

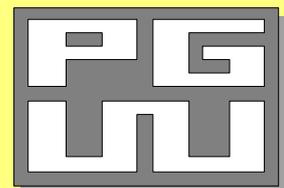
Personen- und Güterverkehr in der Region

- **ÖPNV**
 - **Start des Westpfalz-Verkehrsverbundes**
 - Rheinland-Pfalz-Takt:**
 - **Überlegungen zur Angebotsverbesserung**
- **Umlagefinanzierte Busse und Bahnen?**
- **Neue Ansätze im kombinierten Güterverkehr?**

Herausgeber: Planungsgemeinschaft Westpfalz
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Vorsitzender: Oberbürgermeister Joseph Krekeler
66953 Pirmasens

Redaktion: Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft Westpfalz
Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern
Tel.: 0631 323-2295, Fax: 0631 323-2293
e-mail: pgw@westpfalz.de
Internet: <http://www.westpfalz.de>



Vorwort

Als Ergebnis des Zusammenspiels zwischen rasant wachsenden Güterverkehrsmengen und dem ebenfalls weiter wachsenden Personenverkehrsaufkommen drohen die ohnehin schon vorhandenen Verkehrsprobleme auch in absehbarer Zeit weiter zuzunehmen.

Um dies zu verhindern, müssen – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr – Maßnahmen zur Gegensteuerung ergriffen werden. Es müssen aber auch - im wahrsten Sinne des Wortes - „neue und intelligente Wege“ gefunden werden.

Im Bereich des Personenverkehrs ist - nach Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes - in der Region Westpfalz mit der Gründung des Westpfalz-Verkehrsverbundes ein solcher neuer Weg eingeschlagen worden. Wir wünschen den Verbund-Unternehmen an dieser Stelle viel Erfolg (sprich: steigende Fahrgastzahlen). Gleichzeitig möchten wir aber auch konstruktiv an der Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs mitwirken. Die Überlegungen zum Ausbau des schnellen Schienennahverkehrs zielen in diese Richtung.

Der Güterverkehr entzieht sich leider größtenteils dem Zugriff der Regionalplanung. Nichtsdestotrotz sind es aber gerade die mit dem zunehmenden Warenaustausch verbundenen Probleme, die in erster Linie für die quasi vielerorts schon notorische Überlastung unseres Straßennetzes sorgen. Gleichzeitig werden weiterhin auch in der Region Westpfalz Gütertarifpunkte von DB Cargo geschlossen und ganze Streckenabschnitte im Schienengüterverkehr nicht mehr bedient.

Diesem scheinbaren Widerspruch ist die PGW nachgegangen und hat versucht, in einem "Fachgespräch Schienengüterverkehr" Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen; hierzu findet sich ein Kurzbericht in diesem Heft.

Oberbürgermeister Joseph Krekeler, Vorsitzender

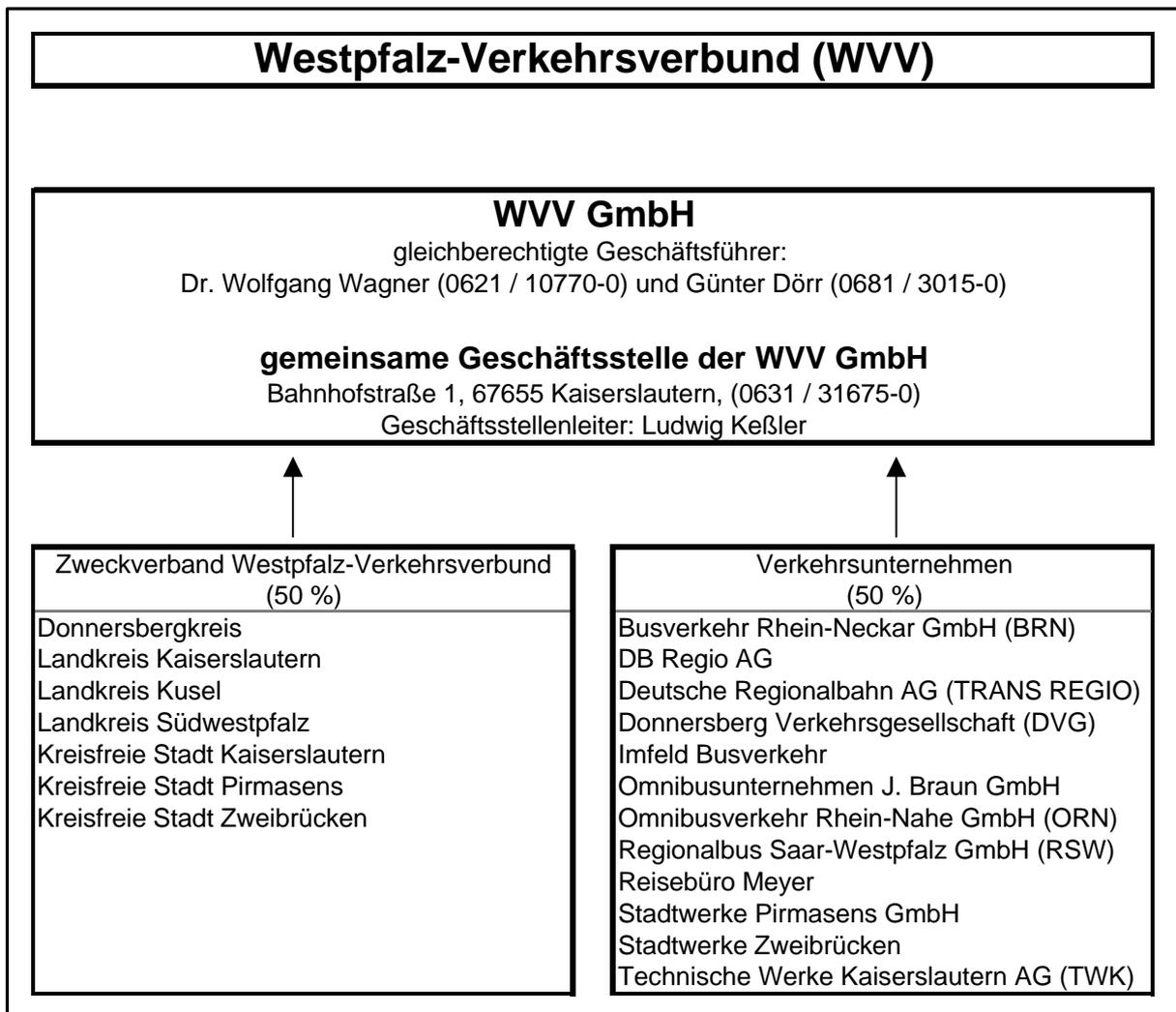



Start des Westpfalz-Verkehrsverbundes (WVV)

Am Sonntag, dem 02.04.2000 nahm der Westpfalz-Verkehrsverbund (WVV) mit Sitz in Kaiserslautern seinen Betrieb auf.

Nach einer bemerkenswert kurzen Vorbereitungszeit – das kommunale Spitzengespräch mit dem Grundsatzbeschluss der Landräte und Oberbürgermeister in der Region zur Gründung eines Verkehrsverbundes fand am 20. Juni 1997 statt – konnte damit ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung eines ÖPNV-Angebotes getan werden, das dem Anspruch gerecht wird, ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge zu betreiben.

Organigramm des WVV:



Die PGW hat die Forderung nach einer Tarifkooperation in der Region Westpfalz bereits 1991 in ihrem ÖPNV-Rahmenkonzept - dem teilräumlichen Vorläufer des Rheinland-Pfalz-Taktes - formuliert ("Jederzeit ohne nennenswerte (Umsteige-)Zeitverluste mit **einem Fahrschein von jedem Ort zu jedem Ort** in der Region.") und begrüßt die nun eingetretene Entwicklung.

Zielsetzung aller Beteiligten muss nun vor allem sein, das ohne Zweifel vorhandene attraktive Fahrplan- und Tarifangebot des WVV einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Die viel zitierte „Abstimmung mit der Fahrkarte“ ist es nämlich, die über die Zukunft des ÖPNV im Allgemeinen und über die Zukunft des WVV im Besonderen entscheidet.

Insbesondere das Tarifangebot ist allerdings - und dies gilt nicht nur für den WVV – in der Bevölkerung und auch bei den gesellschaftlichen Multiplikatoren (z. B. Politik und Presse) noch zu wenig bekannt. Bei den gerade in der Startphase immer wieder zu hörenden Kritikpunkten spielt erstaunlicherweise gerade der „teuerste“ Fahrschein (nämlich der Einzelfahrschein) die herausragende Rolle. Sonderangebote wie Tages- oder Jahreskarten werden demgegenüber leider nur allzu oft aus der Diskussion ausgeblendet.

Im Gegensatz zu bspw. der Automobilwerbung, die ja üblicherweise mit dem „Einstandspreis“ (Modell XY schon ab DM 29.999,-...) wirbt, ist es dem Verkehrsgewerbe (bzw. den Verbundgesellschaften) bislang nicht gelungen, die finanzielle Attraktivität ihrer Sonderangebote zu vermitteln. Dies mutet um so unverständlicher an, als dass gerade die Verkehrsunternehmen immer wieder betonen, wie wichtig ihnen die sog. Stammkundschaft ist¹.

In einer tabellarischen Übersicht (nächste Seite) hat die PGW die Preise der im WVV erhältlichen Zeitkarten mit denen der entsprechenden Einzelfahrschein verglichen. Es wird – wie nicht anders zu erwarten war - deutlich, dass jede der angebotenen Zeitkartenarten preislich Vorteile bietet. Dass sich allerdings im günstigsten Fall (Preisstufe 7; Jahreskarte im Abo) exakt 60 % des Fahrpreises im Vergleich zum Einzelfahrschein sparen lassen, war dann doch überraschend. In diesem Fallbeispiel kostet dann nämlich eine Fahrt nicht 13 DM (Einzelfahrschein) sondern nur noch 5,24 DM.

