

WESTPFALZ INFORMATIONEN

Nr. 95

Juni 1998

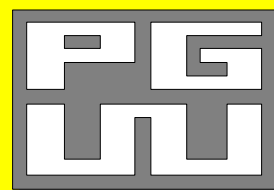
Inhalt:

- **Zur Bahnstrukturreform**
- **Nachfrageentwicklung im Schienenpersonennahverkehr auf den westpfälzischen Schienenstrecken**
- **Westpfalzverkehrsverbund (WVV)**
- **Die Lösung der Trassenpreisproblematik?**

Herausgeber: Planungsgemeinschaft Westpfalz
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Vorsitzender: Landrat Rolf Künne, Kreisverwaltung, 67657 Kaiserslautern

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

Mittlerweile ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Aufgabe der Daseinsvorsorge fest installiert. Im Zuge der Bahnstrukturreform und der damit einhergehenden Regionalisierung wurden in Rheinland-Pfalz die Zweckverbände Süd bzw. Nord Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, die Stadt- und Landkreise Aufgabenträger des übrigen ÖPNV.



Landrat Rolf Künne
Vorsitzender

Aber auch für die regionalen Planungsgemeinschaften bleibt der ÖPNV – über die Benehmensherstellung in der Nahverkehrsplanung hinaus – in seiner Gesamtheit wesentliches Element einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und damit Gegenstand planerischer Aktivitäten sowie der laufenden Raubeobachtung.

Die vorliegende Ausgabe 95 der WESTPFALZ-INFORMATIONEN zeigt im Anschluß an Anmerkungen zur Bahnstrukturreform die Nachfrageentwicklung im Schienenpersonennahverkehr auf den westpfälzischen Schienenstrecken auf. Es wird den Fragen nachgegangen, welche Entwicklung das Fahrgastaufkommen genommen hat und welche Verbesserungen zwischenzeitlich umgesetzt werden konnten.

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wird derzeit die Gründung eines Verkehrsverbundes für die Westpfalz vorbereitet; ein Bericht zum Stand der Dinge wird ebenfalls in dieser Ausgabe gegeben.

Ein nicht ganz ernst gemeinter Vorschlag zur Lösung der Trassenpreisproblematik rundet dieses Heft ab.

Landrat Rolf Künne, Vorsitzender

Zur Bahnstrukturreform

- Vorbemerkungen
- Bisher erreichte Ziele
- Problemschwerpunkt Trassenpreisgestaltung
- Die Regionalisierung des ÖPNV
- Fazit

Nachfrageentwicklung im Schienenpersonennahverkehr auf den westpfälzischen Schienenstrecken

- Fahrgastzählung im Sommer 1997
 - DB-KBS 666 (**Ramsen-Eisenberg**-Frankenthal)
 - DB-KBS 670 (Saarbrücken-**Bruchmühlbach-Frankenstein**-Ludwigshafen)
 - DB-KBS 671 (**Landstuhl-Kusel-Kaiserslautern**)
 - DB-KBS 672 (**Pirmasens-Alsens**-Bingen/Rhein)
 - DB-KBS 673 (**Kaiserslautern-Lauterecken**)
 - DB-KBS 674 (**Pirmasens-Zweibrücken**-Saarbrücken)
 - DB-KBS 675 (**Pirmasens-Wilgartswiesen**-Neustadt/Weinstr.)
- Exkurs: Fahrtziele und Fahrtzwecke

Der Westpfalz-Verkehrsverbund

- Räumliche Ausdehnung
- Der Tarif
 - Wabentarif
 - Wirkungen eines Verbundtarifs
- Stand der Dinge
- Resumée

Die Lösung der Trassenpreisproblematik?

Zur Bahnstrukturreform¹

Vorbemerkungen

Die zum 01.01.1994 in Kraft getretene Eisenbahnstrukturreform hat eine fundamentale Umorientierung in der Eisenbahnpolitik gebracht. Wesentlichstes Ergebnis dieser Reform ist die strikte Trennung von hoheitlichen und unternehmerischen Aufgaben bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen.

Während die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben² auf das zu diesem Zweck gegründete Eisenbahnbundesamt (EBA) übertragen wurde, sind die Aufgaben der Erbringung von Verkehrsleistungen und des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn (DB) AG übertragen worden. Alleinige Aktionärin des Unternehmens ist (noch) die Bundesrepublik Deutschland.

Nach § 2 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) ist die DB AG verpflichtet, zwischen 1997 und 1999 zumindest die Bereiche Personennahverkehr, Personenfernverkehr, Güterverkehr und Fahrweg auszugliedern und auf neu zu gründende Aktiengesellschaften zu übertragen. Auch nach dieser endgültigen Auflösung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn müssen allerdings mindestens 50,1 % des Aktienkapitals beim Bund verbleiben. Diese Ausgliederung ist bislang noch nicht erfolgt, allerdings zeigen Erfahrungen der kommunalen Gebietskörperschaften und der PGW, daß bereits mit der Aufteilung des Konzerns in verschiedene Unternehmensbereiche erhebliche Reibungsverluste bei der Wahrnehmung der Zuständigkeit für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes einhergehen. Es ist zu befürchten, daß diese Schwierigkeiten in Zukunft eher noch verstärkt auftreten werden.

