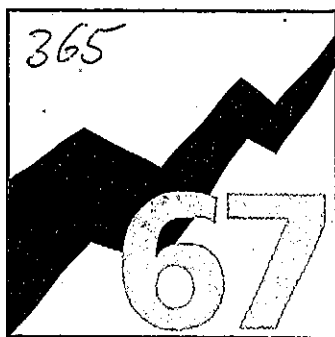


REGIONALISIERUNG DES NAHVERKEHRS

EINE HERAUSFORDERUNG AN
VERKEHRSUNTERNEHMEN UND
GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN



REIHE
WIRTSCHAFTSPOLITISCHE
DISKURSE

**FRIEDRICH
EBERT** 
STIFTUNG

Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung
Abt. Wirtschaftspolitik

Reihe "WIRTSCHAFTSPOLITISCHE DISKURSE"

Nr. 67

Regionalisierung des Nahverkehrs
eine Herausforderung an Verkehrsunternehmen
und Gebietskörperschaften

Eine Tagung
der Friedrich-Ebert-Stiftung
am 15. November 1994
in Mülheim an der Ruhr

Herausgegeben vom
Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung
Abt. Wirtschaftspolitik
53170 Bonn
Dezember 1994
ISBN 3-86077-383-6

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorbemerkung	1
1. Regionalisierung des Nahverkehrs: Anlässe und Rechtsgrundlagen	5
1.1 Die Grundidee der Regionalisierung: Nahverkehr "aus einer Hand"	5
1.2 Wirtschaftliche Lage und Leistungsprofil des derzeitigen Schienenpersonennahverkehrs	8
1.3 Rechtsgrundlagen der Regionalisierung	10
1.3.1. Europäische Normen	10
1.3.2 Bahnstrukturreform und Regionalisierungsgesetz des Bundes	11
1.3.3 Regionalisierungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen	15
2. Anforderungen an Organisation und Finanzierung eines regionalisierten Nahverkehrs	17
2.1 Die Sicht der Städte	18
2.2 Die Sicht der Kreise	21
2.3 Die Regio-Bahn als Beispiel für Schienenpersonennahverkehr in kommunaler Regie	23
3. Leistungsverbesserung durch Wettbewerb und Ausgabenverantwortung	24
3.1 Das Verhältnis zwischen "Besteller" und "Ersteller"	24
3.2 Mehr Wettbewerb auf der Schiene: Chancen für neue Anbieter	27
3.3 Chancen und Risiken für den Busverkehr als Konkurrenten: Die Position der privaten Omnibusunternehmen	30
4. Leistungsverbesserung durch Inter- und Intramodale Kooperationen	32
4.1 Das Vogtland-Modell: Integration von Eisenbahn- und Busverkehr	32
4.2 Das Karlsruher Modell: Integration von Eisenbahn und Straßenbahn	36

5. Leistungsverbesserung durch innovative "Regionalfahrzeuge" und rationelle Betriebstechnik	39
6. Perspektiven eines regionalisierten Nahverkehrs	43
Tagungsleitung und Referenten	47
Konferenzplanung und -organisation	48

Vorbemerkung

Sinkende Marktanteile und steigende Defizite von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn waren wichtige Gründe für die zum 01. Januar 1994 eingeleitete Bahnstrukturreform. Zu diesem Zeitpunkt wurden die beiden großen Staatsbahnen als Deutsche Bahn AG privatrechtlich organisiert. Zu den Zielen der Reform gehören insbesondere die Erhöhung der verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, die Begrenzung der Haushaltsbelastungen des Bundes und die Erfüllung von EU-Verordnungen und -Richtlinien.

In Zusammenhang mit der Bahnstrukturreform mußten auch für den Nahverkehr eine neue Organisationsform und eine Umgestaltung der Finanzierung gefunden werden. Daß auf Veränderungen in diesem Bereich nicht verzichtet werden kann, wird unmittelbar deutlich, wenn man sich einerseits den hohen Stellenwert des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) innerhalb der Aktivitäten der DBAG vor Augen hält: Derzeit werden im Nahverkehr jährlich 316 Mio Kunden mit über 31.000 Zügen/Tag befördert gegenüber "nur" 23 Mio Kunden mit etwa 1.500 Zügen/Tag im Fernverkehr. Zum anderen ist im Nahverkehr ein wichtiger Mitverursacher des in bedrohliche Höhen wachsenden Bahndefizits zu sehen, der in die Reform einbezogen werden muß, wenn das Gesamtprojekt einer Sanierung der Bahn gelingen soll.

Konsequenterweise wurde als wesentliches Element der Bahnstrukturreform die Regionalisierung des SPNV beschlossen. Diese Regionalisierung sieht eine Übertragung der Zuständigkeit für den SPNV vom Bund auf die Länder bzw. - nach Landesrecht - auf Städte, Kreise oder deren regionale Zusammenschlüsse in Zweckverbänden vor. Zur Durchführung des ÖPNV erhalten die Länder vom Bund Finanzhilfen, die neben den erhöhten Mitteln nach dem GVFG zusätzliche Transfers aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes umfassen.

Anders als die übrigen gesetzlichen Regelungen zur Bahnstrukturreform wird die Überleitung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV auf die Länder erst Anfang 1996 umgesetzt. Bis zu diesem Zeitpunkt behält der Bund - quasi treuhänderisch - die Verantwortung für den SPNV der DBAG. Wenn die Regionalisierung pünktlich in Kraft treten soll, müssen bis dahin durch Landesgesetze ergänzende und ausfüllende Regelungen erfolgen, und zwar für die Planung, für die Organisation, für die Ausgestaltung und für die Finanzierung des ÖPNV. Bis Ende 1995 müssen also noch zahlreiche Fragen geklärt werden, so z.B.

- Wer wird Aufgabenträger für den Personennahverkehr?
- Wer soll zuständige Behörde für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach der EG-VO 1893/91 werden?

- Wie kann sichergestellt werden, daß die Aufgabenträger und die zuständigen Behörden im erforderlichen Umfang zusammenarbeiten?
- Wie ist die Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung festzulegen? Als Pflichtaufgabe für den gesamten Nahverkehr mit konkreten Bedienungsstandards? Oder soll die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV eine freiwillige Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung sein?
- Wie gestaltet sich in Zukunft die Finanzierung des ÖPNV? Wie kann sichergestellt werden, daß die bisher für den ÖPNV zur Verfügung gestellten Landasmittel auch weiterhin zusätzlich zu den Transferzahlungen des Bundes eingesetzt werden? Wie kann verhindert werden, daß die Kommunen ihre bislang in den ÖPNV eingebrachten Mittel in Zukunft kürzen? Wie erfolgt die Verteilung der zweckgebundenen Transferzahlungen des Bundes für die Regionalisierung auf Länderebene auf die Aufgaben- bzw. an die Verkehrsträger? Wie kann ausgeschlossen werden, daß sich im Rahmen der Regionalisierung neue steuerrechtliche Risiken insbesondere im Hinblick auf den steuerlichen Querverbund und die Freistellung der ÖPNV-Leistungen von der Umsatzsteuerpflicht ergeben?
- Wie ist zu verhindern, daß aus der Bestellfunktion der Kommunen angesichts leerer Kassen quantitative und qualitative Verschlechterungen des ÖPNV resultieren?
- Wie können die auf der Kostenseite eintretenden Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der NE-Bahnen beseitigt werden?

Bund, Länder und kommunale Spitzenverbände sind im Grundsatz einig darüber, daß die neue Aufgabenverantwortung für den SPNV mit den Zuständigkeiten für den ÖPNV verzahnt werden muß. Aufgaben- und Ausgabenverantwortung müssen "vor Ort" in einer Hand zusammengeführt werden, weil einerseits nur so unattraktive und unwirtschaftliche Verkehre vermieden, andererseits aber betriebswirtschaftliche und organisatorische Reserven freigesetzt werden können. Mit der Regionalisierung entstehen so Chancen für eine Neuorientierung des gesamten ÖPNV. Durch die Konzentration der Entscheidungsprozesse auf die sachkundige lokale Ebene können Verkehrsangebote konzipiert und realisiert werden, die den Anforderungen in Bezug auf Attraktivität und Wirtschaftlichkeit genügen. Auf dieser Basis kann der ÖPNV seine unbestrittenen verkehrs-, umwelt-, sozial- und wirtschaftspolitischen Funktionen problemadäquater als bislang erfüllen. Wichtig ist dabei, daß im Vordergrund aller Überlegungen Verbesserungen des modal-split zugunsten des ÖPNV stehen sollten. Erhöhungen der Wirtschaftlichkeit und "schwarze Zahlen" sind zwar auch wichtige Ziele. Diese dürfen aber nicht im Mittelpunkt einer Reform des ÖPNV stehen. Vielmehr sind sie nur als erwünschte Nebenprodukte einer Strategie zur Bekämpfung der dringend zu lösenden Verkehrs- und Umweltprobleme einzustufen.

Mit einem Teil der Probleme, für die vor der Regionalisierung noch Lösungen gefunden werden müssen, setzte sich die Fachkonferenz "Regionalisierung des Nahverkehrs - eine Herausforderung an Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften" auseinander, die die Abteilung Wirtschaftspolitik des Forschungsinstituts der Friedrich-Ebert-Stiftung am 15. November 1994 in Mülheim an der Ruhr durchgeführt hat. Vor einem breit gestreuten Kreis von Teilnehmern aus den Verwaltungen von Städten und Landkreisen, aus Landes- und Kommunalparlamenten, aus Verkehrsunternehmen und Wirtschaftsverbänden sowie aus den Gewerkschaften und der Fachwissenschaft setzte sich die Veranstaltung einmal mit den unterschiedlichen Positionen der Vertragspartner DBAG, kommunale Verkehrsunternehmen und private Omnibusunternehmer zur Regionalisierung auseinander. Zum anderen standen geplante und bereits erfolgreich praktizierte Regionalisierungsmodelle zur Diskussion. In einem weiteren Schwerpunkt befaßte sich die Fachtagung mit gelösten und ungelösten Problemen der Finanzierung des regionalisierten ÖPNV. Schließlich wurden im Rahmen einer Podiumsdiskussion die Konzepte der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, des Deutschen Städtetages und des Deutschen Landkreistages zur Neugestaltung des regionalisierten Nahverkehrs erörtert.

Die vorliegende Broschüre, faßt die wichtigsten Ergebnisse des Expertentreffens zusammen. Sie wurde von Dipl.-Kaufmann Stephan Pesch, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln erstellt.

Bonn, Dezember 1994

Karl-Hans Welmer

1. Regionalisierung des Nahverkehrs: Anlässe und Rechtsgrundlagen

1.1 Die Grundidee der Regionalisierung: Nahverkehr "aus einer Hand"

Angesichts des derzeitigen und prognostizierten Verkehrswachstums - insbesondere im motorisierten Individualverkehr - ist die Gewährleistung eines leistungsstarken und wirtschaftlich tragfähigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wesentliche Voraussetzung für eine "Strategie der Verkehrsumlenkung". Hierzu soll die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als eines der zentralen Elemente der Bahnstrukturreform einen entscheidenden Beitrag leisten. **Regionalisierung** bedeutet dabei Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des **gesamten ÖPNV** ab 1996 auf Landesebene bzw. durch Landesgesetze auf regionaler Ebene (Städte, Kreise, Zweckverbände).

Bahnstrukturreform und Regionalisierung werden in der öffentlichen Diskussion immer wieder als die **wichtigsten verkehrspolitischen Reformvorhaben** der letzten Jahrzehnte bezeichnet. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß das Gelingen der Regionalisierung im wesentlichen davon abhängig ist, wie die Länder künftig den ÖPNV inhaltlich und finanziell organisieren werden (vgl. Kap. 1.3.3). Die eigentliche Umsetzung des Regionalisierungsgedankens an der Basis muß also erst noch erfolgen.

Mit dem Umwandlungsprozeß sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß die Eisenbahnen künftig dauerhaft die Funktion des "Rückgrates" in einem integrierten ÖPNV übernehmen können. Der Handlungsbedarf für eine Neuordnung dieses Verkehrsmarktes ergibt sich primär aus den bisher getrennten Verantwortlichkeiten für den SPNV - in erster Linie der DBAG - und für den übrigen ÖPNV. Dies hat in der Vergangenheit zu einem "Hin- und Herschieben" der Verantwortung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, zu Schnittstellenproblemen, zu unklaren finanziellen Zuständigkeiten und zu z.T. wenig bedarfsgerechten Angeboten im ÖPNV geführt.

Mit Inkrafttreten des "Regionalisierungsgesetzes" wird die Verantwortung für den SPNV von der DBAG auf die Länder übertragen, die damit für den gesamten ÖPNV zuständig werden. Diese Zuständigkeit kann durch Landesgesetze auf Gebietskörperschaften übertragen werden. Diese entscheiden dann als Aufgabenträger über Art und Umfang der ÖPNV-Leistungen nach dem Bestellerprinzip und tragen auch die Verantwortung

hierfür. Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den SPNV und den übrigen ÖPNV gelangen so "vor Ort in eine Hand". Damit wird der Forderung entsprochen, den gesamten Nahverkehr dort zu organisieren und zu finanzieren, wo er stattfindet. Aufgrund der Kenntnis lokaler Besonderheiten und der verschiedenen Verkehrsbedürfnisse sowie aufgrund der finanziellen und politischen Handlungsverantwortung wird erwartet, daß die regionalen Entscheidungsträger die Verkehrsangebote aller öffentlichen Verkehrsmittel - insbesondere Straßenbahn, Stadtbahn, Busse und Eisenbahnen - optimal aufeinander abstimmen und bedarfsgerechter gestalten werden. Hierdurch kann zusätzlich zu Attraktivitätssteigerungen des ÖPNV der Einsatz der knappen finanziellen Mittel zielgerichteter und effizienter erfolgen - zum Nutzen von Fahrgästen und Verkehrsunternehmen. Voraussetzung hierfür ist

- eine klare Trennung zwischen politischer und unternehmerischer Verantwortung,
- ein nachfragegerechter Wettbewerb der Verkehrsunternehmen mit harmonisierten Wettbewerbsbedingungen sowie
- eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger.

Im Mittelpunkt der nachfolgenden Ausführungen steht der SPNV. Da sich der übrige ÖPNV auf Schiene und Straße bereits in regionaler Verantwortung befindet - Aufgabenträger und verantwortlich für die Finanzen sind grundsätzlich die Kommunen -, bezieht sich die Regionalisierung im wesentlichen auf die Neuordnung dieses Segmentes aus dem Verkehrsmarkt. Als Nahverkehr werden in diesem Zusammenhang alle Linienverkehre bezeichnet, bei denen die "Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt" (§ 2 Regionalisierungsgesetz).

Teilweise wird das Konzept der Regionalisierung noch falsch verstanden als "Übernahme der Verkehre durch regionale Betreiber". Dies ist aber nur eine Möglichkeit. Entscheidend ist, daß es künftig im Ermessen der Aufgabenträger liegt, ob sie die gewünschten SPNV-Leistungen bei der DBAG oder bei "Dritten", z.B. regionalen Eisenbahngesellschaften, bestellen.