Die möglichen zusätzlichen Einsparmaßnahmen wie die Mitnahmemöglichkeit oder die Übertragbarkeit sind in den dargestellten Berechnungen übrigens, da nur schwer kalkulierbar, noch gar nicht enthalten.

¹ Gerade die Stammkundschaft ist es nämlich, die mit ihren regelmäßigen Zahlungen für die Verkehrsunternehmen die längerfristige Kalkulation von Angebot **und** Nachfrage gewährleistet.

Tab. 1: Westpfalz-Verkehrsverbund: Vergleichende Darstellung Einzelfahrkarte – Zeitkarte

	Preisstufe 1	Preisstufe 2	Preisstufe 3	Preisstufe 4
pro Fahrt mit Abo	1,39 DM	1,77 DM	2,54 DM	3,46 DM
pro Fahrt Monatskarte	1,66 DM	2,13 DM	3,05 DM	4,15 DM
pro Fahrt Wochenkarte	2,72 DM	3,07 DM	4,61 DM	6,03 DM
pro Fahrt 46 Wochenkarten	2,40 DM	2,72 DM	4,08 DM	5,33 DM
Einzelfahrt	2,90 DM	3,50 DM	5,70 DM	7,80 DM
Jahreskarte im Abo	612,00 DM	780,00 DM	1.116,00 DM	1.524,00 DM
Monatskarte (mal 12)	732,00 DM	936,00 DM	1.344,00 DM	1.824,00 DM
Wochenkarte (mal 52)	1.196,00 DM	1.352,00 DM	2.028,00 DM	2.652,00 DM
46 Wochenkarten	1.058,00 DM	1.196,00 DM	1.794,00 DM	2.346,00 DM
Ersparnis Abo-Einzelfahrt:	52%	49%	56%	56%
Ersparnis Monatsk.-Einzelfahrt:	43%	39%	46%	47%
Ersparnis Wochenk.-Einzelfahrt:	6%	12%	19%	23%
Ersp. 46 Wochenk.-Einzelfahrt:	17%	22%	28%	32%

	Preisstufe 5	Preisstufe 6	Preisstufe 7
pro Fahrt mit Abo	4,15 DM	4,69 DM	5,24 DM
pro Fahrt Monatskarte	4,96 DM	5,62 DM	6,27 DM
pro Fahrt Wochenkarte	7,21 DM	8,27 DM	9,22 DM
pro Fahrt 46 Wochenkarten	6,38 DM	7,32 DM	8,15 DM
Einzelfahrt	9,70 DM	11,40 DM	13,00 DM
Jahreskarte im Abo	1.824,00 DM	2.064,00 DM	2.304,00 DM
Monatskarte (mal 12)	2.184,00 DM	2.472,00 DM	2.760,00 DM
Wochenkarte (mal 52)	3.172,00 DM	3.640,00 DM	4.056,00 DM
46 Wochenkarten	2.806,00 DM	3.220,00 DM	3.588,00 DM
Ersparnis Abo-Einzelfahrt:	57%	59%	60%
Ersparnis Monatsk.-Einzelfahrt:	49%	51%	52%
Ersparnis Wochenk.-Einzelfahrt:	26%	27%	29%
Ersp. 46 Wochenk.-Einzelfahrt:	34%	36%	37%

Annahme: 220 Fahrttage pro Jahr (365 Tage abzgl. 52 Samstage, 63 Sonn- und Feiertage sowie 30 Urlaubstage); 2 Fahrten pro Tag

Dass auch Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV nicht vor Fehleinschätzungen schützen, spiegelt sich in folgendem Presseartikel wider:

Heit schunn gelacht?

„Mit dem Bus fahr ich schunn seit drei Johr“,
 saat de Jürgen soim Sitznachbar.
 „Um Himmels Wille!“ mäant der,
 „wo sin Sie dann do ingestieh?“

Rheinland-Pfalz-Takt: Überlegungen zur Angebotsverbesserung

Der Rheinland-Pfalz-Takt (RPT) stellt unbestreitbar einen Qualitätssprung im Schienenpersonennahverkehr dar. Bundesweit gilt die mit dem RPT verbundene Systematik „Jede Stunde – Jede Richtung – Jeden Tag“ mittlerweile als vorbildhaft und zukunftsweisend.

Eine Nachfragesteigerung um ca. 80% (1994 - 1999²) belegt die Richtigkeit des Konzeptes, über eine Verstärkung des Angebotes und eine bessere Erreichbarkeit (Reaktivierungen) in unmittelbare Konkurrenz zum Individualverkehr (IV) zu treten.

Großen Anteil am Erfolg des RPT hatte aber auch die Einführung schneller Nahverkehrsverbindungen mit Neitech-Zügen auf den besonders stark nachgefragten bzw. raumordnungspolitisch bedeutsamen Schienenstrecken des Landes. Auch hier gilt, dass der SPNV durchaus mit dem IV konkurrieren kann, er muss sich allerdings an dessen Systemeigenschaften orientieren.

Mit Einführung der Neitech-Linie Karlsruhe – Germersheim – Schifferstadt - Ludwigshafen – Worms - Mainz erhält der RPT im Bereich des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sicherlich nochmals einen erheblichen Impuls in Richtung einer qualitativ hochwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Mit der 2001 vorgesehenen Einführung der Neitech-Linie Pirmasens – Kaiserslautern – Bingen (- Koblenz) soll das schnelle Nahverkehrsnetz nach den Vorstellungen des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZVSPNV) in absehbarer Zeit komplettiert werden.

Bei Betrachtung der Netzstruktur für den Neitech-Einsatz fällt allerdings auf, dass die ohne Zweifel raumordnungspolitisch bedeutsame³ und – zumindest im IV - stark nachgefragte Verbindung (Karlsruhe -) Landau – Zweibrücken (- Saarbrücken) nicht in dieser Angebotskonzeption enthalten ist.

Nachdem in der Vergangenheit leider - allen Bemühungen zum Trotz – auf dieser Relation keine Steigerungen der Fahrgastzahlen eingetreten sind, muss über das bisherige Maß hinausgehende Angebotsstrukturen auf der Queichtalstrecke nachgedacht werden, will man denn diese Schienenverbindung langfristig erhalten.

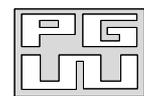
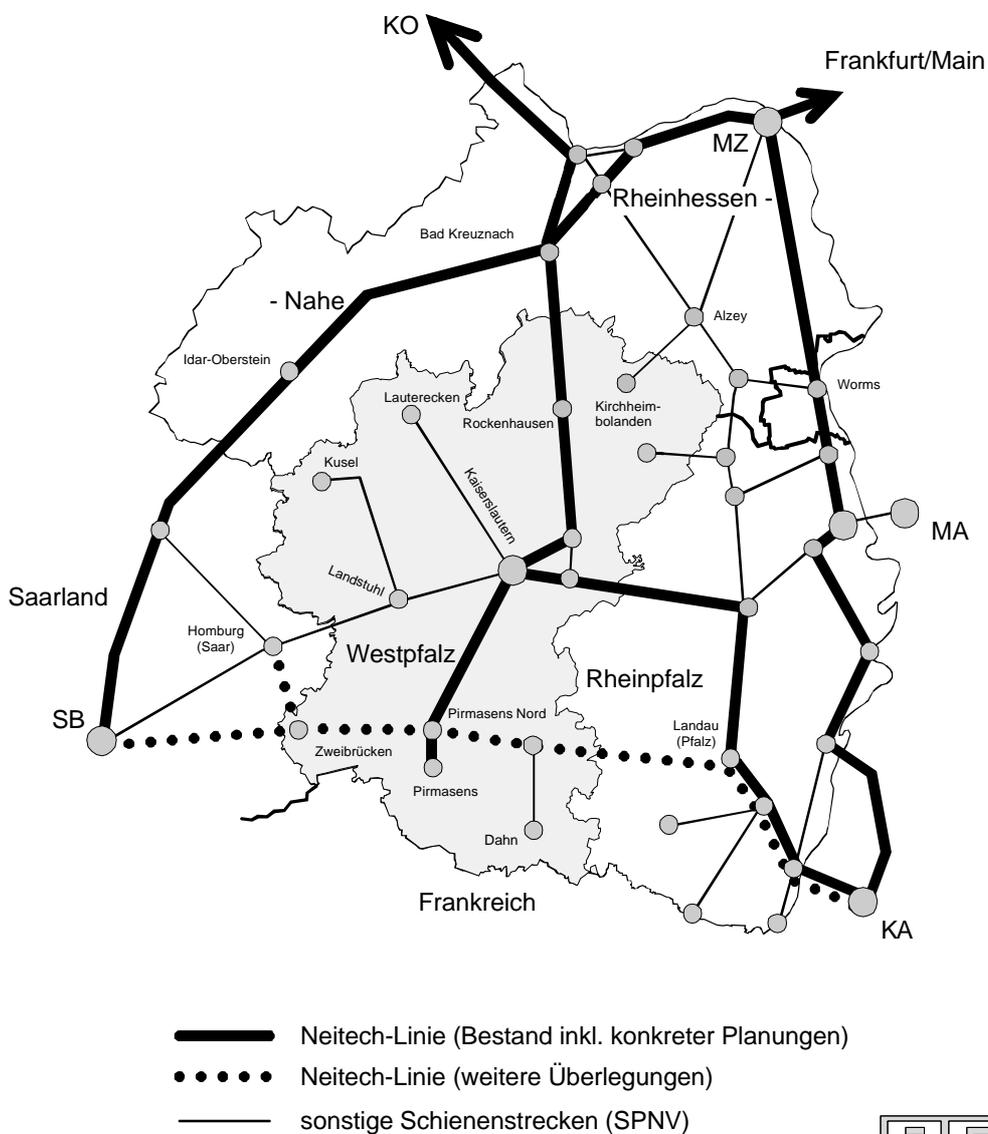
² Quelle: Der Rheinland-Pfalz-Takt 2000, MWVLW 05/2000

³ vgl.: Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz (1999): „Lebensraum Oberrhein... eine gemeinsame Zukunft“. Dort wird im Kapitel "Zentralität und Netze" (S. 140 f.) der Achse Karlsruhe – Pirmasens (- Saarbrücken) die Funktion einer rheinüberschreitenden regionalen Hauptverbindung zugewiesen.