Bisher erreichte Ziele³

Zweifelsfrei hat die Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in eine Aktiengesellschaft dem Unternehmen eine größere Unabhängigkeit gegenüber politischen Eingriffen gegeben. Dies hat sich u. a. positiv auf die Investitions- und Marktpolitik ausgewirkt.

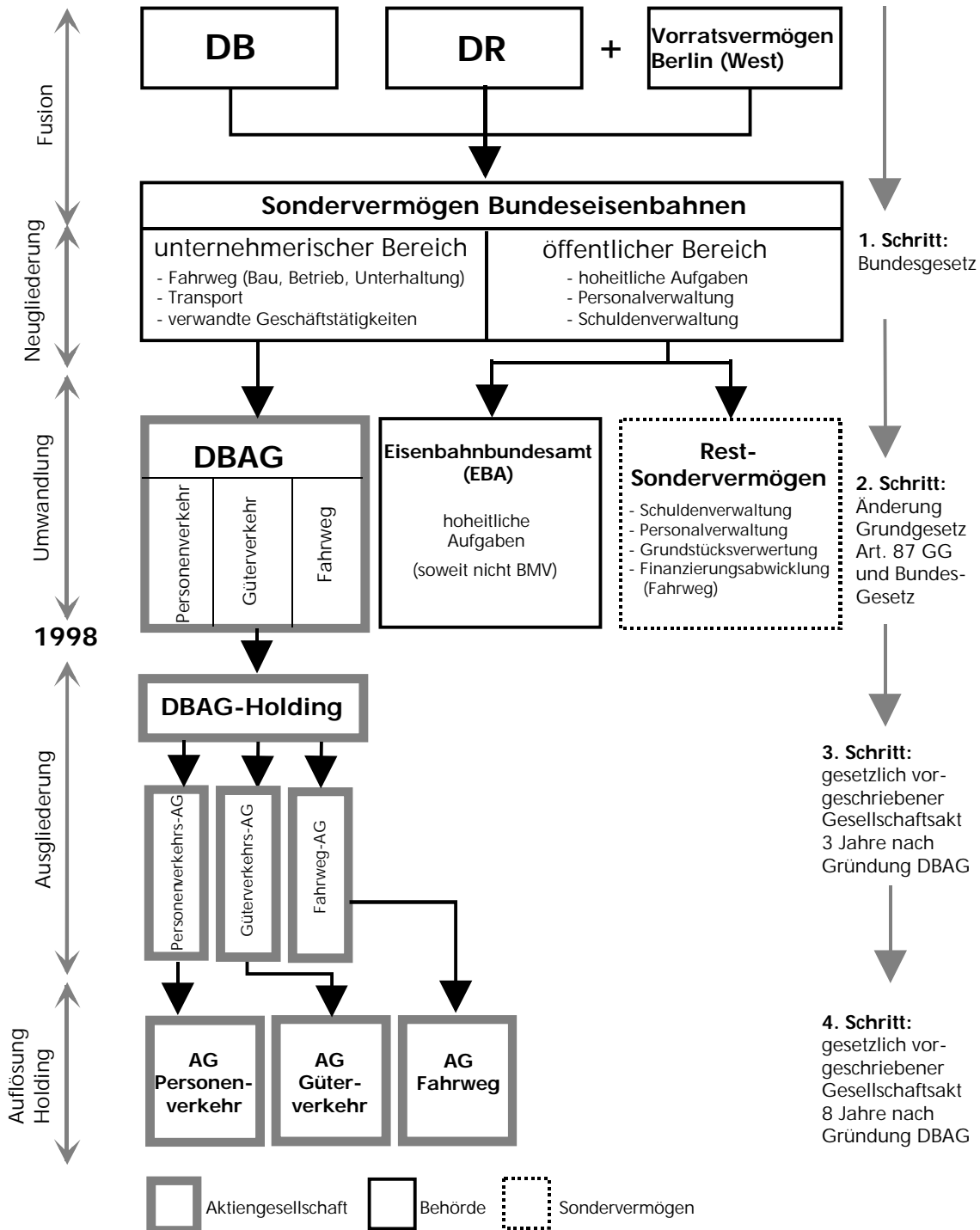
Eine entscheidende Voraussetzung für den Erfolg der Bahnreform war sicherlich auch die 1994 erfolgte wirtschaftliche Konsolidierung des Bahnbetriebes. Durch die erfolgte Totalentschuldung (um 67 Mrd. DM) und eine grundlegende Neubewertung des Anlagevermögens (Reduzierung um 75 %) wurden einerseits die Zinslasten für den Kapitaldienst auf Null gesetzt und andererseits der Abschreibungsaufwand erheblich reduziert. Mit den damit möglichen - wenn auch geringen - Gewinnausweisungen konnte sich die Bahn AG in den Jahren 1994 bis 1996 endlich von dem jahrzehntelangen Negativimage eines ständigen Verlustbringers befreien.