Mit der Regionalisierung des Nahverkehrs sollen die Sicherung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sowie die Stär-

kung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im ÖPNV als Oberziele erreicht werden. Diesen wenig operationalisierten Leitlinien können die nachstehenden Unterziele zugeordnet werden:

- Integration des SPNV in das jeweilige regionale ÖPNV-Gesamtsystem,
- Umlenkung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV,
- verbesserte Abstimmung auf die regionale Verkehrsnachfrage,
- Intensivierung des Wettbewerbs,
- Steigerung der Effizienz und Kostensenkung durch Finanzverantwortung und Erfolgskontrolle,
- Steigerung der Kosten- und Verantwortungstransparenz durch den Wegfall gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sowie
- fiskalische Entlastung der Bahn.

Mit der Regionalisierung ist eine Umgestaltung der arbeitsteiligen Entscheidungsprozesse im ÖPNV-Sektor verbunden. Innerhalb des Regionalisierungsmodells ist zwischen den **Entscheidungsebenen** Leistungsvorgabe (aus der Politik), Leistungsplanung (Organisation/Regie) und Leistungserstellung (Verkehrsunternehmen) zu unterscheiden. Dabei liegen die Entscheidungs- und Finanzierungs-kompetenz auf der **politischen Ebene**; hier werden Art und Umfang der Verkehrsbedienung, der Tarif sowie die Finanzierung festgelegt. Die **Regieebene** arbeitet im Auftrag der Politik; sie hat die Fachkompetenz für Strategie, Gesamtkonzept, Leistungsvergabe sowie für Steuerung und Koordinierung. Schließlich obliegt die operative Abwicklung des ÖPNV der **Unternehmensebene**, da die Verkehrsbetriebe die Fachkompetenz für Detailfragen und die notwendigen Erfahrungen für eine nachfragegerechte und wirtschaftliche Verkehrsbedienung besitzen.

1.2 Wirtschaftliche Lage und Leistungsprofil des derzeitigen Schienenpersonennahverkehrs

Die Notwendigkeit einer Neuordnung des ÖPNV läßt sich nur vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklung und der Analyse des Status quo im SPNV verstehen. Zur Zeit wird der Nahverkehr auf der Schiene fast ausschließlich von der DBAG durchgeführt. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind in erster Linie im Güterverkehrsbereich tätig. An jedem Arbeitstag setzt die DBAG mehr als 30.000 Personenzüge im Nah- und Regionalverkehr ein. Im Rahmen einer neuen strategischen Ausrichtung wurde eine ganze Palette von SPNV-Angeboten entwickelt:

- In Ballungszentren mit mehr als einer halben Mio Einwohnern übernimmt die S-Bahn die Grundlast. Ergänzend bringt der StadtExpress, der nur an den wichtigsten Verknüpfungspunkten hält, die Fahrgäste mindestens im Stundentakt aus dem Umland in den Ballungsraum.
- In großen Oberzentren übernimmt der StadtExpress die Grundlast an der Stelle der S-Bahn.
- In der Fläche übernimmt die RegionalBahn die Aufgabe des SPNV mindestens im 2-Stunden-Takt. Überlagert wird dieses Angebot vom RegionalExpress, der als schnelles Angebot nur ausgewählte Haltepunkte bedient.

Die Reiseweiten dieser Produkte liegen durchschnittlich zwischen 12 und 60 km. Auf bestimmten Strecken in den Ballungsräumen hat die Bahn bereits einen Marktanteil von über 50%. Besonders in Spitzenstunden werden die Kapazitätsgrenzen erreicht. Im Hinblick auf die künftige Bestellpraxis der Aufgabenträger betont die DBAG die Vorteile des bisher über ganz Deutschland vernetzten Fahrplanes und des einheitlichen Tarifes. Es wird befürchtet, daß durch räumlich eng begrenzte SPNV-Lösungen auf Landes- oder Kreisebene neue Schnittstellenprobleme entstehen (Umsteigevorgänge, fehlende Abstimmung der Anschlüsse, keine Durchtarifierung), die den eigentlichen Zielsetzungen der Bahnstrukturreform und der Regionalisierung widersprechen, weil sie unattraktiv sind und kundengerechten ÖPNV-Lösungen entgegenstehen. Ziel muß es vielmehr sein, den ÖPNV so unkompliziert wie möglich zu machen; hierzu müssen z.B. überall die Anschlüsse bei gebrochenen Verkehrsverbindungen gewährleistet werden.

Für den Zeitraum bis zum Jahr 1997 hat die Bahn den Ländern die Aufrechterhaltung des Fahrplans 1993/94 in Qualität und Quantität zugesagt. Für Veränderungen dieser garantierten Leistungsstruktur müssen jeweils gesonderte Vereinbarungen getroffen werden. Diese Zusage sowie die Belassung der Aufgabenwahrnehmung bis Ende 1995 beim Bund (Übergangsregelung) soll

- den Ländern eine rechtzeitige Durchführung der rechtlichen und organisatorischen Vorbereitungsmaßnahmen und
- der DBAG eine interne Umstellung auf die neuen Rahmenbedingungen

ermöglichen. Um künftig auf regionaler Ebene eine größtmögliche Markt- und Kundennähe zu gewährleisten, hat die Bahn bereits im Rahmen ihrer organisatorischen Umstrukturierung 21 Regionalbereiche für den Nahverkehr gebildet. Diese übernehmen alle produktbezogenen Aufgaben von der Planung bis zur Leistungserstellung und sind Ansprechpartner für Politiker, für Aufgabenträger und zuständige Behörden, für Verkehrsunternehmen und Verbände und nicht zuletzt für die Kunden. Die regionalen Abgrenzungen lassen sich flexibel an zukünftige Bestellerstrukturen anpassen.

Mit 10 Mrd DM ist der Personennahverkehr der umsatzstärkste Geschäftsbereich der DBAG (Gesamtumsatz 25 Mrd DM). Dennoch ist das heutige Angebot der DBAG im SPNV von deutlichen **Rationalisierungsrückständen** gekennzeichnet. Beahndet wird insbesondere der veraltete Fahrzeugbestand. Da die Fahrzeuge nach dem klassischen Vorbild der Eisenbahn gebaut wurden, flossen Innovationen aus dem übrigen ÖPNV nicht ein. Die geringen Stückzahlen ließen das Wirksamwerden von Vorteilen großer Bestellmengen (Stückkostendegression) bei der Herstellung nicht zu. Unterlassene Investitionen schlagen sich in der personalintensiven Produktion der DBAG nieder (handbediente Schranken und Weichen, Zwei-Mann-Betrieb mit Triebfahrzeugführer und Zugführer auch auf schwach besetzten Zügen). Außerdem wird das Ausmaß an Vorschriften in der "Behörde Bahn" kritisiert, das zu vermeidbarem Aufwand und zu Innovationsfeindlichen Rahmenbedingungen führe.

Auslöser für ein Überdenken der bestehenden Strukturen waren der rückläufige Anteil des Eisenbahnverkehrs am gesamten Personenverkehr (von 6,8% in 1980 auf 6,2% in 1993) sowie das steigende Defizit und damit verbunden die hohen Finanzbelastungen für die öffentliche Hand. Geht man von dem im Regionalisierungsgesetz zugrundegelegten SPNV-Defizit in Höhe

von 7,9 Mrd DM aus, so ergibt sich im Gesamtdurchschnitt ein Defizit von 30 Pf pro Personenkilometer. Hiervon weichen die regionalen Ergebnisse zum Teil erheblich ab: In Hessen liegt beispielsweise das Defizit bei 55 Pf/Pkm, in den Ballungsräumen dagegen "nur" bei 15 Pf/Pkm. Für den SPNV als ein bedeutender Mitverursacher des Bahndefizits wurde deshalb mit der Bahnstrukturreform eine grundlegende Umgestaltung beschlossen. Hierbei soll eine Sanierung durch Regionalisierung stattfinden. Es wurde ein Zukunftskonzept für den Nahverkehr entwickelt, das nachfragegerechte Angebote, attraktive Züge, höchste Produktqualität und absolute Kundenorientierung beinhaltet. Diese Ziele müssen nach Auffassung der DBAG konsequent umgesetzt werden, weil sich nur dann an der Einstellung zum Nahverkehr und seiner Nutzung etwas ändern wird, wenn sich auch der Nahverkehr selbst verändert.

1.3 Die Rechtsgrundlagen der Regionalisierung

1.3.1 Europäische Normen

Die Notwendigkeit einer Neuordnung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNV ergibt sich zunächst aus der EG-Verordnung Nr. 1191/69 i.d.F. 1893/91. Hierin wird der Grundsatz aufgestellt, daß zwischen den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen sind. Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ergeben (Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht), sind aufzuheben. Ausnahmen hiervon sind möglich, wenn soziale, umweltpolitische oder landesplanerische Gründe für eine Leistungsverpflichtung vorliegen. In diesen Fällen bedarf es eines gesonderten Vertrages zwischen der "zuständigen Behörde" und dem Verkehrsunternehmen. Unternehmen, die ausschließlich im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr tätig sind, haben bei Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen für Mindererlöse.

Das europäische Recht erfaßt nicht nur den Schienennahverkehr, sondern bezieht sich auf den gesamten ÖPNV. Für diesen Bereich wird der Grundsatz festgelegt, daß Nahverkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen sind und davon nur ausnahmsweise im Rahmen des "Bestellerprinzips" abgewichen werden darf.

Des Weiteren ist in diesem Zusammenhang die EG-Richtlinie 91/440 zur künftigen Entwicklung der Eisenbahnunternehmen von Bedeutung. Diese fordert die kaufmännische Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahn vom Staat, die Entschuldung der Eisenbahnen, die Trennung von Fahrweg und Betrieb sowie den diskriminierungsfreien Zugang aller Eisenbahnunternehmen zu den nationalen Netzen gegen ein festzusetzendes Entgelt. Mit dieser Vorgabe wird in Zukunft auch auf regionalen Strecken ein Betrieb durch ausländische Eisenbahngesellschaften möglich sein (vgl. auch Kap. 3.2).

1.3.2 Bahnstrukturreform und Regionalisierungsgesetz des Bundes

Die Regionalisierung des ÖPNV ist eingebunden in die zum 01.01.1994 in Kraft getretene Bahnstrukturreform.¹⁾ Diese ist durch den Bericht der Regierungskommission Bundesbahn vom Dezember 1991 ausgelöst worden und hat als vorrangiges Ziel die Beseitigung bzw. Verringerung des Bahndefizits. Konsequenterweise wurde in diesem Zusammenhang auch der Nahverkehr reformiert. Die für die Regionalisierung bedeutsamen Veränderungen in den Rechtsvorschriften und deren wichtigste Inhalte werden im folgenden kurz skizziert.

Voraussetzung für die Umsetzung der Strukturreform war die Änderung und Ergänzung des Grundgesetzes (GG). Wichtigster Punkt ist hierbei der eingefügte Artikel 87e GG. Dieser besagt, daß die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt werden. Von größter Bedeutung für den ÖPNV ist der Artikel 106a GG, in dem zum erstenmal Finanzierungsmittel für den ÖPNV grundgesetzlich festgelegt werden. Ab dem 1. Januar 1996 stehen den Ländern für den ÖPNV Beträge aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Es handelt sich somit nicht um "Finanzhilfen" - ähnlich denen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) -, sondern um originäre und verfassungsrechtlich zweckgebundene Mittel der Länder. Nach Art. 143a Abs. 3 GG obliegt die Erfüllung der Aufgaben im Bereich des SPNV bis zum 31.12.1995 dem Bund. Die Regionalisierung des Nahverkehrs beginnt somit erst Anfang 1996.

1) Weitere Einzelheiten zur Bahnstrukturreform enthält der "Wirtschaftspolitische Diskurs" Nr. 48: Die deutschen Eisenbahnen vor einem Neubeginn - gelöste Sanierungsaufgaben und notwendige Ergänzungen der Bahnstrukturreform, Bonn 1993.

Das Regionalisierungsgesetz des Bundes (Art. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes - ENeuOG) regelt die grundlegende Ausgestaltung des regionalisierten ÖPNV hinsichtlich Zielsetzung und Zuständigkeiten sowie Umfang, Verwendung und Verteilung der finanziellen Mittel. Über die in Kapitel 1.1 bereits vorweggenommenen Begriffsbestimmungen hinaus (ÖPNV, Regionalisierung) hat das Gesetz folgende wesentliche Punkte zum Inhalt:

- Die Aufgabenträger für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen ("Daseinsvorsorge") werden durch Landesrecht bestimmt (§ 1).
- Gemeinwirtschaftliche Leistungen werden nach Maßgabe der der EG-VO 1893/91 (vgl. Kapitel 1.3.1) behandelt (§ 4).
- Die Länder erhalten aus dem Mineralölsteueraufkommen im Jahr 1996 einen Betrag von 8,7 Mrd DM, mit dem Jahr 1997 jährlich 12 Mrd DM - ab 1998 dynamisiert - "entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz" (§ 5). Hiervon sind 7,9 Mrd DM zunächst uneingeschränkt zur Abdeckung des Status-quo-SPNV-Defizits bzw. zur Aufrechterhaltung des Status-quo im SPNV vorgesehen.
- Zum 31.12.1997 soll dann geprüft werden, ob der als Bezugsbasis geltende Fahrplan 1993/94 im SPNV mit einem Betrag von 7,9 Mrd DM aufrechterhalten werden kann (§ 6). Durch diese Revision soll festgestellt werden, ob die Finanzmittelzuweisungen an die Länder in ihrer Höhe angemessen sind. Es sind Anpassungen nach oben und nach unten möglich. Die DBAG wird nachzuweisen versuchen, daß sie wegen steigender Kosten einen höheren Abgeltungsbetrag und damit einen höheren Anteil an den nach § 5 zugesagten Mitteln braucht. Die Länder werden dagegen nachzuweisen versuchen, daß ein unveränderter Umfang an SPNV-Leistungen sich mit einem niedrigeren Defizit erreichen läßt. Wenn z.B. auf einer typischen Flächenstrecke mit einem Defizit von 0,45 DM/km auf Verkehr verzichtet wird, kann auf einer typischen Ballungsraumstrecke mit einem Defizit von 0,15 DM/km dafür die dreifache Verkehrsleistung erbracht werden.
- Mit den 8,7 bzw. 12 Mrd DM ist insbesondere - aber nicht ausschließlich - der SPNV zu fördern (§ 7).

Die Verteilung der in § 5 festgelegten Beträge auf die Länder ist differenziert ausgestaltet worden (vgl. Tabelle 1). Ein Betrag von etwa 7,7 Mrd. DM wird nach einem Schlüssel so auf die Länder/Regionen verteilt, daß das Vertragsangebot für Betriebsleistungen im SPNV gemäß Fahrplan 1993/94 aufrechterhalten werden kann. Die darüber hinausgehenden Beträge (1997 z.B. 4,3 Mrd DM) werden nach Verteilungsregeln den Ländern zugeteilt, die folgende Komponenten berücksichtigen:

- Einwohner (25%): Hiermit werden die im Vergleich zur Fläche deutlich höheren Aufwendungen für den ÖPNV in Ballungsräumen berücksichtigt.
- Anteil am SPNV-Netz (25%): Hierdurch wird der Bezug zum Status-quo des Streckennetzes und damit zur Ausgangssituation des SPNV vor der Regionalisierung hergestellt und schließlich
- GVFG-Verteilungsschlüssel 1992 (50%): Dieser Aspekt berücksichtigt, daß ab 1997 die in den Vorjahren praktizierte GVFG-Aufstockung um 3 Mrd DM im Regionalisierungsausgleich "aufgehen" soll. Hierbei gewährleistet der GVFG-Schlüssel eine bewährte Aufteilung von Investitionsmitteln, mit denen insbesondere Verbesserungen des SPNV, aber auch des übrigen ÖPNV finanziert werden sollen.