In Umsetzung der raumordnungspolitischen Postulate der Nachhaltigkeit und Gleichwertigkeit ergäbe sich die Überlegung eines „Lückenschlusses“ im Neitech-Netz: Bei Einführung einer Neitechverbindung zwischen Karlsruhe und Zweibrücken/Saarbrücken hätte man im Bereich des Zweckverbandes Süd einen Ringverkehr, ergänzt durch zwei Durchmesserlinien (Abb.1).

Abb. 1:

- Neitech-Linien im Bereich des ZV SPNV Süd - (Bestand und weitere Überlegungen)



gge / 2.2000

Nach Berechnungen der PGW ließe sich dieser Verkehr ohne Fahrzeugmehrbedarf einführen, lediglich die Umlaufplanung wäre zu optimieren. Für die Ringlinie Mainz – Bad Kreuznach – Saarbrücken – Karlsruhe – Mainz wurde ein Bedarf von 13 Umläufen (**für einen durchgängigen 1-Stunden-Takt!**) ermittelt, die Züge würden hierbei auf den bereits bestehenden Neitech-Linien in unveränderten Zeitlagen verkehren.

Der PGW ist bewusst, dass vor Umsetzung einer solchen Angebotskonzeption einige wesentliche Fragen geklärt werden müssten. Genannt seien hier:

- Wie wird die Direktverbindung vom Nahetal nach Frankfurt/Main bzw. Flughafen Rhein-Main sichergestellt?
- Ist eine Koppelung von Zügen in Landau sinnvoll (bzw. infrastrukturbedingt überhaupt möglich) oder verkehren Züge der Queichtallinie zusätzlich zum bestehenden 1-Stunden-Takt Kaiserslautern – Karlsruhe?
- Steht die Tatsache, dass derzeit auf einigen Relationen (z. B. im Nahetal) in Hauptlastzeiten in Doppeltraktion (oder mehr) gefahren werden muss, einer Umsetzung entgegen?

Vor allem sind allerdings die möglichen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf der Relation Landau – Zweibrücken – Saarbrücken zu ermitteln, diesbezüglich wurden im Musterfahrplan Schätzwerte zugrunde gelegt (vgl. Abb. 2 auf Seite 12).

Eine interessante Perspektive bietet die Umsetzung des geschilderten Konzeptes auch für die seit 1985 betrieblich stillgelegte aber nicht entwidmete Schienenverbindung zwischen Homburg/Saar und Zweibrücken. Grundsätzlich denkbar wäre nämlich auch eine zweistündlich alternierende Führung der Züge der Queichtallinie von bzw. nach Homburg/Saar an Stelle von Saarbrücken.

Die hier vorgestellten Überlegungen aus Sicht von Raumordnung und Landesplanung können natürlich noch kein detailliert geprüfetes Konzept beinhalten. Sie sollen allerdings einen Denkanstoß liefern in Richtung eines weiteren Ausbaus des RPT zu einer konkurrenzfähigen Alternative zum Individualverkehr, um damit einen weiteren Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Daseinsvorsorge zu tun.

Zur Verdeutlichung des Angebotskonzeptes werden auf den Folgeseiten sowohl ein Musterfahrplan als auch die entsprechende Umlaufplanung tabellarisch dargestellt.

Musterfahrplan

Bahnhof	Saarbrücken - Karlsruhe - Saarbrücken														
	05:40	06:40	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	
SB ab															
ZW an	06:07	07:07	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	
ZW ab	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	
PS Nord an	06:26	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	
PS Nord ab	06:27	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	
Annw. an	06:52	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	
Annw. ab	06:53	07:53	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	
Landau an	07:05	08:05	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	
Landau ab	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	
Winden an	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	
Winden ab	07:33	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	
Wörth an	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	
Wörth ab	07:43	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	
Karlsruhe an	07:53	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	
Karlsruhe ab	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08		
Wörth an	06:16	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16		
Wörth ab	06:17	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17		
Winden an	06:26	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26		
Winden ab	06:27	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27		
Landau an	06:34	07:34	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34		
Landau ab	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08		
Annw. an	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19		
Annw. ab	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20		
PS Nord an	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45		
PS Nord ab	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46		
ZW an	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04		
ZW ab	08:05	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05		
SB an	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33		
Bahnhof	Karlsruhe - Mainz - Karlsruhe														
Karlsruhe ab	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08
Germersheim an	06:32	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32
Germersheim ab	06:33	07:33	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33
Speyer	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41
Schifferstadt an	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47
Schifferstadt ab	06:48	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48
Ludwigshafen an	06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54
Ludwigshafen ab	06:56	07:56	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56
Frankenthal ab	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02
Worms an	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10
Worms ab	07:11	08:11	09:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:11
Mainz an	07:37	08:37	09:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37



Musterfahrplan

Bahnhof	noch Karlsruhe - Mainz - Karlsruhe																
	06:22	07:22	08:22	09:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	22:00
Mainz ab																	
Worms an	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47			
Worms ab	06:48	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48			
Frankenthal	06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54			
Ludwigshafen an	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02			
Ludwigshafen ab	07:03	08:03	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03			
Schifferstadt an	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09			
Schifferstadt ab	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10			
Speyer	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17			
Germersheim an	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25			
Germersheim ab	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26			
Karlsruhe an	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52			
Bahnhof	Mainz - Saarbrücken - Mainz																
Mainz ab	05:58	06:58	07:58	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	
Ingelheim an	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08	
Ingelheim ab	06:09	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	
Bad Kreuznach an	06:22	07:22	08:22	09:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22	
Bad Kreuznach ab	06:24	07:24	08:24	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24	
Bad Münster an	06:28	07:28	08:28	09:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	
Bad Münster ab	06:29	07:29	08:29	09:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29	
Bad Sobernheim an	06:40	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	
Bad Sobernheim ab	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	
Kirm an	06:49	07:49	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	
Kirm ab	06:50	07:50	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50	
Idar-Oberstein an	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	
Idar-Oberstein ab	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01	
SB an	07:53	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53	
SB ab	06:06	07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06		
Idar-Oberstein an	06:56	07:56	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56		
Idar-Oberstein ab	06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57		
Kirm an	07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06		
Kirm ab	07:07	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07		
Bad Sobernheim an	07:15	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15		
Bad Sobernheim ab	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16		
Bad Münster an	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27		
Bad Münster ab	07:28	08:28	09:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28		
Bad Kreuznach an	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32		
Bad Kreuznach ab	07:33	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33		
Ingelheim an	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46		
Ingelheim ab	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47		
Mainz an	07:58	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58		

Umlaufplanung

Umlauf-Nr.	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Bahnhof																			
SB ab					05:40	06:40	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	
ZW an					06:07	07:07	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	
ZW ab					06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	
PS Nord an					06:26	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	
PS Nord ab					06:27	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	
Annw. an					06:52	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	
Annw. ab					06:53	07:53	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	
Landau an					07:05	08:05	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	
Landau ab					07:23	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	
Winden an					07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	
Winden ab					07:31	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	
Wörth an					07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	
Wörth ab					07:43	08:43	09:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	
Karlsruhe an					07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52	
Karlsruhe ab	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08				
Graben-Neudorf an	06:19	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19				
Graben-Neudorf ab	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20				
Philippsburg	06:26	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26				
Germersheim an	06:32	07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32				
Germersheim ab	06:33	07:33	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33				
Speyer	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41				
Schifferstadt an	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47				
Schifferstadt ab	06:48	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48				
Ludwigshafen an	06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54				
Ludwigshafen ab	06:56	07:56	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56				
Frankenthal ab	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02				
Worms an	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10				
Worms ab	07:11	08:11	09:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11	21:11				
Mainz an	07:37	08:37	09:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37				
Mainz ab	05:58	06:58	07:58	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58			
Ingelheim an	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	21:08			
Ingelheim ab	06:09	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09			
Bad Kreuznach an	06:22	07:22	08:22	09:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	21:22			
Bad Kreuznach ab	06:24	07:24	08:24	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24	20:24	21:24			
Bad Münster an	06:28	07:28	08:28	09:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28			
Bad Münster ab	06:29	07:29	08:29	09:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29	21:29			
Bad Sobernheim an	06:40	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40			
Bad Sobernheim ab	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41			
Kirn an	06:49	07:49	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49			
Kirn ab	06:50	07:50	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50	21:50			
Idar-Oberstein an	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00			
Idar-Oberstein ab	07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01	21:01	22:01			
SB an	07:53	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	22:53			
Umlauf-Nr.	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	

