	12/2007	Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb
VDV-Nr.	Ausgabe	VDV-Mitteilungen
2318	03/2007	Wirtschaftlichkeit von Linienbussen – Gegenüberstellung etablierter und alternativer Fahrzeugkonzepte der VDV-Linienbusfamilie
9002	04/2007	Hinweise zur Gestaltung von Verträgen zum Einsatz von Subunternehmern im Omnibuslinienverkehr
9034	04/2007	Betriebliches Gesundheitsmanagement – Ein Leitfaden zur Organisation im Unternehmen
7504	05/2007	Informationen zur Technischen Spezifikation Interoperabilität (TSI) »Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung« und Anforderungen an den nationalen Umsetzungsplan nach Artikel 4 der Entscheidung 2006/920/EG der Europäischen Kommission
9038	05/2007	VDV-Musterbeförderungsbedingungen
9039	05/2007	Kommentierung und Erläuterung der VDV-Musterbeförderungsbedingungen für den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (MBB)
9914	06/2007	Erträge und Aufwendungen 2005 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung (verbandsintern)
6205	09/2007	Organisation von Bereitschaftsdiensten für die bauliche Infrastruktur
8802	09/2007	Instandhaltungssysteme im Omnibus-Betrieben des ÖPNV
9509	10/2007	EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis Nr. 9 Überwachung der Vergabeverfahren

Wir danken allen Personen, Unternehmen und Institutionen für das bereitgestellte Bildmaterial

Seite	Bildquelle
1	www.stockxchange.com,
3	Fotografin: Sanja Ggenero (Tartanbahn); Solaris Bus & Coach S.A. (Bus); www.pixelio.de (Tram und Güterbahn), Fotograf Güterbahn: Dennis W.; Hamburger Hochbahn AG (S-Bahn); Bildmontage: VDV
6	Hintergrundbilder: www.pixelio.de
8/1	Hintergrundbild: Europäische Gemeinschaften
8/2	Holger Ahrens
10/1	Hintergrundbild: Stephan Anemüller
10/2	Hintergrundbilder: www.photocase.com
13	Markus Würfel
14/1	Oliver Raupach
14/2	www.photocase.com; Fotograf: Markus Imorde
15	Daimler Global Media Site
16–19	Holger Ahrens
20	Wolfgang Borrs
21/1	RitterSlagman Werbeagentur
21/2	fischerAppelt
21/4	Kommunikation
21/3	vorwärts: Lorenz Richter
22/1	fischerAppelt
22/3	Kommunikation
23/1	
23	RitterSlagman Werbeagentur
24–25	bildschön
26	Europäische Gemeinschaften
27	Europäische Gemeinschaften
28	Hintergrundbilder: Aral; Grafik: VDV
30	Hintergrundbilder: www.photocase.com; Bildmontage: VDV
31	fischerAppelt Kommunikation
32/1	Stephan Anemüller
32/2	Roland Geyer
33	BVG / Joachim Donath
36	BVG
37/1	www.photocase.com; Fotograf: etude
37/2	VVS
41	LDS NRW
44	www.stockxchange.com; Fotograf: Jean Scheijen
46	ATRON electronic GmbH
47	VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG
49/1	MVG / Matthias Korte
49/2	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
50	Stephan Anemüller
53	Volvo Bus Image Bank
54/1	Hintergrundbild: DBT / Bohn
54/2	Hintergrundbild: www.photocase.com
56	Volvo Bus Image Bank
59	Europäische Gemeinschaften
60	www.pixelio.de
62–65	Stephan Anemüller
69	DVV Media Group
70	Kombiverkehr GmbH & Co KG
72	Stephan Anemüller
73	Hamburger Hafen und Logistik AG
78/1	Stephan Anemüller
78/2	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V.
79	Europäische Gemeinschaften
82	Vossloh AG
85	Freiburger Verkehrs AG
86/1	Dürener Kreisbahn
86/2	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
87/1	Chemnitzer Verkehrs AG
87/2	www.photocase.com
88	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
89/1	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
89/2	Rheinbahn AG
90	Verkehrs-Aktiengesellschaft
91	Nürnberg
99/1	KVG / Klaus Hirsche
99/2	Plan: Alstom LHB; Grafik: VDV
100	Harald Dobelmann
101	
103/1	Süddeutsche Zeitung, SZ-Grafik
103/2	Bayreuther Verkehrs- und Bäder GmbH
104	Kasseler Verkehrs-Gesellschaft
105	HEAG mobilo GmbH
106	EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
107/1	Verkehr und Wasser GmbH
107/2	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
108	Hamburger Hochbahn AG
109/1	
109/2	Hintergrundbild: www.pixelio.de; Fotograf: N. Schmitz
110/1	www.pixelio.de
110/2	www.photocase.de; Fotografin: Maria A.
111	Verkehrsverbund Warnow GmbH
112	Kai Uhlemann
113	CPI/Compartner
114	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
116	Mario Strümpf
117	Solaris Bus & Coach S.A.
119/1	Hintergrundbild: Studienkreis
119/2	Uwe Hiltmann

<i>Herausgeber</i>	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln Telefon (02 21) 5 79 79-0 · Fax (02 21) 5142 72 E-Mail info@vdv.de · Internet www.vdv.de
<i>Redaktion</i>	Friedhelm Bihn
<i>Grafische Gestaltung</i>	Kai Uhlemann, Heike Schröder
<i>Druck</i>	Moeker Merkur Druck GmbH & Co. KG, Köln gedruckt auf umweltfreundlichem, 100-prozentigem Recyclingpapier erschienen im Mai 2008

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
Telefon 0221 57979-0
Telefax 0221 514272
E-Mail info@vdv.de
Website www.vdv.de