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang zu beachten, daß der Plafonds der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG 1995 und 1996 jeweils um 3 Mrd DM erhöht bleibt, also pro Jahr 6,28 Mrd DM beträgt. 1997 wird der Plafonds dann wieder auf das Niveau von 1992 reduziert (3,28 Mrd DM). Dem steht eine Anhebung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz um etwa ebenfalls 3 Mrd DM gegenüber. Hierbei handelt es sich aber nicht zwangsläufig um eine reine Mittelumschichtung, denn die zusätzlichen Regionalisierungsmittel stehen - anders als die auch dem Straßenbau dienenden GVFG-Mittel - ausschließlich für den ÖPNV zur Verfügung. Es kann aber auch nicht ausgeschlossen werden, daß Länder - anders als beim GVFG - ihre freiwillige Komplementärfinanzierung künftig verringern oder sogar ganz einstellen werden.

Tabelle 1: Verteilung der Transfermittel laut Regionalisierungsgesetz auf die Länder ohne GVFG-Mittel

Land	1996		1997		Schlüssel in %	nach Schlüssel zu verteilen		Gesamt	
	Mio DM		Mio DM			Betrag 1996 Mio DM	Betrag 1997 Mio DM	Betrag 1996 Mio DM	Betrag 1997 Mio DM
Baden-Württemberg	772,10		780,40		11,59	122,59	498,48	894,69	1278,88
Bayern	1246,20		1260,30		14,69	155,38	631,80	1401,58	1892,10
Berlin	*374,80		*353,96		4,03	42,63	173,33	417,43	527,29
Brandenburg	537,83		539,84		5,00	52,88	215,05	590,71	754,89
Bremen	21,60		21,50		0,81	8,57	34,84	30,17	56,34
Hamburg	133,60		133,20		1,95	20,62	83,87	154,22	217,07
Hessen	592,00		598,50		7,01	74,14	301,49	666,14	899,99
Mecklenburg-Vorpommern	260,69		263,77		3,33	35,22	143,22	295,91	406,99
Niedersachsen	530,10		535,60		9,04	95,62	388,80	625,72	924,40
Nordrhein-Westfalen	1150,90		1165,10		17,99	190,28	773,73	1341,18	1938,83
Rheinland-Pfalz	386,30		392,00		4,74	50,13	203,86	436,43	595,86
Saarland	112,00		113,80		1,30	13,75	55,91	125,75	169,71
Sachsen	572,56		579,36		6,83	72,24	293,75	644,80	873,11
Sachsen-Anhalt	451,58		456,86		4,60	48,65	197,84	500,23	654,70
Schleswig-Holstein	184,90		186,10		3,14	33,21	135,05	218,11	321,15
Thüringen	315,15		318,80		3,95	41,78	169,89	356,93	488,69
Summe:	*7642,31		7699,09		100,00	1057,69	4300,91	8700,00	12000,00

* ohne Sonderleistung des Bundes in Höhe von 100 Mio DM

Quelle: Karl-Heinz Wolf, Die Neuorganisation der Verkehrsverbände im Zeichen der Bahnstrukturreform und Regionalisierung des SPNV, in: natverkehr-praxis Nr. 2/1994, S. 40

Insgesamt kann festgehalten werden, daß sich durch die Regionalisierung die Mittel des Bundes für den ÖPNV/SPNV zusammengerechnet - einschl. GVFG - um etwa 3 bis 4 Mrd DM pro Jahr erhöhen. Für Rheinland-Pfalz bedeutet dies z.B., daß sich die Mittel von 1995 bis 1997 auf 721 Mio DM verdreifachen. Dem steht ein notwendiger Defizitausgleich in Höhe von 392 Mio DM gegenüber. Es ergibt sich somit ein beachtlicher finanzieller Spielraum für Verbesserungen im ÖPNV. Zudem kann der Mitteleinsatz durch die regionale Verantwortung künftig besser als bisher gesteuert werden.

1.3.3 Regionalisierungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen

Die konkrete Ausgestaltung der Regionalisierung wird nach § 3 Regionalisierungsgesetz an die Länder delegiert. Bei der Umsetzung der Regionalisierung gehen die Länder unterschiedliche Wege. Während die Länder Baden-Württemberg und Bayern z.B. eigene Landesgesellschaften gründen wollen, die die SPNV-Leistungen zentral bestellen, ist in Nordrhein-Westfalen vorgesehen, die Verantwortung für den SPNV auf die jeweiligen Gebietskörperschaften zu übertragen.

Nordrhein-Westfalen hat als erstes Bundesland einen Gesetzentwurf "zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs" vorgelegt. Mit diesem Entwurf wurde juristisches und verkehrspolitisches Neuland betreten, da eine Orientierung an bestehenden Gesetzen nicht möglich war. Als Grundsätze werden hierin festgelegt:

- Priorität des SPNV gegenüber dem Straßenverkehr bei Infrastrukturausbau,
- Priorität des Ausbaus vorhandener Verkehrswege vor dem Neubau,
- Vorrang des ÖPNV,
- Erhaltung des Eisenbahnnetzes als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Verkehrserschließung,
- Sicherung einer angemessenen Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV,
- Zusammenarbeit der kommunalen Gebietskörperschaften mit dem Ziel einer koordinierten Planung und Leistungserstellung sowie einer einheitlichen und nutzerfreundlichen Tarifbildung,

- Ausbau des ÖPNV in Verdichtungsräumen, wobei dem Schienenschnellverkehr eine Hauptfunktion zukommt. Ergänzung durch Busnetz mit Erschließungs- und Zubringerfunktion. Attraktive Netzverknüpfungen unter Einbeziehung des Individualverkehrs,
- in ländlichen Gebieten Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus/Schienenkonzepte,
- bei geringer Nachfrage Nutzung alternativer Bedienungsformen wie z.B. Rufbusse, Sammeltaxen, Bürgerbusse.

Der Gesetzentwurf sieht eine Identität der Kompetenzen von Aufgabenträger und zuständiger Behörde nach EG-Verordnung 1893/91 vor. Diese Kompetenzen sollen grundsätzlich bei Kreisen und kreisfreien Städten liegen. Aufgrund der überregionalen Bedeutung des SPNV können Planung, Organisation und Ausgestaltung von den Kreisen und kreisfreien Städten nicht ohne Kooperationen wahrgenommen werden. Hierzu ist die Gründung von Zweckverbänden als die geeignetste Form einer "interkommunalen" Zusammenarbeit vorgesehen.

Die Aufgabenträger stellen jeweils einen Nahverkehrsplan auf, der die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung, die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben aus dem ÖPNV-Bedarfsplan und dem ÖPNV-Ausbauplan des Landes beachten muß. Die Nahverkehrspläne sollen Aussagen zum Leistungsangebot, zur einheitlichen raumbezogenen Tarifgestaltung sowie zur auf der prognostizierten Verkehrsentwicklung beruhenden Investitionsplanung beinhalten. Festgeschrieben ist weiterhin eine Koordinierungs- und Kooperationspflicht benachbarter Aufgabenträger bei der Planung des ÖPNV-Angebotes. Standards für das örtliche und zeitliche Angebot sowie für die Qualität der Verkehrsbedienung werden dabei aber nicht vorgegeben.

Die dem Land zustehenden Regionalisierungsmittel zur Förderung der Eisenbahnunternehmen im SPNV werden nach einem Verteilungsschlüssel (Zugkilometer) ungeschmälert an die Kreise und kreisfreien Städte weitergeleitet. Bis Ende 1997 sollen diese Mittel ausschließlich für den SPNV der DBAG eingesetzt werden, um die Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 zu sichern. Eine abweichende Verwendung der Mittel kann ein Aufgabenträger nur dann zuschlußunschädlich vornehmen, wenn das SPNV-Angebot hierdurch nicht verringert wird. Ab 1998 entfällt dann die Zweckbindung. Dann können auch NE-Bahnen gefördert werden, sofern das

Verkehrsangebot zumindest bestehen bleibt. Ebenfalls möglich wird die Einrichtung von Schienenersatzverkehren, falls sich dadurch Verbesserungen des Verkehrsangebotes ergeben.

Die Ersatzmittel für die ab 1997 teilweise fortfallenden Bundesfinanzhilfen des GVFG sollen ausschließlich für Investitionen verwandt werden (ca. 600 Mio DM, davon 2/3 für Infrastruktur, 1/3 für Fahrzeuge). Die Komplementärfinanzierung zum GVFG aus Landesmitteln bleibt erhalten. Mit den darüber hinausgehenden Regionalisierungsmitteln des Bundes - diese werden als der "eigentliche Verhandlungserfolg der Länder" bei der Aushandlung der Regionalisierungsbedingungen bezeichnet - soll in NRW insbesondere die Anschaffung von Fahrzeugen für den SPNV der DBAG und der NE-Eisenbahnen gefördert werden; für NRW stehen hierfür rund 200 Mio DM pro Jahr zur Verfügung.

Schließlich stellt das Land den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden unabhängig von Größe, Einwohnerzahl und Struktur zur organisatorischen Bewältigung der neuen Aufgaben - insbesondere für die Erstellung von Nahverkehrsplänen - zusätzlich jeweils eine Pauschale in Höhe von 1 Mio DM jährlich zur Verfügung.

Nach Ansicht des Landes bietet der Gesetzentwurf ein hohes Maß an Gestaltungsfreiraum für kommunale Selbstverwaltung und Eigenverantwortung. Gleichzeitig soll gewährleistet werden, daß trotz geringerer GVFG-Mittel ab 1997 die kommunalen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen auch in Zukunft Planungssicherheit bei Großinvestitionen in die ÖPNV-Infrastruktur und bei der Fahrzeugbeschaffung erhalten.

2. Anforderungen an Organisation und Finanzierung eines regionalisierten ÖPNV

Die Neuaufteilung von Verantwortlichkeiten und Finanzmitteln im Zuge der Regionalisierung ist (zwangsläufig) mit einem "Verteilungskampf" zwischen den beteiligten Parteien verbunden. Ausgehend von einer Aufgabenteilung des Bundes versuchen Länder, Städte und Kreise jeweils das gerade noch zu rechtfertigende Höchstmaß an Entscheidungskompetenz für den ÖPNV zu erlangen. Das gleiche gilt für die Aufteilung der knappen finanziellen Mittel.

Zwischen Bund und Ländern hat bereits Ende 1993 im Vorfeld der Bahnstrukturreform eine intensive Auseinandersetzung über die Höhe der Regionalisierungsmittel für die Länder stattgefunden, die fast zu einem Scheitern der Reform geführt hätte. Ähnliche Interessenskonflikte sind derzeit in der Beziehung zwischen den Ländern und den Städten bzw. Kreisen festzustellen. Die Städte und Kreise fordern eine weitgehende Unabhängigkeit in der Aufgabenerfüllung, während die Länder aus politischen Erwägungen sich selbst Entscheidungsspielräume für die Gestaltung des ÖPNV offenhalten wollen. Diese unterschiedlichen Positionen werden in den folgenden Abschnitten vertieft.

2.1 Die Sicht der Städte

Bis zum Zeitpunkt der Bahnstrukturreform hat der Deutsche Städtetag die Aufgaben- und Finanzverantwortung des Bundes für die Nahverkehrsleistungen der DBAG betont. Ausgehend von den Entwicklungen auf EG-, Bundes- und Länderebene und der Erkenntnis, daß eine Verlagerung der Verantwortung für den gesamten Nahverkehr auf die Entscheidungsgremien vor Ort die bisherigen Reibungsverluste zwischen Bundes- und kommunaler Ebene verringert, wird die Regionalisierung mittlerweile als "große Chance, die genutzt werden muß", bezeichnet. Durch die z.B. im Land Nordrhein-Westfalen vorgesehene Eingliederung des SPNV in den Aufgabenbereich der Kommunen werden die nötigen Spielräume für integrierte Nahverkehrsangebote geschaffen.

Insgesamt wird das **Regionalisierungsgesetz des Bundes** von den Städten als "tragbar" bezeichnet. Die Positionen der Städte zur Strukturreform der Bahn und zur Regionalisierung des Nahverkehrs haben in weiten Teilen Eingang in die gesetzlichen Regelungen gefunden. Einige Forderungen der Städte sind im Regionalisierungsgesetz jedoch nicht berücksichtigt worden. So konnten z.B. zusätzliche Finanzmittel in Höhe von etwa 4 Mrd DM pro Jahr für unterlassene Investitionen der DB und der DR im SPNV nicht durchgesetzt werden. Nicht erreicht werden konnte auch die Beibehaltung der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG über das Jahr 1996 hinaus; dies bedeutet für die Städte einen Verlust sowohl an Planungssicherheit als auch hinsichtlich der beim GVFG erforderlichen Komplementärmittel der Länder.

Aufgrund der stärkeren "Betroffenheit" durch die künftigen länderspezifischen Regelungen sind die Städte bestrebt, insbesondere auf die Inhalte der **Nahverkehrsgesetze der Länder** Einfluß zu nehmen. Um zu verhindern, daß sich diese Nahverkehrsgesetze in wesentlichen Punkten stark unterscheiden und damit eine Zusammenarbeit der Städte in Verkehrsräumen erschwert wird, hat das Präsidium des Deutschen Städtetages einen **Anforderungskatalog** an die künftigen Nahverkehrsgesetze aufgestellt. Dieser setzt sich im wesentlichen aus folgenden Forderungen zusammen:

- Die Nahverkehrsgesetze sollen den gesamten ÖPNV auf Straße und Schiene gem. § 2 Regionalisierungsgesetz erfassen. Der SPNV muß in ein integriertes ÖPNV-System sowie in die Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung sowie in die Regional- und Landesplanung eingebunden werden.
- Der Bedeutung des SPNV insbesondere in den Ballungsräumen soll Rechnung getragen werden.
- In Abstimmung mit der Landesplanung und der kommunalen Bauleitplanung soll auf die Anbindung aller Siedlungsgebiete sowie der größeren Arbeitsstätten und Freizeiteinrichtungen an den ÖPNV hingewirkt werden.
- Aufgabenträger für den überörtlichen, regionalen SPNV der DBAG sowie für die Regionalverkehrslinien der kommunalen Unternehmen sollten Zweckverbände als Zusammenschluß der beteiligten Kommunen sein.
- Die sinnvollerweise in den Ländergesetzen zu regelnde Aufstellung der Nahverkehrspläne erfolgt in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen. Hierbei sind die vorhandenen Verkehrsstrukturen zu beachten und Ungleichbehandlungen der Unternehmer zu verhindern.
- Die Länder sollten auf die Festlegung von Mindeststandards verzichten. Für die Gestaltung der Nahverkehrsbedienung sind allein die Aufgabenträger verantwortlich.
- Die Regionalisierungsmittel des Bundes nach den §§ 5, 7 Regionalisierungsgesetz sind in vollem Umfang und unmittelbar an die Aufgabenträger des ÖPNV - entsprechend ihrem ÖPNV-Angebot - weiterzuleiten. Bei der Zuweisung dürfen Steuervorteile aus dem Querverbund nicht vorab in Rechnung gestellt werden.