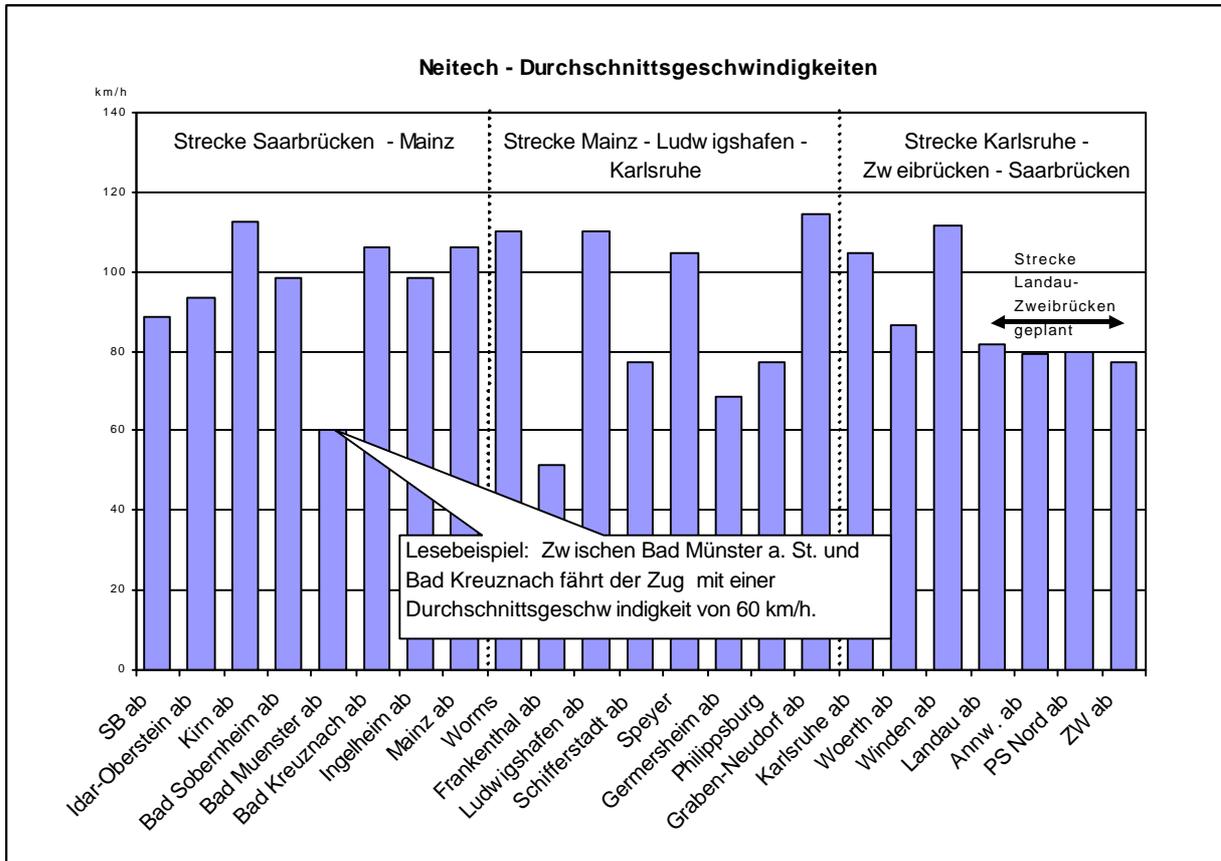


Umlaufplanung

Umlauf-Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6	
Bahnhof																				
SB ab					06:06	07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	
Idar-Oberstein an				06:56	07:56	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56		
Idar-Oberstein ab				06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57		
Kirn an				07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06		
Kirn ab				07:07	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07		
Bad Sobornheim an				07:15	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15		
Bad Sobornheim ab				07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16		
Bad Münster an				07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27		
Bad Münster ab				07:28	08:28	09:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28		
Bad Kreuznach an				07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32		
Bad Kreuznach ab				07:33	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33	21:33		
Ingelheim an				07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46		
Ingelheim ab				07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47		
Mainz an				07:58	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:58		
Mainz ab	06:22	07:22	08:22	09:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22						
Worms an	06:47	07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47						
Worms ab	06:48	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48						
Frankenthal ab	06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54						
Ludwigshafen an	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02						
Ludwigshafen ab	07:03	08:03	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03						
Schifferstadt an	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09						
Schifferstadt ab	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10						
Speyer	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17						
Germersheim an	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25						
Germersheim ab	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26						
Philippsburg	07:33	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33						
Graben-Neudorf an	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40						
Graben-Neudorf ab	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41						
Karlsruhe an	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	20:52						
Karlsruhe ab	06:08	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08							
Wörth an	06:16	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16							
Wörth ab	06:17	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17							
Winden an	06:27	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27							
Winden ab	06:28	07:28	08:28	09:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28							
Landau an	06:36	07:36	08:36	09:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36							
Landau ab	07:08	08:08	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08							
Annw. an	07:19	08:19	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19							
Annw. ab	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20							
PS Nord an	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45							
PS Nord ab	07:46	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46							
ZW an	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04							
ZW ab	08:05	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05							
SB an	08:33	09:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33	20:33							
Umlauf-Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6	

Die Umläufe 1, 2, 4, 12 und 13 behalten ihre Fahrten täglich.
 Umlauf 3 tauscht am folgenden Tag mit Umlauf 10
 Umlauf 5 tauscht am folgenden Tag mit Umlauf 8
 Umlauf 6 tauscht am folgenden Tag mit Umlauf 7
 Umlauf 9 tauscht am folgenden Tag mit Umlauf 11
 Die Fahrzeiten zwischen SB und LD sind geschätzt (78 km/h).
 Kreuzungen: bei Zweibrücken und bei Münchweiler (Rod.)
 Exakte Kreuzungspunkte sind zu ermitteln bei Kenntnis der exakten Fahrzeiten.

Abb. 2:



Umlagefinanzierte Busse und Bahnen? Überlegungen zur alternativen Finanzierung des ÖPNV⁴

Das Problem

Der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland bietet – trotz des oftmals negativen Images – eine durchaus sinnvolle Alternative zur umweltgerechten Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses. Nicht nur in den Städten, sondern auch in der sog. Fläche werden häufig gute, zumindest aber bedarfsgerechte Angebote vorgehalten.

Während allerdings der Motorisierungsgrad (Pkw/Ew) nach wie vor rasant wächst, steigen die Nutzerzahlen im ÖPNV nur langsam (zwischen 1992 und 1998 lediglich um 2,3 Prozent). Die Gründe hierfür liegen u. a. in mangelhaften Informationssystemen bezüglich der Angebote, aber auch bezüglich der Tarife. Während die Nutzung des Pkw zunehmend vereinfacht wird (Umgehungsstraßen, Parkleitsysteme u. ä.), wird gleichzeitig der Zugang zum ÖPNV immer komplizierter.

Um die vorhandenen Ressourcen optimal zu nutzen und um volkswirtschaftliche Fehlentwicklungen zu stoppen bzw. zu verhindern, muss auch über zunächst unorthodox anmutende Ideen nachgedacht werden.

Mangelhafte Kostendeckung

Während ÖPNV-Angebote in ländlichen Gebieten unter Einbeziehung der Förderung nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PbefG) in aller Regel kostendeckend oder sogar gewinnbringend (zumeist von privaten Anbietern) vorgehalten werden, weisen die städtischen Verkehrsbetriebe alljährlich erhebliche Defizite aus (Kostendeckungsgrad 1998: 68 Prozent). Klammert man Kapitalzuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und andere Bundes- bzw. Landeszuschüsse aus, liegt der tatsächliche Kostendeckungsgrad sogar unter 40 Prozent⁵. Die verbleibenden Kosten deckt direkt oder indirekt der Steuerzahler (und zumindest derzeit noch der Energiekonsument).

Einen nicht unerheblichen Anteil an den Kosten des ÖPNV verursacht das Vertriebssystem. Aufwendungen für Fahrscheindrucker, Fahrausweisautomaten, Entwerter, aber auch für das Verkaufs- und Kontrollpersonal fallen grundsätzlich immer an. In Verbundräumen kommen hierzu noch Regiekosten und Ausgaben für Verkehrszählungen (Einnahmeaufteilungsverträge). Nach überschlägigen Schätzungen dürften die Vertriebskosten im weitesten Sinne Aufwendungen in Höhe von etwa 9 Prozent der Gesamtkosten erzeugen.

⁴ Die Ausführungen geben Überlegungen von A. Langenbein und R. Meckenstock in der Zeitschrift „Der Nahverkehr“ 12/99, S. 43 ff. wieder und decken sich nicht unbedingt mit der Auffassung der Hrsg.

⁵ Berechnungen von Langenbein und Meckenstock

Abschaffung der Fahrscheine

Um diese „unproduktiven“ Kosten einzusparen, liegt es nahe, über eine Abschaffung des Fahrscheins und eine alternative Finanzierung des ÖPNV durch Erschließungsbeiträge der Anlieger nachzudenken⁶.

Kritikern einer solchen „Zwangsabgabe“ kann zunächst entgegen gehalten werden, dass – erstaunlicherweise – dieses Umlagesystem beim kommunalen Straßenbau vom Bürger i. d. R. widerspruchslos akzeptiert wird (und dies unabhängig vom Nutzen, den der einzelne Anwohner einer Straße hat). Gleiches gilt beispielsweise auch für die Finanzierung des öffentlich-rechtlichen Rundfunks: auch hier werden Gebühren unabhängig vom tatsächlichen Nutzungsgrad des Angebots erhoben. Grundlage der Gebührenerhebung ist lediglich das Vorhandensein einer **Möglichkeit**, Radio zu hören bzw. fern zu sehen. Gerade die vorhandenen Strukturdaten der Gebühreneinzugszentrale (GEZ) könnten übrigens – ebenso wie bspw. die Datengrundlagen der Müllentsorgung – zur Verwaltungsvereinfachung bei einer Umlagefinanzierung des ÖPNV herangezogen werden.

Natürlich steht zu erwarten, dass zumindest die Höhe des Beitrags und die Frage einer „gerechten“ Belastung verschiedener Bevölkerungsgruppen Gegenstand zahlloser Diskussionen sein würde. Hierbei ist es allerdings zunächst interessant zu wissen, dass – rein rechnerisch – von einem Jahresbeitrag in Höhe von ca. DM 290,- pro Person auszugehen wäre (Gesamtaufwendungen der VDV-Betriebe ohne DB AG: ca. 23 Mrd. DM p.a.; ca. 80 Mio. Einwohner). In größeren Städten wären allerdings aufgrund dichter ÖV-Angebote auch höhere Beiträge und analog hierzu in ländlichen Gebieten niedrigere Beiträge denkbar. Ebenso müsste man beispielsweise für Familien gesonderte Regelungen finden.

Die Einnahmen müssten dann lediglich der Einwohnerzahl entsprechend den kommunalen Gebietskörperschaften bzw. Verkehrsverbänden (zweckgebunden) zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen zugeschrieben werden.

Ergebnis und Ausblick

Mit einem durchschnittlichen Anliegerbeitrag von ca. 25 DM pro Monat könnte dann jeder Bürger zu jeder Zeit, an jedem beliebigen Ort und mit jedem beliebigen Nahverkehrsmittel fahren, ohne sich über Tarife oder passendes Kleingeld Gedanken machen zu müssen. Die Nachfrage wird vermutlich zunächst wegen der möglichen kostenlosen Nutzung des ÖPNV nicht explodieren, in Schwachlastzeiten allerdings ist zumindest eine bessere Ausnutzung des vorhandenen Angebotes wahrscheinlich. In Spitzenverkehrszeiten – bei ohnehin schon ausgelasteten Bussen und Bahnen - wird das Angebot verstärkt werden müssen. Die damit verbundenen Sprungkosten für zusätzliches Personal und zusätzliche Fahrzeuge wären allerdings durch den Wegfall eines großen Teils der gesamten Aufwendungen im Vertriebsbereich problemlos zu finanzieren.

⁶ Das Semesterticket an verschiedenen Hochschulstandorten stellt eine solche Umlagefinanzierung des ÖPNV dar. Während einerseits die Proteste gegen die bei der Einschreibung erhobenen „Zwangsgebühren“ größtenteils ausblieben, nahmen andererseits die ÖV-Nutzerzahlen spürbar zu.

Der Begriff der Daseinsvorsorge würde durch die von der tatsächlichen Nutzung unabhängigen Erschließungsbeiträge seine eigentliche Bedeutung zurück gewinnen. Ein Stück mehr Freizügigkeit und Einfachheit wäre – gerade für die wachsende Zahl älterer Mitbürger – das Ergebnis. Die Akzeptanz des ÖV, die bisher z. B. auch durch „Geisterbusse“ beeinträchtigt wird, ließe sich zudem verbessern.

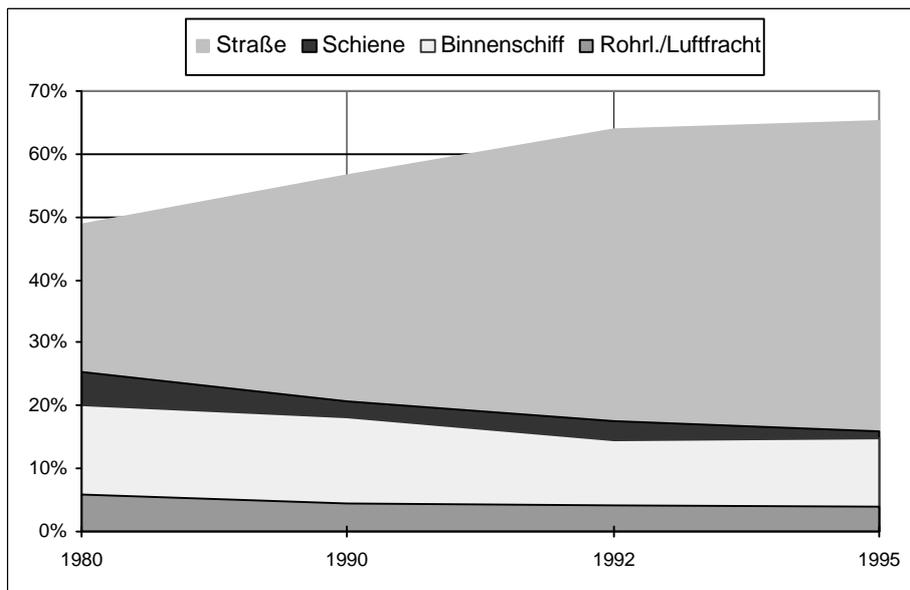
Die realitätsfern anmutende Theorie einer bundesweit kostenlosen Nutzung des ÖPNV erweist sich bei näherer Betrachtung so als überlegenswerte Variante für eine effektivere Nutzung der vorhandenen Ressourcen im Öffentlichen Personennahverkehr mit volkswirtschaftlich und ökologisch messbarem Nutzen.

Kombinierter Güterverkehr

Ausgangslage

Wenn über die Folgeerscheinungen des Verkehrs gesprochen wird, steht zumeist der Personenverkehr im Vordergrund der Betrachtung. Die ebenso großen Probleme im Bereich des Gütertransports liegen hierbei, ähnlich wie beim Personenverkehr, in der Zunahme des Straßenverkehrs: während z. B. der Eisenbahnanteil an der Transportleistung zwischen 1950 und 1996 kontinuierlich von ca. 56 auf 16 Prozent sank, nahm gleichzeitig der Straßengüterfernverkehr von ca. 10 auf über 50 Prozent zu. Bemerkenswert hierbei ist, dass der Anteil des Straßengüternahverkehrs sich mit einer Zunahme von 10 auf 16 Prozent eigentlich kaum (unter Berücksichtigung des Zeitraums) veränderte⁷. Für den Zeitraum von 1980 bis 1995 wird diese Entwicklung in den Abbildungen 3 und 4 grafisch verdeutlicht.

Abb. 3: Entwicklung der Transportleistungsanteile im Güterverkehr in Deutschland (bis 1992 nur alte Bundesländer)



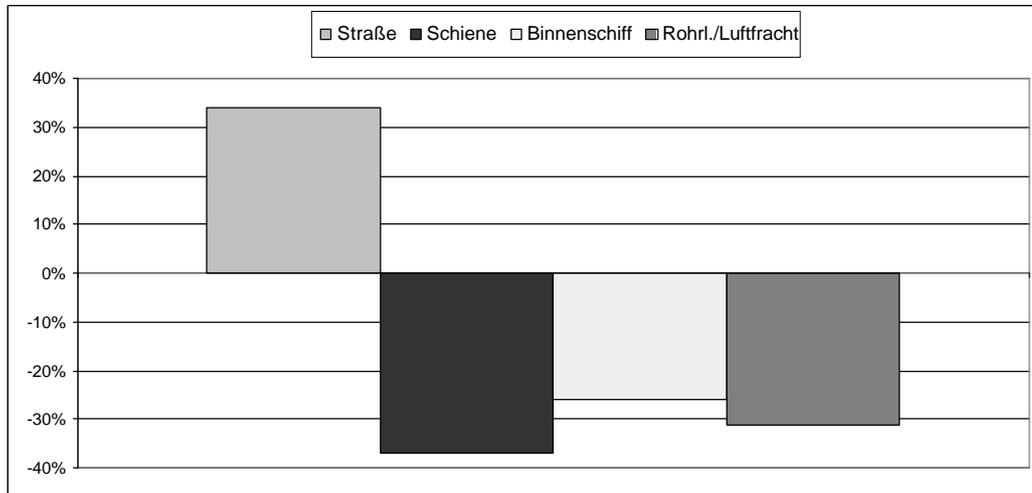
Quelle: Der Bundesminister für Verkehr 1997

Das wahre Ausmaß der Belastungszunahme wird allerdings erst deutlich, wenn man auch die absoluten Transportmengen betrachtet: Im Straßengüternahverkehr versiebenfachten sich die Tonnenkilometer von 1950 bis 1990, im Straßengüterfernverkehr lag diese Steigerung im selben Zeitraum bei ca. 1.700 (!) Prozent. Sogar die Bahn übernahm 1990 57 Prozent mehr Tonnengüter als 40 Jahre zuvor⁸.

⁷ Ähnlich wie im Personenverkehr wird im Güterverkehr zwischen Nahverkehr (bis 70 Km) und Fernverkehr (über 70 Km) unterschieden.

⁸ Alle Zahlen aus: Hüsing, Martin: „Die Flächenbahn als verkehrspolitische Alternative“ (Wuppertal 1999)

**Abb. 4: Entwicklung des Modal split im Güterverkehr
Veränderung 1980 – 1995 (bis 1992 nur alte Bundesländer)**



Quelle: Der Bundesminister für Verkehr 1997

Auch ohne Kenntnis detaillierter Zahlen lässt sich vermuten, dass auch im ländlichen Raum die transportierten Gütermengen erheblich angewachsen sind. Bei dem gleichzeitig zu beobachtenden Rückzug der Bahn (und hier insbesondere der „Güterbahn“) kann daraus geschlossen werden, dass auch in der Fläche erhebliche Potenziale für eine Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs bestehen.

Gegenstand der folgenden Ausführungen ist allerdings nicht die Ermittlung solcher Potenziale – z. B. über eine Ermittlung der vorhandenen Verkehrsströme – sondern vielmehr der Versuch, Lösungsmöglichkeiten in ihrer Gesamtheit aufzuzeigen.

Problematik

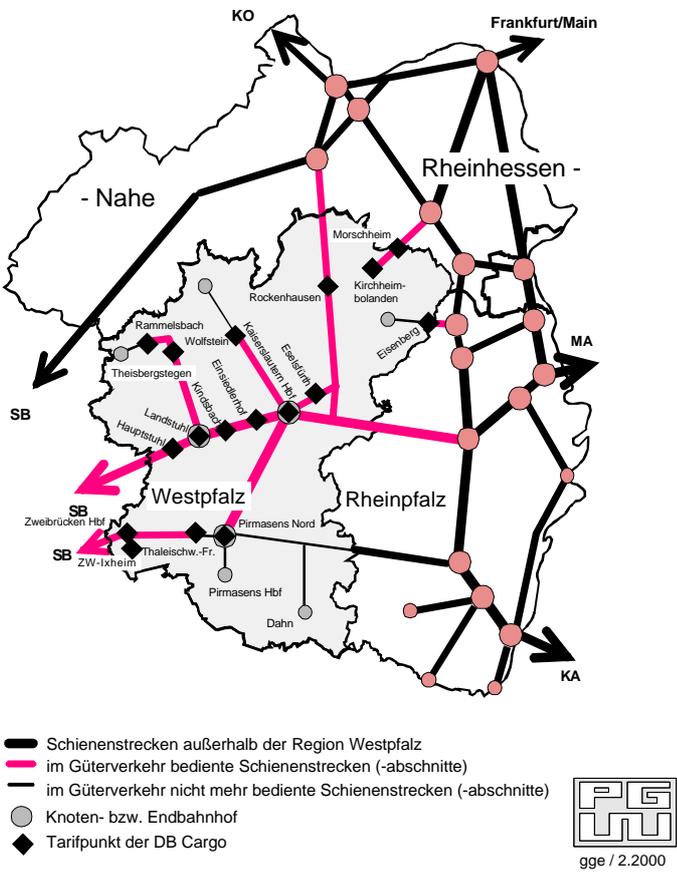
Die Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur (z. B. zunehmende Globalisierung der Märkte mit damit verbundener stärkerer Internationalisierung der Wirtschaft) haben zu einem erheblichen Anstieg des Güterverkehrsaufkommens geführt.