- Die insbesondere für den SPNV zu verwendenden Mittel müssen nicht nur zur Sicherung des bestehenden Angebotes, sondern auch für unterlassene Investitionen (Schienennetz, Fahrzeuge) eingesetzt werden.
- In den Nahverkehrsgesetzen soll die Höhe der Komplementärfinanzierung zu Investitionshilfen nach dem GVFG (Gesamtförderung von mindestens 90%) festgeschrieben werden.
- Die Länder müssen an der Finanzierung der ÖPNV-Vorhaltekosten (Fahrwege, Bahnhöfe, Haltestellen, Fahrzeuge sowie deren Unterhaltung und Instandsetzung) beteiligt werden. Hierzu soll das Modell der "Trennungsrechnung" (Trennung der Kosten für die Vorhaltung des ÖPNV von den variablen Kosten) in die Nahverkehrsgesetze übernommen werden.

Der in Kapitel 1.3.3 dargestellte Entwurf für das Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen wird von den Städten insgesamt positiv aufgenommen, da einige zentrale Forderungen berücksichtigt werden. Bemängelt wird aber die in Teilbereichen nicht konsequente Ausrichtung auf die Grundprinzipien der Regionalisierung. An erster Stelle wird hierbei gefordert, daß die Zusammenarbeit der Aufgabenträger - insbesondere im SPNV - hinsichtlich Rechtsform und räumlicher Abgrenzung allein von den kreisfreien Städten und Kreisen geregelt werden sollte. Die notwendigen "Verkehrskooperationen" sollen keine weitere institutionelle Ebene bilden, sondern lediglich die ihnen übertragenen Aufgaben wahrnehmen. Nach Auffassung des Deutschen Städtetages müssen die Aufgabenträger weiterhin die volle Kompetenz für die Erstellung der Nahverkehrspläne haben. Letztere sind von "unten nach oben" zu entwickeln und bilden die Grundlage für die ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbaupläne des Landes (nicht umgekehrt). Die für die Entwicklung der Nahverkehrspläne pauschalisierte Zahlung in Höhe von 1 Mio DM jährlich an alle Aufgabenträger wird für nicht vertretbar gehalten. Diese Form der Mittelzuweisung werde den unterschiedlichen Aufgabenumfängen, Verkehrsleistungen und Bevölkerungsanteilen nicht gerecht. Konsequenz wäre eine im Vergleich zu den Großstädten Besserstellung der Kreise. Gefordert wird deshalb eine Differenzierung nach der Nahverkehrsbedeutung des jeweiligen Aufgabenträgers.

Kritisiert wird auch der Vorbehalt des Landes, aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes auch Schienenstrecken von landespolitischer Bedeutung für-

den zu können. Dies schmälert das Mittelvolumen für kommunale Vorhaben. Die Finanzzuweisungen sollten ausschließlich an die Aufgabenträger, d.h. die kreisfreien Städte und Kreise, geleistet werden. Die Regionalisierungs- und GVFG-Mittel dürfen zudem nicht "nach Maßgabe des Haushaltsplanes" bereitgestellt werden, sondern müssen dynamisiert und unabhängig vom allgemeinen Haushaltsvorbehalt langfristig gesetzlich gesichert werden. Zusätzlich erwarten die Städte eine Beteiligung des Landes an den ÖPNV-Vorhaltekosten nach den gleichen Grundsätzen.

Schließlich plädiert der Deutsche Städtetag dafür, daß die Länder die Vorteile aus dem steuerlichen Querverbund und die Freistellung der ÖPNV-Leistungen von der Umsatzsteuerpflicht gewährleisten und sicherstellen, daß ab 1998 alle Eisenbahnunternehmen, also öffentliche nichtbundeseigene und private Unternehmer diskriminierungsfreien Zugang zum SPNV-Netz erhalten.

2.2 Die Sicht der Kreise

Die Rolle der Kreise im Regionalisierungsprozeß ist abhängig von den künftigen länderspezifischen Regelungen. Einige Länder werden die Aufgaben im SPNV vorübergehend, einige auf Dauer selbst wahrnehmen. Andere werden die Aufgabenträgerschaft auf die Kreisebene delegieren.

Aufgrund der vielfach mehrere Kreise durchschneidenden SPNV-Strecken wird vorgebracht, die einzelnen Kreise seien für eine effiziente Aufgabenwahrnehmung gebietsmäßig zu klein. So müssen z.B. in Nordrhein-Westfalen künftig für rund 100 Bahnstrecken Nahverkehrsleistungen bestellt werden, wobei jede dieser Strecken durchschnittlich vier bis fünf Kreise oder kreisfreie Städte betrifft. Weitere Probleme werden in möglichen Konflikten mit der Verkehrs- und Strukturpolitik der Länder gesehen. So könnten z.B. die Länder aus politischen Gründen für einen Erhalt und Ausbau des SPNV eintreten, während die Kreise aus Kostengründen den Einsatz des Busses bevorzugen. Schließlich wird eine Länderkompetenz im SPNV damit begründet, daß durch die kreisübergreifende Nachfragebündelung der DBAG eine gleichgewichtige Nachfragemacht entgegengesetzt werden kann.

Der Deutsche Landkreistag folgt dieser Argumentation nicht. Durch eine Aufgabenträgerschaft z.B. der Kreise kann seiner Ansicht nach das

Regionalisierungsziel besser erreicht werden. Durch eine bedarfsgerechte Planung "vor Ort" werde der Mitteleinsatz effizienter gestaltet, und die Koordinationsprobleme an der Schnittstelle Schiene/Straße verringern sich. Bei kreisüberschreitenden ÖPNV-Relationen könne auf bewährte Formen der kommunalen Selbstverwaltung zurückgegriffen werden. In solchen Fällen müssen die den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel bedarfsgerecht und direkt an die Aufgabenträger weitergeleitet werden. In Anbetracht der knappen Finanzmittel fordern die Landesverbände des Deutschen Landkreistages die Festschreibung des ÖPNV auf der Straße als weitgehend freiwillige Aufgabe. Zudem sollen die Gebietskörperschaften nur in Ausnahmefällen selbst als Unternehmer im SPNV tätig werden. Wettbewerb auf der Anbieterseite soll ermöglichen, daß die kostengünstigste Leistung von den Aufgabenträgern bestellt wird.

Die Trassenpreise der DBAG müssen einen diskriminierungsfreien Zugang gewährleisten. Dies sei bei den bisher festgelegten überhöhten Kostensätzen nicht gegeben. Den derzeitigen Preisen für den Regionalverkehr in Höhe von durchschnittlich 8 DM je Zugkilometer sowie den Betriebskosten in Höhe von 16 DM je Zugkilometer stehen wirtschaftlich vertretbare Entgelte von 4 DM bzw. 6 DM gegenüber. Zudem wird für eine nachfragegerechte Preisdifferenzierung (z.B. für bestimmte Wochentage und Tagesrandzeiten) eingetreten. Durch ein Verbot von Mengenrabatten für die Trassennutzung soll das Zusammenwirken des Netzmonopolisten mit dem Hauptbetreiber und damit eine Benachteiligung regionaler Konkurrenten verhindert werden. Nach Auffassung des Deutschen Landkreistages muß die Vereinbarkeit des bestehenden Trassenpreissystems mit dem Wettbewerbs- und Kartellrecht überprüft werden. Die Höhe der Trassenpreise ist unter der Fiktion eines "Als-Ob-Wettbewerbs" mit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu ermitteln.

Schließlich fordert der Deutsche Landkreistag eine generelle Befreiung gemeinwirtschaftlicher ÖPNV-Leistungen von der Umsatzsteuerpflicht. Es könne dagegen nicht im Interesse eines effizienten ÖPNV sein, daß die pauschale Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen nicht der Umsatzsteuer unterliegt, während konkrete, wettbewerblich ausgeschriebene Verkehrsbestellungen mit einer 15%igen Strafsteuer belegt würden.

2.3 Die "Regio-Bahn als Beispiel für Schienenpersonennahverkehr in kommunaler Regie

Bereits Mitte der 80er Jahre - also schon lange vor der Diskussion über die Regionalisierung - wurden auf Initiative der Stadt Kaarst und des Kreises Mettmann Lösungsvorschläge für den Weiterbetrieb und Ausbau zweier von Stilllegung bedrohter Schienenstrecken erarbeitet. Diese betreffen die Relationen

- Kaarst - Neuss Hbf. mit 6,5 km Länge, derzeit nur sechs Fahrten je Richtung (werktags) und etwa 300 Fahrgästen pro Tag sowie
- Düsseldorf Hbf. - Mettmann mit 16 km Länge, elf bzw. zwölf Fahrten je Richtung und etwa 700 Personen pro Tag.

Mit der Übernahme dieser Strecken durch die Kommunen ("Kommunalisierung") soll die Verkehrsbedienung im SPNV gesichert und effizienter gestaltet werden. Zur Zeit fährt die DBAG im Auftrag der Kommunen auf dem Abschnitt Neuss - Kaarst zu Kosten von 16,80 DM pro Zug-km. Die Plankosten für die Regio-Bahn betragen 12,30 DM pro Zug-km. Die Differenz in Höhe von 4,50 DM wird als Kosteneinsparungseffekt der Kommunalisierung bezeichnet.

Die Bevorzugung der Schiene vor dem Busverkehr wird damit begründet, daß eine attraktive Busverbindung über die Straße in das Düsseldorfer Zentrum hinein nicht realisierbar ist. Im neuesten Betriebskonzept ist die Einrichtung einer durchgehenden Verbindung Kaarst-Mettmann geplant, die im 20- bzw. 30-Minuten-Takt bedient werden soll. Die Aufnahme des Betriebes ist für Anfang 1998 vorgesehen.

Die Organisation dieser Verkehre erfolgt durch die neugegründete Regio-Bahn GmbH als Managementgesellschaft (Regie-Ebene). Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat setzen sich aus Vertretern der beteiligten Städte und Kreise zusammen (politische Ebene). Im Anschluß an ein Ausschreibungsverfahren ist mittlerweile die DEG Deutsche Eisenbahn Gesellschaft Frankfurt mit dem Betrieb der Strecke beauftragt worden (Unternehmens-Ebene).

Die Aufteilung des Defizits auf die Kommunen erfolgt nach Maßgabe der Geschäftsanteile, die sich wiederum nach der Zahl der Haltestellenabfahrten berechnen. Hierbei übernehmen die Gesellschafter wechselseitig Ausfallbürgschaften. Das Land Nordrhein-Westfalen hat zudem die Unterstützung der Regio-Bahn aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes zugesagt. Außerger-

wöhnlich ist in diesem Zusammenhang das Engagement eines privaten "Sponsors", der eine Defizitübernahme von bis zu 400 Tsd DM jährlich zugesichert hat. Auf dieser Basis kann eine ausreichende Finanzierung des Regio-Bahn-Konzeptes gewährleistet werden.

Durch die geplanten Angebotsverbesserungen erhöhen sich die Zug-km von heute etwa 0,14 Mio km auf 1,2 Mio km pro Jahr. Für das Endstadium wird ein Fahrgastzuwachs von derzeit 1000 auf 16.500 pro Tag prognostiziert, wobei 7.000 Umsteiger vom Pkw erwartet werden.

Für die Nutzung des Fahrweges erhält die DBAG ein Nutzungsentgelt, dessen Höhe vor Inkrafttreten des Trassenpreissystems auf 1,5 Mio DM pro Jahr festgesetzt wurde. Die Regio-Bahn fordert von der DBAG eine Einhaltung der vereinbarten Vertragsbedingungen. Eine Dynamisierung des Betrages wird zwar akzeptiert. Abgelehnt werden jedoch die neuen DBAG-Trassenpreise, die zu einem erheblichen Anstieg der Gesamtkosten führen würden; Konsequenz wäre eine Kompensation der Kosteneinsparungen durch die Kommunalisierung. Hiermit würde zugleich die Realisierung derartiger Modellprojekte in Frage gestellt.

3. Leistungsverbesserung durch Wettbewerb und Ausgabenverantwortung

3.1 Das Verhältnis zwischen "Besteller" und "Ersteller"

Die Verlagerung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den gesamten ÖPNV auf die Länder - bzw. auf die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger - führt zu neuen Marktbeziehungen und -bedingungen. Auf der einen Seite stehen die Gebietskörperschaften als "Besteller", auf der anderen Seite stehen die Anbieter von Schienenverkehrsleistungen, also mittelfristig fast ausschließlich die DBAG ("Ersteller"). Langfristig ist der Kreis der Angebotsalternativen hingegen weiter zu ziehen:

- Die DBAG führt weiterhin SPNV auf dem eigenen Fahrweg durch.
- Die DBAG fährt auf einem Fahrweg, der z.B. von Kommunen übernommen wurde.

- Der Betrieb wird auf dem Fahrweg der DBAG von einem anderen Unternehmen durchgeführt.
- Betrieb und Infrastruktur werden vollständig von Dritten übernommen.

Nachfrager bzw. Besteller der Verkehrsleistungen sind in jedem Fall die festgelegten Aufgabenträger. Da das Regionalisierungsgesetz des Bundes nur den Umfang der für den Kauf von SPNV-Leistungen zur Verfügung stehenden Mittel festlegt, nicht aber die Art und die Menge der Bahn-Betriebsleistungen, werden sich die Besteller bemühen, für die veranschlagten Beträge ein Maximum an Verkehren einzukaufen (bzw. definierte Verkehre zu möglichst günstigen Kosten).

Grundsätzlich kritisiert wird in diesem Zusammenhang die **Kostenrechnung der DBAG**, die die Grundlage sowohl für die Ermittlung des derzeitigen SPNV-Defizits als auch für die Berechnung der Betriebs- und Infrastrukturkosten und damit der Preise darstellt. In diesem Kostenrechnungssystem werden keine Einzelkosten (z.B. einer bestimmten Infrastruktur, einer bestimmten Strecke oder einer bestimmten Aktivität) ausgewiesen. Vielmehr erfolgt eine Zusammenfassung aller Kostenarten und eine pauschale Umlage nach Streckenkilometern, Zugkilometern etc. Das hat zur Konsequenz, daß durch die pauschale Berücksichtigung nicht oder nur begrenzt produktionsbezogener Gemeinkosten alle Aktivitäten die remanenten Kosten der gegenwärtigen Organisation subventionieren. Außerdem führt die Umlage der Kosten besonders aufwendiger Projekte auf alle Aktivitäten zu einer Subventionierung des Fernverkehrs (insbesondere Hochgeschwindigkeitsverkehrs) durch den Nah- und den Güterverkehr. Schließlich entstehen aufgrund der Umlage der Kosten besonders intensiv genutzter Infrastrukturen nach Parametern wie Streckenlänge etc. beim gesamten Nebennetz Belastungen zugunsten der Kostensituation des Kernnetzes.