Partizipiert hiervon hat allerdings in ganz überragendem Maße der Straßengüterverkehr, dieser zeigt auch in Rheinland-Pfalz geradezu beängstigende Zuwachsraten. Während demzufolge das Fernstraßennetz vielerorts bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen stößt, werden gleichzeitig aufgrund mangelnder Nachfrage in zunehmender Zahl Infrastruktureinrichtungen des Schienengüterverkehrs geschlossen bzw. demontiert. Für die Region Westfalz wird diese Entwicklung in Abb. 5 (nächste Seite) dargestellt.

Bei Betrachtung dieser Abbildung fällt besonders ins Auge, dass insbesondere die Linienendpunkte der Stichbahnen (Kusel, Lauterecken, Ramsen und sogar das Mittelzentrum Pirmasens) nicht mehr im Schienengüterverkehr bedient werden. Veränderungen bei den Transportgütern (weniger „bahnaffine“ Massengüter, mehr kleine und empfindliche Gebinde) oder die den Schienengüterverkehr eindeutig benachteiligenden Trassenpreise spielen sicherlich bei dieser Entwicklung eine tragende Rolle.

Abb. 5:

**- Tarifpunkte der DB Cargo in der Region Westpfalz -
- Stand: 01.01.2000 -**



Erläuterungen zu Abb. 5:

Ein Tarifpunkt ist zunächst jeder im Entfernungszeiger genannte Bahnhof, Haltepunkt, Ort, Übergangs- oder Grenzpunkt⁹. Im Güterverkehr muss ein Tarifpunkt darüber hinaus betrieblich und infrastrukturell so ausgestattet sein, dass Ladevorgänge stattfinden können. Tarifpunkte stellen somit potentielle Nutzungsmöglichkeiten dar; auf die tatsächliche Nutzung kann auf Grundlage dieser Definition nicht geschlossen werden.

Sämtliche Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich das Güterverkehrsaufkommen in den nächsten 10 Jahren verdoppeln wird. Hierbei ist besonders dramatisch zu bewerten, dass der insgesamt prognostizierte Mehrverkehr zu über 60 Prozent auf den Straßengüterverkehr entfallen wird.

⁹ Quelle: Nr. 603/1 des Tarifverzeichnisses Deutsche Bahn AG; Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II (DPT II DB): „Entfernungszeiger für den Personen- und Gepäckverkehr, Teil 1, Vorbemerkungen

Im Zusammenspiel mit dem ebenfalls vehement gewachsenen (und weiter wachsenden) Personenverkehrsaufkommen drohen die ohnehin schon vorhandenen Verkehrsprobleme deswegen in absehbarer Zeit zum Verkehrskollaps zu führen. Um diesen Zusammenbruch zu verhindern, müssen – z. B. über die Vermeidung unnötiger Verkehre und Verlagerung notwendiger Transporte auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße – Maßnahmen zur Gegensteuerung ergriffen werden. Es müssen aber auch - im wahrsten Sinne des Wortes - „neue und intelligente Wege“ im Warenaustausch gefunden werden¹⁰.

Exkurs: Trassenpreisproblematik

Im Gegensatz zum Straßentransport, bei dem die Diskussion über kostendeckende Nutzungsgebühren („road-pricing“) allerdings auch jetzt beginnt, muss der Verkehrsträger Schiene die Kosten für seinen Fahrweg selbst erwirtschaften.

Die Rahmenbedingungen für die Eisenbahnen haben sich somit – spätestens mit Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 in nationales Recht 1993 - gravierend geändert.

Die in der EU-Richtlinie geforderte rechnerische Trennung von Fahrweg und Betrieb führte zur Einführung von Nutzungsgebühren für das Schienennetz. (Nur in Deutschland muss der Netzbetreiber (Netz AG) seine Kosten zu 100 Prozent selbst erwirtschaften (s. a. WESTPFALZ-INFORMATIONEN 95)

Diese Vorgabe hat nicht nur im Personen- sondern auch im Güterverkehr erhebliche Wettbewerbsnachteile für die Schiene zur Konsequenz. Folgende Beispielrechnung¹¹ belegt dies:

Hin- und Rückfahrt eines mit einem ohnehin sehr preissensiblen Massengut beladenen Güterzuges kosten bei einer Wegstrecke von insgesamt 200 DB-Tarifkilometern 1.800 DM Trassengebühren (zzgl. der Kosten für die Nutzung von Rangier- oder Umschlaggleisen!). Bei einer angenommenen Beladung des Zuges mit 800 Tonnen Kies (Leistungsfähigkeit einer DB-Diesellokomotive der BR 215/218) entspricht dies der Kapazität von ca. 32 LKW. Um Chancengleichheit zwischen den beiden Verkehrsträgern herzustellen, müsste im vorliegenden Beispiel jede LKW-Fahrt mit ca. 56 DM zusätzlicher Straßennutzungsgebühr belastet werden.

Die Wettbewerbssituation der Schiene wird aufgrund der Systematik der Trassenpreise zusätzlich auch noch dadurch verschlechtert, dass gerade in Mittelgebirgsregionen durch die topografische Situation (hohe Reliefenergie) das Gewicht eines Zuges zum Engpassfaktor werden kann (der Trassenpreis orientiert sich nicht am Gewicht, sondern ausschließlich an der zurückzulegenden Distanz) und

- wegen der topografischen Situation die Eisenbahnstrecken zumeist länger sind als Straßenverbindungen (zur Vermeidung großer Steigungen). Dies verteuert den Trassenpreis zusätzlich.

Um tatsächlich eine Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene herzu-

¹⁰ Unter dem Namen „Kombi-Netz 2000+“ bietet die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG seit 31.01.2000 ein neues Ganzzugsystem für den Nationalen kombinierten Verkehr, bestehend aus 26 Zügen mit rund 60 Verbindungen an. Zugangsbahnhof für die Region Westpfalz ist Mannheim. Dies ist sicherlich ein erster Schritt in diese Richtung.

¹¹ Entnommen aus „Kiestransport auf der Schiene“, Konzeptstudie der Regionalverbände Bodensee-Oberschwaben und Neckar-Alb (1997)

stellen, ist es zwingend notwendig, die geschilderten Wettbewerbsnachteile für die Bahn zu beseitigen. Daneben gibt es allerdings auch – in ihrer Bedeutung nicht zu unterschätzende – planerische Möglichkeiten zur Korrektur der eingetretenen Fehlentwicklungen. Einige dieser Maßnahmen werden im Folgenden genannt und beschrieben.

Maßnahmen¹²

Grundsätzlich können folgende Lösungsansätze zur Bewältigung der aufgezeigten Problematik benannt werden:

- Verkehrsvermeidung
- Verkehrsverminderung
- Verkehrsverlagerung

Verkehrsvermeidung und Verkehrsverminderung können sowohl mit preis- als auch mit ordnungspolitischen Instrumenten angegangen werden – sollen jedoch hier nicht näher behandelt werden.

Verkehrsverlagerung – und hier vor allem auf die Schiene – erfordert i. S. der Entwicklung einer integrierten Güterverkehrsstrategie¹³ die Abarbeitung folgender fünf Punkte:

- Erhalt, Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes
- Behebung der Trassenpreisproblematik
(Herstellung der Wettbewerbsgleichheit)
- Optimierung des Güterumschlags durch Kooperation
- Errichtung von Güterverkehrszentren (GVZ)
- Einrichtung von Gütertaktverkehren

Dabei geht es neben der genannten Verlagerungsdiskussion auch um das Bemühen, die vorhandene güterverkehrsaffine Infrastruktur i.S. einer Erhaltung und Verbesserung der regionalen Standortbedingungen zu gestalten: Aufwertung der Standortqualität durch Angebote einer umweltfreundlichen Transportabwicklung über die Schiene.

In Analogie zum in Rheinland-Pfalz sehr erfolgreichen Integrierten Taktfahrplan sollten die Möglichkeiten einer Übertragbarkeit auf den Schienengüterverkehr geprüft werden. Grundsätzlich ist das Schienennetz auch in der Region Westpfalz für ein solches Ringzugkonzept geeignet. Es gelten allerdings einige Einschränkungen, an erster Stelle muss hier wohl der bestehende Rheinland-Pfalz-Takt genannt werden. Sowohl auf der Hauptstrecke zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen/Mannheim als auch auf den zu meist eingleisigen Nebenstrecken sind freie Fahrtrassen kaum noch vorhanden, so dass Güterverkehre wohl vorzugsweise nachts stattfinden müssten.

Während auf der Hauptstrecke technische Möglichkeiten zur Verringerung der Zugfolgezeiten im Vordergrund der Überlegungen zur Problemlösung stehen sollten, hilft auf den Nebenstrecken – zumindest mittelfristig – nur der Bau zusätzlicher Zugkreuzungsmög-

¹² siehe hierzu auch: Gather, Matthias: Wege zum nachhaltigen Güterverkehr? (Internationales Verkehrswesen 12/98; S. 612 ff)

¹³ vgl. LEP III Rheinland-Pfalz, Kap. 3.6.1.3, S. 118

lichkeiten, diese würden allerdings gleichzeitig zur Entspannung der Verspätungssituation im Personenverkehr beitragen können.

Hinsichtlich der Netzinfrastruktur wären vorrangig einige wenige Verbindungskurven zur Vermeidung unnötiger Zeitverluste bzw. unproduktiven Arbeitsaufwandes neu zu bauen bzw. wieder herzustellen. Zu nennen sind hier vorrangig die Verbindungen

- Zweibrücken – Pirmasens Nord – Kaiserslautern
- Pirmasens – Pirmasens Nord – Landau
- Pirmasens Nord – Landau – Karlsruhe
- Kusel – Landstuhl – Homburg und
- Landau – Neustadt/W. – Ludwigshafen/Mannheim.

Gerade letztgenannte Infrastrukturlücke verdeutlicht die Fehlentwicklung der vergangenen Jahre in besonderer Weise: Die Verbindungskurve in Neustadt hat bis vor wenigen Jahren noch bestanden, sie wurde allerdings lediglich von einem einzigen (Personen-) Zug täglich genutzt.

Die Infrastruktursparte der Deutschen Bahn AG (heute: DB Netz AG) nahm diese geringe Nutzung zum Anlass, das nur wenige hundert Meter lange Gleisstück aus dem Gesamtnetz zu entfernen.

Dies hat nicht nur zur Folge, dass nun die Pendler aus dem Landkreis Südwestpfalz bzw. aus Landau auf ihrem Weg zu den Arbeitsplätzen im Rhein-Neckar-Dreieck eine Reisezeitverlängerung (bedingt durch die Zugwende in Neustadt) von ca. 15 Minuten in Kauf nehmen müssen.

Zumindest ebenso gravierend ist die Konsequenz aus diesem Rückbau, dass nun direkte Güterzugverbindungen zwischen dem Rhein-Neckar-Raum und dem Saarland zwingend auf die Hauptstrecke (DB-KBS 670) angewiesen sind.

Der Vollständigkeit halber ist unter der Rubrik „Infrastrukturlücken“ selbstverständlich auch die Schienenverbindung Homburg/Saar – Zweibrücken zu nennen. Auch diese stellt im erweiterten Sinne eine Verbindungskurve dar (nämlich zur Vervollständigung eines (west-) pfälzischen Ringzugnetzes).

Bezüglich der Errichtung eines GVZ im Raume Kaiserslautern kam ein entsprechendes Gutachten bereits 1995 zu folgender Bewertung:

„Die langfristigen Rahmenbedingungen, die für den Verkehrssektor in den nächsten Jahrzehnten maßgebend sind, sprechen eindeutig zugunsten eines GVZ in Kaiserslautern. Seitens der Umschlagmengen ist die Tragfähigkeit gegeben, eine angebotsorientierte Ansiedlungspolitik in Abstimmung mit der Erschließung von Gewerbegebieten in der Region lassen zusätzliche Impulse für das GVZ erwarten.

Das GVZ wird zu einer Verbesserung der regionalen Standortbedingungen führen und damit einen Teilbetrag leisten, um die Wettbewerbsposition von Unternehmen in der Region langfristig abzusichern. Es stellt einen wichtigen neuen Standortfaktor für die Neuansiedlung von Unternehmen aus dem Logistik- und Dienstleistungsbereich dar.“
In einem Abstimmungsgespräch am 24.08.1999 in der Kreisverwaltung Kaiserslautern

konnte festgehalten werden, dass das Kernstück des GVZ das bestehende KLV-Terminal sein sollte, dies funktionsbereit ist und noch betrieben wird, allerdings der Güterumschlag weiter rückläufig sei.

Als bedeutsam wurde die Einbeziehung der Warenströme der US-Army erachtet; hier konnte bisher allerdings nichts erreicht werden. Eventuell besteht eine Möglichkeit, dieses Thema im Rahmen der vorgesehenen Untersuchung des Landes Rheinland-Pfalz zur wirtschaftlichen Auswirkung der Verlagerung von Aktivitäten von der Rhein-Main-Air-Base nach Ramstein wieder aufzugreifen.

Abschließend wurde der Vorschlag gemacht, in einem weiteren Fachgespräch zu eruiieren, in welchem Kontext bzw. im Rahmen welcher Strategie zur Entwicklung des Güterverkehrs es zu einer Realisierung des GVZ kommen könnte.

Neben der Darstellung des nordrhein-westfälischen Ringzugkonzeptes durch Klaus Hübner (Spiekermann GmbH & Co – Beratende Ingenieure) und der GVZ-Konzeption Regensburg durch den Geschäftsführer Bernhard Dauerer stand im Mittelpunkt dieses Folge-Fachgespräches am 15.06.2000 – ebenfalls in der Kreisverwaltung Kaiserslautern unter Leitung des 1. stellvertretenden Vorsitzenden der PGW, Herrn Landrat Rolf Künne – die Vorstellung des sog. „Pfullendorfer Modells“ durch Wolfgang Trapp, Geschäftsleiter Materialwirtschaft der Firma ALNO AG.

Dieses Modell versucht, i.S. eines kundenorientierten Geschäftsprozesses bündelungsfähige Mengen auf bestimmten Relationen zu entwickeln.

Ausgangsüberlegung ist die Erkenntnis, dass wettbewerbsfähige Produkte qualitativ hochwertige Logistikkonzepte erfordern, welche über einen Netzwerkansatz durch ein Projektmanagement aus und für die Region entwickelt werden. Dreh- und Angelpunkt dieses Ansatzes ist das Ermitteln der (zukünftigen) Leistungsanforderungen der Verlager der Region, das Bündeln dieser Leistungen und das Bestellen dieser Leistungen bei einem Dienstleister, wobei das Projektmanagement quasi die Funktion eines GVZ ausübt (Projektmanagement als virtuelles GVZ).

Damit wurde allerdings auch deutlich, dass eine Lösung des Gütertransportproblems nicht mit Einzelansätzen zu bewerkstelligen ist – so wichtig sie auch sind -, sondern dass dies nur im Zusammenwirken der beteiligten Akteure im Rahmen multimodaler Dienstleistungspakete möglich ist.

In Bezug auf die Situation der Region Westpfalz wurde für diese innovative Systemlösung keine aktuelle Notwendigkeit erachtet; allerdings – so das Ergebnis des Fachgesprächs – sollte dies noch einmal eruiert werden.

Pressespiegel

Mit der Thematik ständig wachsender Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Logistik-Konzepten beschäftigt sich auch folgender Pressebericht:

Gute Logistikimmobilien sind Mangelware Deutschland ist in Europa führend bei Güterverkehrszentren

"Der Markt für Logistikimmobilien ist weltweit in Bewegung geraten", meint Christoph Meyer, Geschäftsführer des Immobilienberaters Müller Consult. Die Nachfrage nach großflächigen Knotenpunkten für den Warenumsatz wachse derzeit in vielen Ländern. In Europa sieht er Deutschland mit mittlerweile 30 Güterverkehrszentren (GVZ) führend. "Doch zeigen sich hierzulande nicht nur quantitative Veränderungen, auch erste qualitative Neuerungen haken Einzug", glaubt Meyer. So rückten Miete statt Eigentum in den Vordergrund, fast vergessene Standorte würden wieder entdeckt. Ober die genaue Anzahl der bisher realisierten Güterverkehrszentren gibt es nicht zuletzt aufgrund langwieriger Planungs- und Etablierungsprozesse unterschiedliche Aussagen", meint Thomas Beyerle, Leiter des Research der Dresdner Bank Immobiliengruppe. Nach Angaben der Deutschen GVZ-Gesellschaft konnten mindestens 27 von über 40 geplanten Güterverkehrszentren Betriebe ansiedeln.

Mehrere Verkehrsträger

Das erste GVZ ist laut Beyerle 1985 in Bremen entstanden. Ein Güterverkehrszentrum unterscheidet sich seiner Ansicht nach von herkömmlichen Logistikstandorten durch eine komplexe Konzeption, die durch die Verbindung mehrerer Verkehrsträger und die konzentrierte Ansiedlung von Verkehrsbetrieben, Logistikdienstleistern und Produzenten Synergien schaffen will.

"Auch künftig ist mit einer expansiven Nachfrage nach solchen Standorten zu rechnen", beurteilt Christoph Meyer die Situation der Güterverkehrszentren. Als Grund nennt er den Konzentrationsprozess in der deutschen Wirtschaft und die wachsende Bedeutung des Handels über das Internet. Nach Erhebungen des Instituts für Demoskopie Allensbach besaß 1999 bereits die Hälfte aller bundesdeutschen Haushalte mit Kindern über 14 Jahren einen privat genutzten Computer. 1992

betrug, dieser Anteil noch nicht einmal ein Fünftel. 8,6 Millionen Deutsche nutzten im August 1999 bereits Online-Dienste. Fast zwei Millionen Bundesbürger tätigten über das Internet einen Handelsumsatz von 3,7 Milliarden DM. Das Volumen der elektronischen Einkäufe des laufenden Jahres wird einer Studie der Media-Markt- und Saturn-Marktforschung zufolge auf rund 10 Milliarden DM hochschnellen.

"Die rasante Entwicklung des business-to-consumer-Geschäfts führt dabei in Deutschland auch zu ersten qualitativen Veränderungen am Markt für light industrials, wie Logistikimmobilien international genannt werden", meint Christoph Meyer. Beherrschten den bundesdeutschen Markt der Speditions- und Logistikobjekte bislang Eigentümer, würden jetzt erstmals auch die Vermietungen in diesem Bereich zunehmen.