Die Konstruktionsmängel der DBAG-Kostenrechnung - so wird argumentiert - haben zur Folge, daß eine betriebswirtschaftliche Steuerung der Einzelaktivitäten und die gezielte Bekämpfung von Schwachstellen bisher nicht stattgefunden hat. Nach dieser Auffassung ist das ausgewiesene SPNV-Defizit in Höhe von 7,9 Mrd DM gegenüber den durch die SPNV-Aktivitäten tatsächlich verursachten Kosten weit überhöht (nach Schätzungen um etwa 30-40%). Das gegenwärtig ausgewiesene Nahverkehrsdefizit enthält Deckungsbeiträge für die übrigen Unternehmensteile in Milliardenhöhe, die nicht durch tatsächliche

Kosten veranlaßt sind. Nur auf der Grundlage konkret, für eine Region, einen bestimmten Netzzusammenhang, eine einzelne Strecke oder für einen einzelnen Zug mit alternativem rollendem Material berechneter Einzelkosten ist aber eine rationale Produktions- und Kostenplanung möglich: Aber nur auf dieser Basis kann den Bestellern ein kostenmäßig fundiertes und durchrationalisiertes Angebot für Leistungen im SPNV gemacht werden.

Aufgrund dieser Überlegungen lassen sich die unterschiedlichen **Interessenslagen** der Verhandlungspartner am Markt wie folgt beschreiben:

- Für die **Bahn** würde eine auf den tatsächlichen Einzelkosten beruhende Bestellpraxis der Aufgabenträger einen Verlust ist Milliardenhöhe bedeuten. Deshalb wird sie versuchen, mit Beginn der Regionalisierung den Ländern das bestehende SPNV-Angebot als Paket zum Pauschalpreis anzubieten. Hierbei werden langfristige vertragliche Bindungen angestrebt, da nur dann die erheblichen Investitionen in das rollende Material und die betrieblichen Anlagen risikominimal vorgenommen werden können. Weiter liegt es im Interesse der Bahn, das Befahren der Nahverkehrsstrassen durch Dritte möglichst zu verhindern (z.B. durch überhöhte Nutzungsentgelte) und sich jede Leistungsverbesserung zusätzlich bezahlen zu lassen. Zudem wird erwartet, daß Angebotseinschränkungen durch die neuen Verantwortlichkeiten "vor Ort" direkt den Ländern bzw. Aufgabenträgern politisch angefastet werden. Der politische Druck verlagert sich damit auf die Besteller und stärkt so die Verhandlungsposition der Bahn.
- Die **Besteller** von Nahverkehrsleistungen sollten dagegen zwischen wirtschaftlichen und unwirtschaftlichen Angeboten gezielt differenzieren und überall dort Dritte mit der Leistungserstellung betrauen, wo diese ein günstigeres Angebot abgeben. Durch die Beschränkung der Zahlungen auf die effektiven Kosten der Bahn können die Aufgabenträger finanzielle Mittel für Verbesserungen des ÖPNV außerhalb der DBAG freimachen.

Die hier skizzierte Marktsituation ist als "zweiseitiges Monopol bei nicht vollständiger Information" zu bezeichnen. Das Marktergebnis (Preise, Mengen, Bedingungen) wird durch die jeweilige **Verhandlungstaktik** bestimmt. Die Länder bzw. die durch sie bestimmten Aufgabenträger können z.B. - um die Bahn von ihrer Maximalposition abzubringen - zunächst bestimmte Leistungen ganz abbestellen. Die entgangenen Deckungsbeiträge werden die Bahn dann veranlassen, mit ihrem Preis bis auf die echten Vollkosten herunterzugehen.

Den Ländern kann es so gelingen, durch eine gezielte Auswahl attraktiver Leistungen das Angebot der Bahn kostengünstiger und nachfragegerechter zu machen. Andererseits wird die Bahn austesten, inwieweit die Länder unter politischem Druck zur Aufrechterhaltung bestimmter ÖPNV-Leistungen stehen ("Bestellzwänge"), und ihren Verhandlungsspielraum entsprechend "ausreizen".

Eine Konfrontationsstrategie in allen Bereichen wird von der DBAG aber nicht angestrebt. Das geschäftspolitische Ziel einer möglichst hohen Auslastung der Nahverkehrszüge will die Bahn mit integrierten Angeboten aus einer Hand, durch Kooperationen und eine ökonomisch wie ökologisch sinnvolle Arbeitsteilung mit anderen Verkehrsträgern erreichen. Vorgesehen sind Kooperationen auf folgenden Ebenen:

- **Verkehrsangebot:** Kooperation mit Schienenpersonenfernverkehr, Stadtbahnen, Straßenbahnen, Bus, Taxi, Flugverkehr.
- **Verkehrsorganisation:** Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen und ihren Zusammenschlüssen.
- **Verkehrspolitik:** Kooperation mit Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften.

Insgesamt läßt sich festhalten, daß sich die derzeit noch vorhandene Dominanz der DBAG im SPNV unter den künftigen Bestellstrukturen und Wettbewerbsbedingungen abschwächen wird. Die Monopolstellung der DBAG - verbunden mit unbefriedigenden Marktergebnissen in Preis und Leistung - kann durch die Nachfragemacht der Aufgabenträger wirksam aufgebrochen werden. Im Zusammenspiel mit den Möglichkeiten, auch Dritte mit dem Betrieb des Nahverkehrs auf der Schiene zu beauftragen, werden sich merkliche wettbewerbsinduzierte Leistungsverbesserungen einstellen.

3.2 Mehr Wettbewerb auf der Schiene: Chancen für neue Anbieter

Ziel der Bahnstrukturreform und der Regionalisierung des ÖPNV ist es u.a., den Wettbewerb auf der Schiene und damit die Leistungs- und Innovationsbereitschaft der Anbieter zu erhöhen. Der Wettbewerb - d.h. das Vorhandensein von alternativen, konkurrierenden Anbietern sowie die

Leistungsvergabe an den geeignetsten Anbieter - soll durch Ausschreibung gewährleistet werden:

- Ausschreibungsoption nach der EG-Verordnung 1893/91 durch die "zuständigen Behörden", aber
- Ausschreibungspflicht (europaweit) nach EG-Richtlinie 92/50 über die Koordinierung des Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

Insbesondere die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengeschlossenen Gesellschaften treten im Wettbewerb gegen die DBAG an, wobei dieser Wettbewerb als "im Interesse der DBAG liegend" aufgefaßt wird. Gleichzeitig wertet man aber die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen im SPNV - einschl. der DBAG - als Grundlage künftiger Marktstrukturen. Mit der Öffnung der Schiene kommen als **künftige Wettbewerber** der DBAG in Frage:

- regionale Eisenbahnen,
- kommunale und private Nahverkehrsunternehmen,
- europäische Staats- und Privatbahnen, insbesondere aus den EU-Staaten,
- neue Eisenbahnunternehmen nach den erleichterten Gründungsvoraussetzungen des neuen Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie
- Kooperationen dieser Gruppen, evtl. unter Einschluß der Fahrzeugindustrie.

Die einzelnen potentiellen Anbieter bringen unterschiedliche Voraussetzungen für den Betrieb mit. Bereits heute gibt es nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen), die auf eigenen Strecken, aber auch auf Strecken der DBAG Verkehre durchführen. Weitere regionale Eisenbahnen sind zwar bisher nur im Güterverkehrsbereich tätig, besitzen aber Erfahrungen in der rationellen und flexiblen Verkehrsdurchführung. Das vorhandene "ÖPNV-know-how" sowie die Kenntnis lokaler Besonderheiten sind insbesondere für die kommunalen und privaten Nahverkehrsunternehmen ein Wettbewerbsvorteil. Mit der Mittel-Thurgau-Bahn aus der Schweiz führt bereits eine ausländische Privatbahn SPNV durch - im Auftrag der DBAG.

Sowohl die künftigen Besteller von SPNV-Leistungen als auch die potentiellen Konkurrenten der DBAG in diesem Marktsegment fordern größere Spielräume gegenüber der DBAG bei der Auftragsvergabe schon mit Beginn der Regionalisierung. Auf diese Weise sollen so früh wie möglich über den Wettbewerb Leistungsanreize geschaffen und Kostensenkungspotentiale erschlossen werden. Außerdem wird für notwendig gehalten, daß den regionalen Aufgabenträgern zu den gleichen Bedingungen Trassen und Anlagen zur Verfügung gestellt werden wie den Eisenbahngesellschaften des Bundes. Dies beinhaltet insbesondere die Aufwertung des vertakteten regionalen Berufsverkehrs in der Zugklassenhierarchie (d.h. gleicher Rang wie Fernverkehr).

Als ein entscheidendes Hemmnis für den verstärkten Markteintritt neuer Eisenbahnunternehmen und damit für einen wirksamen Wettbewerb wird z.Zt. das **Trassenpreissystem der DBAG** beurteilt. Dieser im Sommer 1994 vorgelegte Preiskatalog ist bisher einmalig in Europa und ohne Vorbild. Damit hat Deutschland als erstes Land die EG-Richtlinie 91/440 umgesetzt. Von den Gebietskörperschaften und den konkurrierenden Verkehrsunternehmen werden die Preisvorgaben jedoch scharf kritisiert. Trassenpreise in Höhe von 8 bis 10 DM seien vom SPNV nicht zu erwirtschaften. Bei einer durchschnittlichen Auslastung der Fahrzeuge müßten rund 10 Pf je Fahrgast und Kilometer allein für die Trassenpreise aufgewendet werden. Dieser Betrag entspricht in etwa den Durchschnittseinnahmen des SPNV der DBAG; die Betriebskosten blieben somit ungedeckt. Außerdem wird für jeden zusätzlichen Zug der gleiche Preis berechnet, obwohl sich die Trassenkosten nur marginal erhöhen.

Für regionale Anbieter von Schienenverkehren, die aufgrund ihres eingeschränkten Leistungsumfanges keine Preisnachlässe erwarten können, stellen diese Kostenstrukturen eine kaum zu überwindende Markteintrittsbarriere dar. Aus diesem Grund wird vielfach die Gefahr gesehen, daß das Teilziel der Regionalisierung, durch Wettbewerb und neue Angebote mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, nicht erfüllt werden kann. Dies darf aber nicht primär der DBAG angelastet werden. Vielmehr ist die eigentliche Ursache für dieses Problem in der vom Bund gesetzten Vorgabe zu sehen, nach der die DBAG ihren Fahrweg im wesentlichen kostendeckend betreiben soll. Im Gegensatz zu anderen Staaten, in denen die Eisenbahnen im SPNV von den Kosten des Fahrwegs ganz oder teilweise befreit werden, ist hier in Deutschland ein anderer Lösungsweg gewählt worden. Zwar strebt die DBAG eine Senkung der

Trassenpreise über Rationalisierungen und Entmischung der Verkehre an. Zur Zeit bleibt die Größenordnung solcher Effekte aber noch unklar.

3.3 Chance und Risiken für den Busverkehr als Konkurrenten: Die Position der privaten Omnibusunternehmen

Die schwerpunktmäßige Ausrichtung der Regionalisierungsbestrebungen auf eine Verbesserung des SPNV stößt insbesondere bei den privaten Busunternehmen auf Kritik. Vor allem in den Mittelstädten und in der Fläche betreiben private Omnibusunternehmen ÖPNV in eigener Regie. Insgesamt besitzen etwa 2.500 private Omnibusunternehmen Verkehrsrechte im öffentlichen Linienverkehr nach § 42 PBefG. Diese bedienen etwa die Hälfte des gesamten Liniennetzes im ÖPNV, in erster Linie in Flächenregionen mit geringem Verkehrsaufkommen und großen Streckenlängen.

Grundsätzlich werden die Regelungen der Regionalisierung

- Schaffung klarer Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für den ÖPNV,
- Trennung zwischen politischer und unternehmerischer Ebene,
- Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für einen leistungsfähigen ÖPNV sowie
- Organisation des gesamten ÖPNV aus einer Hand

von den privaten Omnibusunternehmen begrüßt. Es wird jedoch die Gefahr gesehen, daß in der "Euphorie für den SPNV" Effizienzgesichtspunkte der Verkehrsbedienung vernachlässigt werden. Verhindert werden muß z.B., daß durch eine einseitige Förderung des SPNV dem übrigen ÖPNV nur noch die Funktion von sog. Restverkehren oder Zubringerverkehren verbunden mit einem Attraktivitätsverlust des gesamten Nahverkehrsangebotes zukommt. Im Wettbewerb mit dem Pkw kann der ÖPNV nur bestehen, wenn weitgehend umsteigefreie Verkehrsverbindungen geschaffen werden. Dies schließt eine verstärkte Berücksichtigung der privaten Busverkehre ein.

Weiter muß dafür gesorgt werden, daß die Bundesländer als "Eisenbahnunternehmer" die knappen finanziellen Mittel für den SPNV so effizient wie möglich einsetzen und nicht in Prestigeobjekte investieren.

Gefordert wird, daß in jedem Einzelfall mit einer Wirtschaftlichkeitsrechnung ein System- und Kostenvergleich zwischen Schiene und Straße unter Berücksichtigung der Folgekosten vorgenommen wird. Voraussetzung hierfür ist insbesondere eine transparente und an den wirklichen Kosten orientierte Kalkulation der DBAG für die Bereiche Betrieb und Fahrweg. Auf dieser Basis könnten die privaten Busunternehmen ihre Wettbewerbsvorteile ausspielen und umsetzen, denn diese nutzen die Rationalisierungsmöglichkeiten in den Bereichen Personal und Betriebsmittel konsequent und bieten so kostengünstige Verkehre an. Hierdurch wird gleichzeitig potentiellen Mittelkürzung für den ÖPNV aufgrund von Unwirtschaftlichkeit und "Verschwendung" die Rechtfertigungsgrundlage entzogen.

Des weiteren fordern die privaten Omnibusunternehmen eine Zweckbindung der Finanzmittel des Bundes für den ÖPNV. Das Horten der Mittel durch die Länder bzw. die Verwendung für andere Aufgabenbereiche würde die Möglichkeiten für eine attraktive Leistungserstellung vor Ort einschränken. Wettbewerbsverzerrungen ergeben sich durch die Möglichkeiten kommunaler Verkehrsbetriebe, Vorteile aus dem Querverbund (Zusammenfassung von Versorgungs- und Verkehrsbetrieben) geltend zu machen. So können die kommunalen Unternehmen innerhalb von Ausschreibungsverfahren preisgünstigere Leistungen anbieten. Zudem wird befürchtet, daß kommunale Aufgabenträger eigene Verkehrsunternehmen bei der Auftragsvergabe bevorzugen werden.

Die Gewährleistung eines stärkeren Wettbewerbs durch die Bahnstrukturreform und die Regionalisierung des SPNV wird von den privaten Omnibusunternehmen ebenfalls kritisch beurteilt. Die Eignung des ÖPNV-Systems für den freien Wettbewerb wird in Frage gestellt - u.a. aufgrund der Erfahrungen in Großbritannien (Marktaustritte von Unternehmen, Streckenstilllegungen). Es wird vermutet, daß sich die Intensivierung des Wettbewerbs ausschließlich auf die Linien der privaten Busunternehmen beschränken wird. Eine Ausweitung auf andere Bereiche, in denen durch mehr Wettbewerb erhebliche Effizienzsteigerungen zu erwarten wären (Großstädte, Ballungsräume), werde derzeit verhindert.