„Gerade Deutschland sei aufgrund seiner wirtschaftlichen Kraft, Bevölkerungsdichte, Infrastruktur und geografischen Lage Ursprung, Ziel und Transferweg für ein außergewöhnlich hohes Transportaufkommen" glaubt Thomas Beyerle. Zudem besinne sich das verarbeitende Gewerbe auf seine Kernkompetenzen und lagere den Transportbereich aus.

Einfluss auf Leistungsprozess

Händler und Produzenten erkennen nach Ansicht von Beyerle gleichermaßen, dass eine effiziente Logistik einen hohen Einfluss auf den betrieblichen Leistungsprozess hat. Vor allem komme es auf eine Vereinfachung und Flexibilisierung der Beziehung zwischen Kunden und Lieferanten und eine Neustrukturierung der Wertschöpfungskette an. Auch unternehmensübergreifende Konzepte wie City-Logistik, die Bündelung der Warenströme in die Innenstadt, setzten eine technische Infrastruktur voraus.

Dabei rücken nach Beobachtung, von Müller Con-

sult auch Standorte ins Interesse, die im Wettbewerb um Gewerbeunternehmen bislang ein Schattendasein führten. Bestes Beispiel für diese Entwicklung sei die Ansiedlung von Amazon.de in Bad Hersfeld. Mitten in einer strukturschwachen Region mietete der Internet-Buchhändler auf einem 70000 Quadratmeter großen Grundstück 24000 Quadratmeter Lager- und 1400 Quadratmeter Bürofläche.

War Bad Hersfeld in der Vergangenheit vor allem durch seine Festspiele bekannt, entwickelt sich der Kurort allmählich zur Distributionsdrehscheibe im Herzen von Deutschland", sagt Christoph Meyer. Denn nicht nur Amazon.de sei von Regensburg in die hessische Kleinstadt gezogen. Im Dunstkreis des Büchergiganten siedelten sich mittlerweile auch die Deutsche Post mit einem Verteilzentrum sowie United Parcel Services (UPS) an. Zudem verlegte Libri, ein weiterer Online-Buchversand, seinen Geschäftssitz von Frankfurt nach Bad Hersfeld. Endinvestor war im Fall von Amazon.de eine deutsche Immobilien-AG, die Deutsche Immobilien und Chancen. Hierfür spielt nach Beobachtung von Müller Consult die Mentalität eine Rolle. So seien Aktiengesellschaften in Deutschland genauso jung wie die IT-Firmen und daher besonders aufgeschlossen für Investitionen in dieser Branche. Langsam gäben jedoch auch konservative Investoren, wie offene Fonds ihre Zurückhaltung auf. Den Engpass verursache daher das Angebot. Großgrundstücke sind bundesweit Mangelware, wenn sie die hohen Verkehrsanforderungen von Logistikimmobilien erfüllen sollen, erläutert Meyer. So reiche es nicht, direkt an die Autobahn angebunden zu sein. Nicht einmal Ampeln sollten die

Anfahrt verzögern, und idealerweise sei ein Flughafen in der Nähe.

Eine Schätzung des Bedarfs an Logistikimmobilien und weiteren Güterverteilzentren hält Möller Consult derzeit für nicht möglich, da der Markt erst im Entstehen begriffen sei. Doch werde die Dienstleistungstiefe in der Transport- und Logistikkette im Rahmen des wachsenden Outsourcing-Bestrebens der Branche - trotz erster gegenläufiger Trends - weiter wachsen. In Verbindung mit dem Know-how der hiesigen Logistikunternehmen und den qualitativ hochwertigen bundesdeutschen Transportmedien dürfte sich die Warenumschlagsregion Deutschland daher auch langfristig gegenüber Billiganbietern, beispielsweise aus Osteuropa, durchsetzen", glaubt Meyer.

Einen Nachfrageüberhang nach zukunftsorientierten Lager- und Logistikflächen erkennt auch Thomas Beyerle. „Damit ist zugleich ein lukrativer Investmentbereich entstanden, der sich auf den erhöhten Finanzierungsbedarf, der nicht mehr durch Eigeninvestments gedeckt werden kann, gründet“, weiß Beyerle. Zudem lockten hohe Renditen - von 12 bis 15 Prozent bei einer modernen Distributionsimmobilie. Neben einer guten Ausstattung und Lage sowie Anschlussmöglichkeit an möglichst viele Verkehrsträger, zum Beispiel Autobahn, Containerbahnhof, Binnenhafen, hält er auch die Nähe zu Produktionsstätten, Handel, und Entsorgungseinrichtungen für bedeutungsvoll.

(Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 17.06.00)

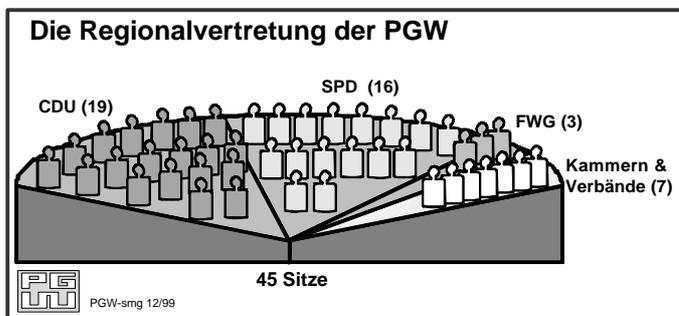
Raumordnung, Regionalentwicklung und die Planungsgemeinschaft Westpfalz. Wer wir sind und was wir tun.

Der Mensch beansprucht Raum und verändert ihn. Dazu tragen vielfältige Entwicklungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen und Kommunizieren bei. Die Raumordnung hat generell die Aufgabe, diese Raumansprüche sowie deren Veränderung mit den vorhandenen natürlichen Ressourcen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Erfordernisse abzustimmen (*Prinzip der Nachhaltigkeit*) und wertgleiche Lebensbedingungen für die Bevölkerung zu gestalten (*Prinzip der Gleichwertigkeit*).

Die für die Raumentwicklung maßgebenden Ziele finden sich auf Landesebene im Landesentwicklungsprogramm (LEP) und auf der Ebene der Planungsregionen in den Regionalen Raumordnungsplänen (ROP). Der ROP ist dabei die Nahtstelle zwischen örtlicher und überörtlicher Planung; hier erfolgt sowohl die konkretisierende Ausarbeitung von Zielen und Grundsätzen der Landesplanung für das Gebiet der Gesamtregion als auch die Abstimmung zwischen dieser zusammenfassenden, koordinierenden und langfristig angelegten Planung mit der kommunalen Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungsplan).

Zuständig für Raumordnung und Regionalentwicklung im Gebiet der Region sind die Planungsgemeinschaften – für die Region Westpfalz die Planungsgemeinschaft Westpfalz (PGW). Mitglieder der PGW sind die kreisfreien Städte Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken, die Landkreise Donnersberg, Kaiserslautern, Kusel und Südwestpfalz sowie Kammern und Verbände (IHK, HWK, LWK) und Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände.

Regionalpolitische Entscheidungen werden bei der PGW in der Regionalvertretung und dem hieraus gewählten Regionalvorstand getroffen. Fachliche Fragen werden in zwei Ausschüssen bis zur Entscheidungsreife vorbereitet; die Geschäftsführung übernimmt der Leitende Planer mit einer kleinen Stabsstelle in Kaiserslautern.



Neben der Aufstellung und Fortschreibung des Regionalplans sowie der zugrundeliegenden regionalen Raubeobachtung widmet sich die PGW verstärkt der Erarbeitung umsetzungsorientierter fachlicher und (teil)räumlicher Konzepte. In einem breiten Spektrum konnten in den letzten Jahren Ergebnisse erzielt werden, die einen positiven Einfluss auf die regionale Entwicklung hatten; beispielhaft seien genannt: Erarbeitung des teilräumlichen, konzeptionellen Vorläufers des Rheinland-Pfalz-Taktes über ein ÖPNV Rahmenkonzept, Vorlage von Gutachten zu Fremdenverkehr und Naherholung sowie zur Standortproblematik großflächiger Freizeitanlagen, problemorientierte Aufbereitung der Konversion über die Ausweisung großflächiger Industrie- und Gewerbegebiete sowie über die Erstellung von Entwicklungspotentialstudien, Erstellung eines regionalen Standortkonzeptes für Windkraftanlagen, Unterstützung des kommunalen Standortmarketings über die Erarbeitung einer CD-ROM und Internet-Präsenz *De Westpfalz*.

In bedeutenden Bereichen sind auch aus Vorarbeiten der PGW erfolgreiche Projekte entstanden: Der Vorschlag zur Installation einer Internationalen Konversionsausstellung (IKA) Westpfalz wird heute über das Forum Konversion und Stadtentwicklung (Konv & Ste) des Innenministeriums in Ansätzen praktiziert. Aus der Vision des ÖPNV-Rahmenkonzeptes "jederzeit mit einem Fahrschein von jedem Ort zu jedem Ort in der Region" wurde der Slogan des Westpfalz-Verkehrsverbundes (WVV): "Eine Fahrkarte, ein Fahrpreis, ein Fahrplan". Auch die Anmeldung des Biosphärenhauses in Fischbach bei Dahn als eines der weltweiten Projekte der EXPO 2000 in Hannover geht ebenso wie die Integration dezentraler Projekte in die Landesgartenschau 2000 Kaiserslautern auf Initiativen der PGW zurück.

Nicht zuletzt konnte über die Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) Westpfalz ein breites Potenzial an Einzelprojekten synergistisch verknüpft und unter einem gemeinsamen "Dach" dargestellt werden.

Impressum:

Herausgeber: Planungsgemeinschaft Westpfalz
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Redaktion: Geschäftsstelle der
Planungsgemeinschaft Westpfalz
Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern
Fon: 0631 323 2295
Fax: 0631 323 2293
Internet: <http://www.westpfalz.de>
E-Mail: pgw@westpfalz.de

Theophil Weick (V.i.S.d.P.)
Vera Gorniak
Herbert Gouverneur
Gunther Enke
Stefan Germer