Grundsätzliche Kritik wird weiterhin an der Trennung zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Erstellern der Verkehrsleistung geübt. Dahinter verbirgt sich die Befürchtung, daß durch die Ländergesetze die Aufgabenträger

gegenüber den Verkehrsunternehmen eine nicht sachgerechte Dominanz erhalten und den Unternehmen nur noch die Funktion von reinen Auftrags erfüllern bleibt. Die privaten Omnibusunternehmen sehen aber auch die Planung und Organisation des ÖPNV als originäre unternehmerische Aufgaben an. Den ÖPNV-Aufgabenträgern fehle es an den erforderlichen Spezialkenntnissen und dem notwendigen Fachpersonal, um den Anforderungen an diese Managementaufgaben sachgerecht zu begegnen. Der Versuch, dieses Defizit mit Regionalisierungsmitteln abzubauen, würde aber den Zielen der Regionalisierung unmittelbar zuwiderlaufen: Statt zusätzlichem und besserem Verkehr würde mehr Verwaltung produziert und finanziert.

4. Leistungsverbesserung durch inter- und intramodale Kooperationen

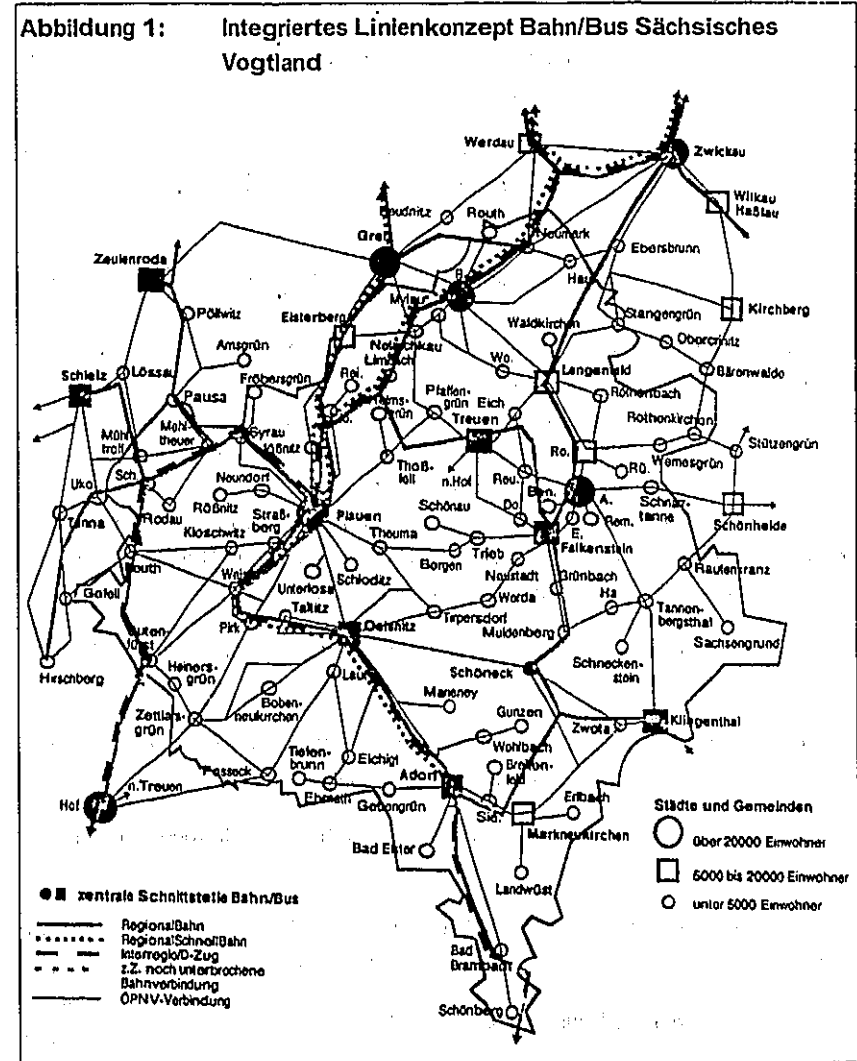
4.1 Das Vogtland-Modell: Integration von Eisenbahn- und Busverkehr

Die mit der Regionalisierung angestrebte stärkere Integration zwischen dem SPNV und dem Busverkehr findet bereits Eingang in Planungen des künftigen Nahverkehrs. Im Rahmen eines Gutachtens hat der Freistaat Sachsen die Ausgestaltung eines "Regionalisierungsmodells" für das Vogtland untersuchen lassen. Das gesamte Landschaftsgebiet Vogtland erstreckt sich mit 9.500 qkm Fläche und etwa 1,6 Mio Einwohnern über Teile der Länder Sachsen, Bayern, Thüringen und Böhmen, wobei das Sächsische Vogtland (Untersuchungsraum) mit 290 Tsd Einwohnern ca. 14% der Fläche einnimmt.

Zielsetzung des vorgeschlagenen Linien- und Bedienungskonzeptes ist die Erhaltung des SPNV bei gleichzeitigem Ausbau des bestehenden Busverkehrs zu einem integrierten System. Die mit der Regionalisierung des SPNV verbundenen Möglichkeiten zum Erhalt von Schienenstrecken sollen genutzt werden.

Derzeit bietet das relativ dichte Straßennetz im Sächsischen Vogtland günstige Voraussetzungen für eine umfassende Verkehrserschließung durch den Bus. Dieser bindet in der Regel die meist in Tallage liegenden Ortschaften an das Nahverkehrsnetz an, während die Bahn die Orte häufig nur in Rand- und Höhenlage berührt. Seit 1990 ist im Untersuchungsgebiet ein drastischer

Rückgang des Fahrgastaufkommens im SPNV festzustellen. Ursachen hierfür liegen insbesondere in dem besseren Zugang zum Individualverkehr, in langen Reisezeiten im SPNV, in veralteten Anlagen und Fahrzeugen und in den fehlenden Informations- und Serviceeinrichtungen der Bahn.



Das "Vogtland-Modell" ist durch folgende Elemente gekennzeichnet (vgl. auch Abbildung 1):

- **Grundgerüst an Bahnstrecken**, das den Kernraum des Sächsischen Vogtlandes um- bzw. erschließt und auf das strahlenförmig Strecken mit regionaler Bedeutung aus dem Thüringer Raum zulaufen.
- **ergänzendes Netz von Buslinien**, das insbesondere an den zentralen Schnittstellen mit dem Bahnnetz verknüpft ist. Busse erschließen zugleich die nicht vom Bahnnetz durchzogenen Räume.
- **Schnittstellen**, die als Verkehrsknoten im Liniennetz einen zügigen Übergang der Fahrgäste zwischen den Verkehrsmitteln Bahn und Bus ermöglichen.

Im **Linienkonzept Bahn** werden neun Bahnhöfe, die durch ein hohes Verkehrsaufkommen und eine gute Lage im Netz gekennzeichnet sind, als zentrale Schnittstellen ausgewiesen. Das Grundgerüst der vorhandenen Bahnstrecken soll weitgehend erhalten bleiben. Aufgrund betriebswirtschaftlicher Notwendigkeiten wird aber eine Einstellung des Personenverkehrs auf extrem schlecht ausgelasteten Strecken sowie die Übertragung aufkommenschwacher Haltestellen im Ergänzungsnetz auf den Bus empfohlen. Im **Linienkonzept Bus** sind die generelle zeitliche Abstimmung mit dem Bahntakt an den Schnittstellen, die Verlegung von Haltestellen in die Bahnhofsbereiche und die Neugestaltung von Haltestellenanlagen festgeschrieben.

Insgesamt zeichnet sich dieses "Regionalisierungsmodell" durch folgende Vorteile aus:

- Steigerung der Reisegeschwindigkeit der Bahn, Verkürzung der Gesamtfahrzeit Bahn/Bus trotz Zunahme des Umsteigeranteils,
- Verbesserung der Umsteigebedingungen durch Neugestaltung der Schnittstellen,
- Vertaktung des Verkehrs und Abstimmung der Anschlüsse von Bus und Bahn,
- Ausdehnung der Verkehrszeit (5 bis 23 Uhr),

- verkehrsträgerübergreifende und routenunabhängige Fahrscheine für das gesamte Tarifgebiet sowie
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und Effizienzsteigerungen.

Das integrierte Linienkonzept wird zunächst ab 1995 auf zwei Strecken realisiert (Einführungsstufe). Die Endstufe soll mit der Einbeziehung der aus dem Thüringer Raum zulaufenden Strecken bis zum Jahr 2010 erreicht werden; hierdurch wird neben der Erschließung der Region auch die überregionale Anbindung des Sächsischen Vogtlandes gesichert.

Eine entscheidende Einflußgröße für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Modells ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen. Eine Prognose des Freistaates Sachsen im Rahmen des Landesverkehrsplanes rechnet mit einer Aufkommenssteigerung im Ergänzungsnetz des SPNV auf 450%, im Kernnetzbereich sogar auf etwa 950% (1993 bis 2010). Aufgrund der bereits zum jetzigen Zeitpunkt großen Bedeutung des Busverkehrs fällt für diesen Bereich die Prognose geringer aus (auf 140% im Zeitraum 1992 bis 2010).

Voraussetzung für die Realisierung des Vogtland-Modells ist ein breit angelegtes Investitionsprogramm. Dieses betrifft in erster Linie

- Strecken, Brücken, Tunnel	60 Mio DM
- Schienenfahrzeuge (Triebwagen	20 Mio DM
- Hochbaubereich (Bahnhöfe, Haltepunkte)	7 Mio DM
- Sicherungstechnik	8 Mio DM
- Ausbau zentraler Schnittstellen	16 Mio DM
- Neubeschaffung von Bussen	4 Mio DM

Es wird erwartet, daß das integrierte Linienkonzept die Effektivität des gesamten Verkehrssystems wesentlich verbessern wird. So könnte sich ab 1995 bis zur vollständigen Umsetzung des Modells der Kostendeckungsgrad von 20% auf etwa 40% (bei Berücksichtigung von Ausgleichs- und Erstattungsleistungen für Auszubildende und Schwerbehinderte auf bis zu 50%) erhöhen. Da der Kostendeckungsgrad für den Busverkehr weitgehend unverändert

bleibt, ist dieser Effekt insbesondere auf Wirtschaftlichkeitssteigerungen im SPNV zurückzuführen (u.a. durch Personaleinsparungen bis zu 60%).

Die Realisierung des Vogtland-Modells erfordert eine Neugestaltung der organisatorischen Strukturen. Hierbei sollen die Vorteile einer Zweckverbandslösung im kommunalen Bereich verknüpft werden mit den Vorteilen einer regionalen Managementgesellschaft, die die Verkehrsträger Bahn und Bus koordiniert sowie die Bahn- und Busverkehre integriert, wobei der Betrieb aber nicht selbst, sondern von beauftragten Unternehmen durchgeführt wird. Inzwischen hat der Freistaat Sachsen den Bahnbetrieb bereits öffentlich ausgeschrieben.

Voraussetzung für eine hohe Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ist der Einsatz von kostengünstigeren Fahrzeugen und modernen Betriebsleittechniken, die auf die regionalen Bedürfnisse zugeschnitten sind. Der Freistaat Sachsen sieht im Vogtland den Einsatz des neu entwickelten Nahverkehrstriebwagens vom Typ RVT (vgl. Kap. 5) vor, der in der Waggonfabrik Bautzen gebaut werden könnte. Zusätzlich soll der Funkleitbetrieb von einer zentralen Stelle des Netzes als Zugsicherungsverfahren zu einer rationellen Betriebsdurchführung und Einsparungen im Personalbereich beitragen.

4.2 Das Karlsruher Modell: Verknüpfung von Eisenbahn und Straßenbahn

Die mit der Regionalisierung des ÖPNV verbundene Leitidee eines integrierten Stadt-Umland-Verkehrssystems "aus einer Hand" sowie die Verwirklichung des Bestellerprinzips finden ihre empirische Rechtfertigung u.a. in den positiven Erfahrungen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK). Die VBK haben in Zusammenarbeit mit der DB ein Konzept verwirklicht, das einen Gemeinschaftsbetrieb von Stadtbahn und Eisenbahn auf demselben Gleiskörper zulässt. Grundüberlegung war hierbei, daß sich die Verkehrsprobleme in den Städten nur unter Einbeziehung der Region lösen lassen.

In der Regel wird außerhalb der großen Ballungszentren der SPNV getrennt auf dem innerstädtischen Straßenbahn- oder Stadtbahnssystem und auf dem regionalen Eisenbahnnetz der DBAG durchgeführt. Aufgrund der peripheren Lage der DBAG-Bahnhöfe und unzureichender Eisenbahnverbindungen der Fußgängerzonen in der City müssen die Fahrgäste auf dem Weg in die

Innenstadt umsteigen, was zu deutlichen Attraktivitätsverlusten des ÖPNV führt. Durch die Verknüpfung des Netzes der Eisenbahn mit dem Straßenbahnnetz können solche Qualitätseinbußen vermieden werden. Gleichzeitig tragen die Anlage weiterer Haltepunkte und ein teilweiser Streckenneubau zur Verbesserung der Erschließung der Region bei.

Die Grundlage für eine Verknüpfung zwischen regionaler Eisenbahn mit einer Straßenbahn wurde bereits Mitte der sechziger Jahre mit der Anbindung der Albtalbahn an das Karlsruher Straßenbahnnetz gelegt. Bereits zu diesem Zeitpunkt war es das Ziel, Fahrgäste aus der Region im ungebrochenen Verkehr in die Karlsruher Innenstadt zu bringen. Die Straßenbahn endet also nicht an der Stadtgrenze, sondern fährt weit in die Region hinaus.

Heute können die Fahrgäste auf mehreren Strecken ohne Umsteigen aus der Region bis in die Fußgängerzone fahren. Die Stadtbahn holt die Fahrgäste in den Außenbezirken ab und bringt sie mitten in die Stadt. Dabei fährt die Straßenbahn auf mehreren Strecken bis zur Stadtgrenze nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) und im Außenbereich als nichtbundeselgene Eisenbahn nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Hierbei können die jeweiligen Systemvorteile sinnvoll miteinander verknüpft werden:

- In der Region wird die Bahn über größere Entfernungen als Eisenbahn eingesetzt. Sie fährt auf den Gleisen der DBAG, wobei die Sicherungstechnik des Eisenbahnsystems höhere Geschwindigkeiten zuläßt.
- In der Stadt wechselt die Bahn auf das Straßenbahnnetz. Hier garantieren ein hoher Anteil an besonderem Gleiskörper und dichte Haltestellenabstände attraktive Verkehrsverbindungen.

Technische Voraussetzung für die Umsetzung dieses regionalen Kooperationskonzeptes war die Entwicklung eines "Zweissystemfahrzeuges", das sowohl einen Betrieb als Straßenbahn mit 750 V Gleichstrom als auch als Eisenbahn mit Wechselstrom zuläßt sowie den Anforderungen der BOStrab und der EBO entspricht. Seit 1992 sind derartige Zweissystem-Stadtbahnwagen im Einsatz. Im Gegensatz zu den schweren Lokomotiven und Dieselfahrzeugen der DBAG zeichnen sich diese Fahrzeuge durch geringes Gewicht, niedrigen Energieverbrauch, verbesserte Beschleunigung, kurze Bremswege und schnelleren Fahrgastwechsel aus. Aufgrund dieser Eigenschaften können - ohne Zeitverlust -

weitere Haltepunkte eingerichtet werden, die das Netz verdichten und neue Fahrgäste anziehen. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit trägt auch der Übergang auf Einmannbetrieb bei. Dieser führte allerdings nicht zu einem Abbau der Belegschaftsstärke. Im Gegenteil: Die Fahrgastgewinne erforderten mehr zusätzliche Verkehrsleistungen und darüber auch mehr Personal.

Das Bestellerprinzip sowie die Zahlung von Trassenpreisen werden in diesem Konzept bereits verwirklicht. Die Gebietskörperschaften "bestellen" die Leistung durch ihre Mitwirkung bei der Fahrplan- und Tarifgestaltung und durch die Übernahme der entstehenden Defizite. Die kommunalen Verkehrsbetriebe werden für den SPNV zuständig und zahlen der DBAG, die weiterhin Eigentümerin der Strecke ist, eine Fahrweggebühr.

Für die Realisierung des Pilotprojektes auf der Strecke Karlsruhe - Bretten (Betrieb seit September 1992) wurden Investitionen in Höhe von rund 80 Mio DM getätigt, wobei der Bund über das GVFG 60% und das Land Baden-Württemberg aus Landesmitteln 25% der entstandenen Investitionskosten übernommen haben. Die restlichen 15% der Kosten haben die beteiligten Städte und Gemeinden sowie der Landkreis Karlsruhe aufgebracht. Insgesamt wurden auf dieser Strecke elf neue Haltepunkte eingerichtet (incl. Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen), die Zugfolge verdichtet und das Zubringernetz der Busse verbessert.

Die Fahrgastgewinne des Karlsruher Modells verdeutlichen, daß Angebotsverbesserungen sich als sinnvollere Strategie im Kampf gegen den Verkehrskollaps erweisen als dauerhafte Einschränkungen des Angebotes, die den Teufelskreis "Nachfrageverluste - Verschlechterung der Rentabilität und Wirtschaftlichkeit - quantitativer und qualitativer Leistungsabbau - Nachfrageverluste ..." mürden. In Karlsruhe konnte von September 1992 bis März 1993 ein Anstieg der Fahrgastzahlen um fast 380% festgestellt werden. 40% der zusätzlichen Kunden hatten vorher das Auto benutzt. Der Kostendeckungsgrad für dieses System lag im Jahr 1993 bei über 65%. Marktakzeptanz und Kosteneffekte haben dazu geführt, daß dieses kooperative SPNV-Angebot ausgeweitet wurde. Mittlerweile hat die DBAG drei eigene Zweisystemwagen angeschafft und betreibt hiermit in eigener Regie die Strecke Karlsruhe - Rastatt.

5. Leistungsverbesserung durch innovative "Regionalfahrzeuge" und rationelle Betriebstechnik

Die mit der Bahnstrukturreform und der Regionalisierung des ÖPNV angestrebte Erhöhung der Wirtschaftlichkeit ist nicht allein durch neue Organisationsmodelle und Umstrukturierungen in den Finanzmittelzuweisungen zu erreichen. Die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene muß zusätzlich - wie die Erfahrungen in Karlsruhe bereits gezeigt haben - durch **innovative und kostengünstige Fahrzeuge** gesichert werden, die auf die speziellen Anforderungen des an Bedeutung gewinnenden Marktsegmentes "Regionalverkehr" zugeschnitten sind. Nur so lassen sich Verbindungen aufrechterhalten und Nebenstrecken neu beleben, die dann die Funktion einer "Rückgrat-Linie" in einem integrierten Schiene/Straße-Verkehrssystem übernehmen können.

Das "relevante Netz", in dem die neuen Regionalfahrzeuge zum Einsatz kommen sollen, ist zwischen dem Stadtbahnverkehr in den Ballungsräumen und dem überregionalen Verkehr angesiedelt. Es setzt sich häufig aus noch nichtelektrifizierten Nebenstrecken mit einem Fahrgastaufkommen von etwa 1.000 bis 2.000 Reisenden pro Tag und Richtung zusammen. Weitere Kennzeichen des Regionalverkehrs, der heute bereits vielfach mit Bussen auf der Straße abgewickelt wird, sind

- Streckenlängen von 20 bis 40 km,
- Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h,
- Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 bis 60 km/h,
- Komfortausstattung der Fahrzeuge für Reisezeiten bis etwa 30 Minuten sowie
- relativ kurze Haltestellenabstände.

Das Leistungsprofil künftiger Schienenfahrzeuge für den Regionalverkehr muß sich an dem Hauptkonkurrenten, also am Überland-Straßenbus messen. Systemvorteile bestehen bereits durch die freie Trasse und die Möglichkeit, mehrere Fahrzeuge miteinander zu koppeln (großes Platzangebot bei nur einer Fahrt). Als Obergrenze der Leistungsdimensionierung gilt der Regionalschnellverkehr, der mit den vorhandenen Dieseltriebzügen vom Typ

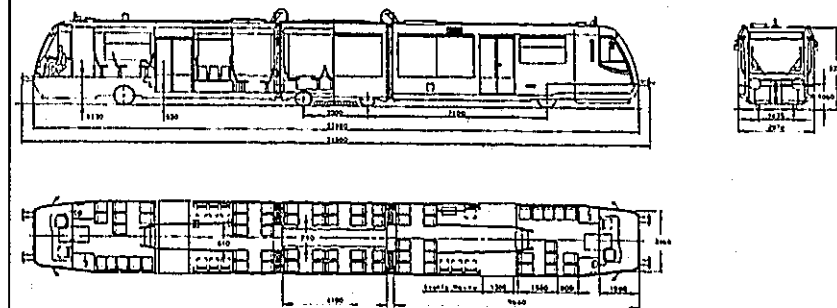
VT 628 annähernd optimal durchgeführt werden kann. Innovative Lösungen für aufwandsarme und trotzdem attraktive Schienenfahrzeuge sind aber eher an den Bus und die Stadtbahn angelehnt als an die derzeit eingesetzten Dieselloks oder die von Dieselloks gezogenen Bahnwagen. Bei der Konzeption derartiger Fahrzeuge müssen neben den Erfordernissen des Marktes auch die internationalen Normen der UIC sowie die deutsche Straßenbahn- und Eisenbahn-Bauordnung (BO-Strab/EBO) berücksichtigt werden.

In Zusammenarbeit mit der Dürener Kreisbahn (DKB) - als erstem zukünftigen Betreiber - und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat die Firma Duewag ein Fahrzeug vom Typ RVT (Regional-Verbrennungstriebwagen) entwickelt. Der Einsatz dieses neuartigen Fahrzeuges ist auch im Rahmen der Realisierung des Vogtland-Modells vorgesehen (vgl. Kap. 4.1). In einem ersten Anforderungskatalog wurden folgende wesentlichen Leistungsmerkmale festgelegt:

- Zweirichtungsfahrzeug mit Ein-Mann-Betrieb,
- 70 bis 80 Sitzplätze, 80 bis 100 Stehplätze,
- geringes Leergewicht,
- bequeme Ein- und Ausstiegsverhältnisse,
- hohe Anfahrbeschleunigung, gutes Bremsvermögen sowie
- Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Der RVT wurde als dreiteiliger Gliedertriebzug mit einem Niederfluranteil zwischen den Türen von etwa 70% der Gesamtlänge entwickelt. Der Rohbau entspricht den statischen Eigenschaften des Karlsruher Zweisystem-Fahrzeuges; dabei wird die reduzierte passive Sicherheit durch eine erhöhte aktive Sicherheit (Bremsvermögen) kompensiert. Durch die Leistungsfähigkeit des Antriebes (zwei Dieselmotoren mit jeweils 200 kW) und das geringe Leergewicht (30 t) können auch bei kurzen Haltestellenabständen konkurrenzfähige Fahrzeiten erzielt werden.

Abbildung 2: Grundriß und Seitenansicht des Regional-Verbrennungstriebwagens RVT



Im Frühjahr 1995 soll der RVT erstmals auf der Rurtalbahnstrecke (Jülich-Düren-Heimbach), die die Dürener Kreisbahn 1993 von der DBAG übernommen hat, im 1/2-Stunden-Takt zum Einsatz kommen.

Ansatzpunkte zur Kostenreduzierung und damit für eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung liegen in den Bereichen Herstellung und Betrieb der Fahrzeuge. Durch die Verwendung von Serienkomponenten aus dem Nutzfahrzeugbau (z.B. Motoren und Getriebe) und dem Linienbusbau (z.B. Inneneinrichtung) sowie durch hohe Stückzahlen - ermöglicht durch den Verzicht der Verkehrsunternehmen auf Sonderwünsche - können die Herstellungskosten erheblich gesenkt werden. Es hat sich gezeigt, daß die Kosten der neuen Regionalfahrzeuge bei 14 bis 18 Tsd DM pro Sitzplatz liegen, gegenüber 30 bis 40 Tsd bei herkömmlichen Dieselloks. Hiermit ist ein entscheidender Schritt in Richtung einer Annäherung der Kostenstrukturen von Schienenfahrzeugen und Bussen (8 bis 10 Tsd DM pro Sitzplatz) getan. Bei den Abschreibungen in der Kostenrechnung werden die höheren Anschaffungskosten der Schienenfahrzeuge durch die längere Lebensdauer kompensiert. Auch bei den nutzungsabhängigen Kostenkategorien:

- Personalkosten (Ein-Mann-Betrieb),

- Wartungskosten (Nutzung von Busmotoren, -getrieben, -türen, -sitzen etc.) und
- Treibstoffverbrauch

erreicht das Regionalfahrzeug Werte wie ein Linienbus. Insgesamt können auf diese Weise die Betriebskosten auf 6 DM pro Zug-km reduziert werden. Geht man von Trassenkosten in Höhe von 4 DM pro Zug-km aus (s.u.), so addieren sich die Gesamtkosten auf 10 DM pro Zug-km, was gegenüber den heutigen Kosten (über 20 DM) eine Ersparnis von 50% bedeutet. Diese Zahlen unterstreichen das bedeutende Rationalisierungspotential im SPNV durch innovative Fahrzeugkonzepte. Bei der Nutzung dieser Spielräume müssen die technischen Lösungen optimal auf die Verkehrsentwicklungsplanungen abgestimmt werden. Auf dieser Basis kann eine Synthese von wirtschaftlichem, attraktivem, umweltfreundlichem und sicherem Betrieb erreicht werden.

Weitere Kostensenkungspotentiale können durch eine **Optimierung der Technik auf der Strecke** erschlossen werden. Hierzu zählen u.a. der Ersatz handgesteuerter Weichen und Signale durch Rückfallweichen bzw. automatisierte Sicherungen der Bahnübergänge. Die Einführung des Funkleitbetriebes als Zugsicherungsverfahren wird Stellwerke an der Strecke überflüssig machen. Investitionen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und die Einrichtung neuer Haltepunkte dort, wo es das Wachstum des Verkehrsaufkommens erlaubt, werden die Attraktivität des SPNV weiter erhöhen.

Zielgröße eines derartig "durchrationalisierten" Fahrwegs im Regionalverkehr sind Streckenkosten in Höhe von 75 Tsd DM pro Kilometer und Jahr. Unterstellt man einen integralen Taktfahrplan mit 25 Zugpaaren am Tag (18.250 Züge pro Jahr), so ergibt sich ein Preis pro Zug-km von 4,11 DM. Da das Streckennetz auch von anderen Zügen - z.B. im Güterverkehr - genutzt wird, sind Trassenpreise von 4 DM/Zug-km durchaus realistisch.

Der zunehmende Leistungs- und Rationalisierungsdruck hat auch die DBAG dazu veranlaßt, den Einsatz neuester Technologien, die Anwendung der Modultechnik und der energiesparenden Leichtbauweise voranzutreiben. Ein erheblicher Nachholbedarf wird in diesem Zusammenhang zugegeben. Zur Modernisierung des rollenden Materials will die Bahn von 1994 bis einschließlich 1998 mindestens 3 Mrd DM investieren.

6. Perspektiven eines regionalisierten Nahverkehrs

Trotz der in Teilbereichen durchaus unterschiedlichen Interessenlagen der von der Regionalisierung betroffenen Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften läßt sich insgesamt ein **breiter Konsens** feststellen: Die Regionalisierung des ÖPNV mit der Konzentration der Kräfte "vor Ort" und einer Zusammenfassung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung ist der richtige Weg für die Schaffung eines bedarfsgerechten, integrierten und effizienten Nahverkehrssystems. Voraussetzung ist jedoch, daß die Regionalisierung nicht auf eine bloße "Verschiebungsaktion" von Aufgaben der DBAG auf kommunale Träger hinausläuft. Das Ziel der Regionalisierung wird nur dann erreicht, wenn sich im Vergleich zur Ausgangslage ein deutlich höherer Verkehrswert mit Kostensenkungen und Ertragssteigerungen einstellt. Hierzu muß und will die Deutsche Bahn AG ihren Beitrag leisten

- zum Nutzen der Kunden,
- zum Nutzen der Umwelt und letztlich
- zum Nutzen der gesamten Gesellschaft.

Zwar kann die Bahn die Verkehrsprobleme einer immer mobileren Gesellschaft nicht allein lösen. Sie kann aber die Probleme mildern, wenn sie ihrer Rolle als verkehrspolitischer Hoffnungsträger gerecht wird.

Die Chancen für eine Reform des gesamten ÖPNV einschließlich des SPNV können dabei nur dann genutzt werden, wenn alle Beteiligten intensiv kooperieren und dabei die Möglichkeiten zu mehr Wettbewerb ausschöpfen. Hierzu zählt auch, daß für jede Nahverkehrsstrecke alle zur Verfügung stehenden **Bedienungsalternativen** auf Schiene und Straße geprüft werden müssen. Es kann nicht darum gehen, die Schiene "um jeden Preis" zu erhalten. Vielmehr kann der SPNV nur dort Rückgrat des ÖPNV sein, wo die Nachfrage auf etwa 4.000 bis 5.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung gesteigert werden kann. Bei geringerem Verkehrsaufkommen gibt es keine ausreichend ausgelasteten Züge oder keine attraktive Taktichte auf der Schiene. Die dauerhaft überlebensfähigen Achsen des SPNV müssen dann durch ein qualitativ hochwertiges Busnetz ergänzt werden, das eine sinnvolle Erschließung der Fläche erlaubt und Verschiebungen des modal-split zugunsten des ÖPNV in Aussicht stellt.

Da das vorliegende **Trassenpreissystem** der DBAG in weiten Bereichen dem SPNV gegenüber dem Bus keine Chance läßt, sind hier Nachbesserungen dringend geboten. Notfalls muß dem Versuch der DBAG, über erhöhte Trassenpreise ihr gegenwärtiges Monopol abzuschirmen, mit einer Abbestellung von Leistungen begegnet werden. Mittlerweile hat die DBAG eine Senkung der Trassenpreise im Nahverkehr von durchschnittlich 9,90 DM auf 9 DM je Zug-km angekündigt. Gleichzeitig soll der Großabnehmerrabatt von 13% auf 5% reduziert werden.

Bei der Ausgestaltung künftiger Nahverkehrskonzepte muß beachtet werden, daß es kein **"Patentrezept"** für einen wirtschaftlich tragbaren und attraktiven ÖPNV gibt. Fest steht, daß Modelle, wie sie z.B. für Karlsruhe und das Vogtland entwickelt wurden, nicht einfach auf andere Regionen übertragen werden können. Vielmehr müssen die regional unterschiedlichen Ausgangslagen, Entwicklungsströme und Innovationspotentiale berücksichtigt und in jeweils individuell ausgeprägte Lösungen umgesetzt werden.

Ohne die potentiellen Leistungsverbesserungen und Verkehrsumlenkungseffekte der Regionalisierung schmälern zu wollen, muß davon ausgegangen werden, daß durch die Entwicklung der letzten Jahrzehnte dem ÖPNV große **Nachfragesegmente endgültig verloren** gegangen sind. Eine Umkehrung dieser Entwicklung würde sich nur im Rahmen einer - von niemandem gewünschten - Krise des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gesamtsystems einstellen. Nur dann könnten die zunehmende Suburbanisierung und der Anstieg der Kfz-Dichte gebremst werden. Unter den heutigen Bedingungen werden Bus und Bahn hingegen nur dann genutzt, wenn kein Pkw verfügbar - dies gilt heute fast nur noch für Arme, Alte, Auszubildende und Asylbewerber - oder das ÖPNV-Angebot attraktiver ist. Da letzteres in den meisten Fällen nur auf Verkehre innerhalb von Ballungszentren bzw. auf Verkehre mit Quelle oder Ziel in einem Verdichtungsraum zutrifft, wird sich der überproportional wachsende Verkehr von der Fläche in die Fläche nur schwer auf den ÖPNV umlenken lassen. Fest steht dabei, daß auch mit noch so hohen Investitionen und Subventionierungen der Anteil des ÖPNV außerhalb der großen Städte nicht zunehmen wird, wenn die sich immer noch weiter beschleunigende Zersiedelung ungebremst weitergeht.

Unter den sich abzeichnenden Entwicklungen

- einer zunehmenden Verschmelzung zwischen Stadt und Land zu Verdichtungsräumen unter Einschluß der mittleren Zentren,
- einer Zurückdrängung des Pkw aus den Städten,
- eines zunehmenden Drucks der Öffentlichkeit in Richtung auf ein ökologisch orientiertes Gesellschaftssystem sowie
- ansteigender Energie- und damit auch Mineralölpreise

wird es insgesamt jedoch zu einem **Anstieg der Nachfrage im ÖPNV** kommen. Dies erfordert eine rechtzeitige und planmäßige Vorbereitung sowie erhöhte Anstrengungen im investiven Bereich. Nach einer vom Deutschen Verkehrsforum in Auftrag gegebenen Studie aus dem Jahr 1993 beträgt der durchschnittliche Investitionsmittelbedarf im gesamten ÖPNV bis zum Jahr 2000 zwischen 10 und 12 Mrd DM pro Jahr. Als Motto kann hierbei gelten: **"Investieren statt subventionieren"**.

Um den komplexen Zusammenhängen zwischen Verkehrsursachen und Verkehrsnachfrage gerecht zu werden, ist eine **Synchronisation** der politischen Entscheidungen bei der Regionalisierung mit den umweltpolitischen, städtebaulichen und regionalen Planungen sowie mit der Standortpolitik bei Unternehmensansiedlungen erforderlich.

Schließlich sind allokativen Verbesserungen im Nahverkehrssystem nur dann zu erreichen, wenn das **Know-how "vor Ort"** sowohl der Verkehrsunternehmen als auch der kommunalen Gebietskörperschaften genutzt wird. Im Rahmen eines "local-management" kommt insbesondere den Nahverkehrsplänen eine hohe Bedeutung zu, die von allen Betroffenen gemeinsam zu erstellen sind. Nur dann ist mit einer Berücksichtigung der effektiven Verkehrsbedürfnisse sowie mit effizienten und kundenorientierten Problemlösungen zu rechnen.

Fest steht, daß durch die Regionalisierung die Mittel des Bundes für den ÖPNV/SPNV beachtlich zunehmen, und daß der Mitteleinsatz künftig wesentlich besser als bisher in regionaler Verantwortung gesteuert werden kann. Wenn der Nahverkehr als eine attraktive Alternative zum Individualverkehr ausgebaut werden soll, bleiben aber neben den Transfermitteln des Bundes auch in Zukunft erhebliche finanzielle

Anstrengungen der Länder und der Kommunen als künftige Träger des gesamten ÖPNV notwendig. Dabei verschärft die bestehende und künftig nicht besser werdende Situation der öffentlichen Haushalte den Zwang, die knappen Finanzmittel so zielgerichtet, bedarfsgerecht, wirtschaftlich und sparsam wie möglich einzusetzen.

Tagungsleitung

- Prof. Dr.-Ing. Hans Glißmeyer** Geschäftsführer der SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH, Hamburg/Berlin
- Herwig Nowak** Geschäftsführer der Bezirksvereinigung Köln der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Verkehrsreferent der IHK zu Köln

Referenten

- Dietmar A. Albrecht** Abteilungsleiter Marketing der Regionalen Bahngesellschaft (Regio-Bahn) mbH, Mettmann
- Reinhold Alfter** Geschäftsführer für den Bereich Schiene der Dürener Kreisbahn
- Folkert Kiepe** Dezernent für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr beim Deutschen Städtetag, Köln
- Franz-Josef Kniola** Minister für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
- Dieter Ludwig** Vizepräsident des VDV, Köln
Werkleiter der Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Karlsruhe
- Dr. Erhard Meichsner** Dezernent für Finanzen, Wirtschaft und Verkehr beim Deutschen Landkreistag, Bonn
- Gunther Mörl** Geschäftsführer des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer, Bonn
- Manfred Montada** Geschäftsführer Güterverkehr und Leiter der Abteilung "Regionalisierung des Eisenbahnverkehrs" beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln

Christian F. Plattenteich Leiter des Regionalbereiches Nahverkehr
Rhein-Ruhr der Deutschen Bahn AG, Essen

Dr. Thilo Sarrazin Staatssekretär im Ministerium der Finanzen
des Landes Rheinland-Pfalz, Mainz

Dr.-Ing. Brigitte Wunderlich Leiterin des Referates "Eisenbahn und Schie-
nenfahrzeugtechnik im Sächsischen Staats-
ministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dresden

Konferenzplanung und -organisation

Iiona Reuter Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung,
Karl-Hans Weimer Abteilung Wirtschaftspolitik, Bonn

Friedrich-Ebert-Stiftung
Forschungsinstitut
Abt. Wirtschaftspolitik
Godesberger Allee 149
D-53170 Bonn
Telefon: 0228/883 225
Telefax: 0228/883 625

Reihe "Wirtschaftspolitische Diskurse"

Bisher erschienen

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 1
Ökologische Modernisierung der Energieversorgung der DDR
Ziele, Instrumente, Kooperationsmöglichkeiten
(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 2
Das neue Steuersystem für die DDR
(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 3
Modernisierung der Wirtschaft in der DDR am Beispiel des alten Industriegebietes Chemnitz
Erfordernisse und Möglichkeiten
(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 4
Mecklenburg-Vorpommern - Wege in eine bessere wirtschaftliche Zukunft

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 5
Strukturwandel und Beschäftigungskrise in den neuen Bundesländern
Wirtschaftspolitische Perspektiven nach der Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 6
Kommunale Finanzen und kommunale Wirtschaftsförderung - Grundlagen kommunaler Selbstverwaltung in den neuen Bundesländern
(vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 7
Die Sanierung der Elbe als Aufgabe deutscher und europäischer Umweltpolitik
Programme, Instrumente und Kooperationen im Gewässerschutz

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 8
Wohnungsnot – Eine unendliche Geschichte?
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 9
Modernisierung der Telekommunikation in den neuen Bundesländern
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 10
Die Zukunft der Landwirtschaft in Brandenburg
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 11
Die Zukunft selbst gestalten: Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaften in der Phase der wirtschaftlichen Neuordnung

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 12
Grundlinien künftiger Tarifpolitik in den neuen Bundesländern
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 13
Arbeitsmarktprobleme und Qualifizierungserfordernisse in den fünf neuen Bundesländern
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 14
Zukunft des Stadtverkehrs in den neuen Bundesländern
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 15
Wirtschaftsförderungsprogramme und -Instrumente von EG, Bund, Ländern und Kommunen
 Umsetzung in den neuen Bundesländern

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 16
Zwischen Müllfluten und Altlasten
 Probleme und Perspektiven der Abfallwirtschaft in den neuen Bundesländern
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 17
Qualifizierungsoffensive Ost
 Kein Allheilmittel, aber wichtige Weichenstellung für eine neue berufliche Zukunft

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 18
Von der Kommandowirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft
 Transformations- und Integrationsprobleme in den neuen Bundesländern
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 19
Chemiestandort Ostdeutschland
 Struktur- und industriepolitischer Handlungsbedarf zur wirtschaftlichen und ökologischen Sanierung

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 20
Tourismus an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns
 Wirtschaftliche, beschäftigungspolitische und ökologische Aspekte
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 21
Wege zum Aufschwung am Arbeitsmarkt
 Berufliche Neuorientierung durch Weiterbildung, Umschulung und Arbeitsbeschaffung in Mecklenburg-Vorpommern

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 22
Investitionsförderung in Ostdeutschland

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 23
Dezentrale Energieversorgung in Ostdeutschland
 Entwicklungsstand und Perspektiven

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 24
Zwischen Markt und Sozialer Frage – Wohnen in den neuen Ländern
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 25
Rettungsanker Osthandel?
 Zur Bedeutung der osteuropäischen Exportmärkte für die Unternehmen in den neuen Bundesländern

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 26
Finanzierung der deutschen Einheit
 Ansätze zur Neuordnung des Finanzausgleichs und zur Verbesserung der Politik der Treuhandanstalt

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 27
Qualifizierungsangebote in Ostdeutschland
 Struktur- - Qualität - - Bedarf - Wirksamkeit

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 28
Euroregion Nelsse
 Grenzüberschreitende Kooperation im deutsch-polnisch-tschechischen Dreiländereck
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 29
Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen – Brücke zu neuen Arbeitsplätzen in Ostdeutschland?

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 30
Der Wirtschaftsstandort "Neue Bundesländer"

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 31
Wismut und die Folgen des Uranbergbaus

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 32
Auswirkungen der Wiedervereinigung auf den Industriestandort Deutschland

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 33
Chancen und Gefahren der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 34
Stadtentwicklung in den Neuen Bundesländern
 Entwicklungspotential, Investitionsprojekte und Flächennutzung

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 35
Innovationsstandort Deutschland

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 36
Umweltschutz als Standortfaktor

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 37
25 Jahre Stabilitätsgesetz: Überlegungen zu einer zeitgerechten Ausgestaltung der Stabilitäts- und Wachstumspolitik

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 38
Kommunale Wirtschafts- und Technologieförderung in ostdeutschen Grenzregionen: das Beispiel Vorpommern
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 39
Textilstandort Ostdeutschland
 Zukunftsperspektiven für die Textil- und Bekleidungsindustrie in den neuen Bundesländern

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 40
Sanierung und Aufbau der ostdeutschen Industrie: Die Verantwortung der Treuhandanstalt

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 41
Chancen und Grenzen der Wohneigentumsbildung in den neuen Bundesländern
 Bestandspolitik und Neubauförderung
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 42
Trendwende im Güterverkehr?
 Perspektiven für eine neue Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 43
Die Zukunft des Tourismus in Thüringen

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 44
Aktivierung und Umnutzung ehemaliger Industrie- und Gewerbeflächen
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 45
Sozialverträgliche Sanierung ostdeutscher Innenstädte
 Konsequenzen für die Versorgung mit Wohnraum und Gewerbeflächen
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 46
Wohnungspolitik für Ostdeutschland
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 47
Die Kontroverse um Maastricht: Eine neue Wirtschaftsverfassung für Europa?
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 48
Die deutschen Eisenbahnen vor einem Neubeginn
 Gelöste Sanierungsaufgaben und notwendige Ergänzungen der Bahnstrukturreform
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 49
Zwischen kommunaler Energiewirtschaft und Braunkohlenverstromung
 Entwicklungslinien für die Energieversorgung in Ostdeutschland
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 50
Was wird aus den Plattenbaustedlungen?
 Chancen für die Entwicklung großer Neubaugebiete in Ostdeutschland

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 51
Tourismus in ländlichen Regionen Brandenburgs
 Konzepte und Perspektiven zwischen regionaler Wirtschaftsentwicklung, Umwelt- und Sozialverträglichkeit

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 52
Neue und innovative Formen der Flächen- und Raumerschließung in den Städten der neuen Bundesländer
 Nutzungsintensivierungen auf kommunalen Flächen

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 53
Privatisierung von Wohnungen in den neuen Bundesländern
 Potentiale, Konflikte und Modellvorhaben

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 54
Ökologiestik – Güterverkehr im Spannungsfeld von Ökonomie und Ökologie

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 55
Technologie- und Gründerzentren in der Bundesrepublik Deutschland
 Eine Zwischenbilanz
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 56
Industrieforschung in den neuen Bundesländern – Perspektiven, Herausforderungen und Förderungsmöglichkeiten

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 57
Wohnungspolitische Konzepte für Ostdeutschland auf dem Prüfstand
 Umsetzungsstrategien und Erfahrungen vor Ort

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 58
Freie Fahrt für freie Bürger?
 Elemente einer rationalen Autonutzung in den neuen Bundesländern

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 59
Mieten in Ostdeutschland
 Zwischen Instandsetzungsläusen und Mieterinteressen

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 60
Sanierung und Rekultivierung im Lausitzer Braunkohlenrevier
 Ökologische Ziele und wirtschaftliche Chancen
 (vergriffen)

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 61
Strategische Wettbewerbs- und Technologiepolitik in einer globalen Marktwirtschaft
 Skizze für ein neues Modell Deutschland

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 62
Eine Region im Umbruch
 Perspektiven für Beschäftigung, Wachstum und Strukturpolitik im Raum Stuttgart

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 63
Städtebauliche Investitionsmöglichkeiten auf ehemaligen Militärfeldern in den neuen Bundesländern

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 64
Produktionsverlagerungen in mittel- und osteuropäische Staaten
 Chancen und Gefahren

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 65
Innovative Technologien für den ruhenden Verkehr in Stadtzentren und verdichteten Wohngebieten

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 66
Ökologische Steuerreform
 Konzepte, Rahmenbedingungen, Konfliktfelder und Auswirkungen einer ökologischen Ausgestaltung des Steuersystems

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 67
Regionalisierung des Nahverkehrs
 Eine Herausforderung an Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 68
Langzeitarbeitslosigkeit und ihre Bekämpfung

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 69
Herausforderung Technologietransfer
 Schwerpunkt Neue Bundesländer

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 70
Wirtschaftliche Chance Umweltschutz

Wirtschaftspolitische Diskurse Nr. 71
Hoffnungsträger Mittelstand
 Entwicklung und Perspektiven in den neuen Bundesländern