¹ Die folgenden Ausführungen lehnen sich an einen Bericht des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Verkehr an (Quelle: Internationales Verkehrswesen, 12/97).

² vor allem Planfeststellungsverfahren für Schienenwege, Eisenbahnaufsicht, Erteilung und Widerruf der Betriebsgenehmigung und Untersuchung von Betriebsstörungen.

³ vgl. hierzu Abbildung 1 auf der nächsten Seite

Abb. 1: Verfahrensschritte für Modell Aktiengesellschaft



Quelle: Verkehrsnachrichten 3-93 (verändert)

Zwischenzeitlich hat allerdings die Bahn AG ein umfangreiches Investitionsprogramm insbesondere zur Anschaffung moderner Fahrzeuge (für Nah- und Fernverkehr) aufgelegt. Hierfür und für alle Investitionen in die Infrastruktur (Fahrweg) sind in Zukunft die normalen Abschreibungen anzusetzen und Zinszahlungen für aufgenommene Kredite zu leisten. Gleichzeitig werden die Zuschüsse des Bundes zur Beseitigung der Altlasten im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (insgesamt 33 Mrd. DM) bis zum Jahre 2002 entfallen und damit das Geschäftsergebnis des Netzbereiches erheblich belasten. Während die Kosten des rollenden Materials von den Geschäftsbereichen Nah-, Fern- und Güterverkehr selbst zu erwirtschaften sind, liegt die Verantwortung für alle Investitionen und Aufwendungen für die Infrastruktur beim Geschäftsbereich Netz und müssen von diesem über die Erlöse aus der Trassenvermietung finanziert werden.

Die zum 01.01.1999 zu gründende DB Netz AG steht also vor dem Problem, einerseits ihre Kosten wegen der steigenden Zins- und Abschreibungslasten und der wegfallenden Altlastenzahlungen erheblich reduzieren zu müssen und andererseits über eine attraktive Trassenpreisgestaltung deutliche Mehrverkehre für das Netz zu gewinnen. Hinzu kommt die Erfüllung der (vor allem von Güterverkehrskunden) erhobenen Forderung nach einer erheblich verbesserten Transportqualität (diese Forderung ist sicherlich vorrangig an den GB Güterverkehr gerichtet, derartige Mängel schlagen sich aber nicht zuletzt auch in den Bilanzen des GB Netz nieder).

Problemschwerpunkt Trassenpreisgestaltung

Das im August 1994 erstmals vorgestellte und 1995/96 modifizierte Trassenpreissystem⁴ basiert auf einer netzbezogenen Durchschnittskostenrechnung auf der Grundlage der gefahrenen Zugkilometer. Differenzierungen werden nach Personen- und Güterverkehr und weiter nach Zuggattungen und Trassenmerkmalen vorgenommen.

Als erste Korrekturmaßnahmen wurden wettbewerbsschädliche (nur den Transportbereichen der DB AG zugute kommende) Mengenrabatte zwischenzeitlich zurückgenommen, gleichzeitig wurde auf massive Kritik insbesondere der Länder für sog. Mehrverkehre (über das Fahrplanangebot 1993/94 hinausgehend) im SPNV besonders niedrige Zugkilometersätze (DM 5.-) eingeführt.

Für den Netzbereich der zu gründenden DB AG wurden bei der Vorbereitung und Umsetzung der Bahnstrukturreform keine Finanzzielvorgaben formuliert, dennoch können aus dem Gesamtkontext des Reformvorhabens Anforderungen an die dringend notwendige Weiterentwicklung des Trassenpreissystems abgeleitet werden.

Dominierendes Sachziel der Bahnreform ist die Gewinnung zusätzlicher Marktanteile für die Schiene. Dies ist zunächst erreichbar über eine größere Preisflexibilität sowohl bei Schwachlaststrecken als auch bei hochbelasteten Strecken des Personen- und Güterverkehrs. Während nämlich einerseits schwach ausgelastete Strecken auf

⁴ eine weitere Trassenpreissystemänderung beleuchten zwei Artikel aus der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) vom 03. Juni 1998 am Ende dieses Heftes

Basis der bislang zugrunde gelegten netzweiten Durchschnittskosten oftmals nicht konkurrenz- und damit auch nicht existenzfähig sind, spiegeln andererseits hochbelastete Strecken in den Trassenpreisverzeichnissen die tatsächlichen Trassenkosten nur unvollständig wider.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist daher eine wesentlich höhere Flexibilität des Trassenpreissystems erforderlich. Hierbei ist sowohl an die Absenkung der Preise auf das Niveau der marginalen Nutzungskosten (schwach belastete Strecken zu gering nachgefragten Zeiten) als auch an eine Anhebung der Preise (hoch belastete Strecken zu stark nachgefragten Zeiten) zu denken.

Was also dringend erforderlich ist, ist die Erarbeitung eines streckenbezogenen Trassenpreiskataloges, der alle streckenbezogenen Komponenten (Ausbauzustand, Investitionsbedarf, Unterhaltungsbedarf, Nachfrage, Nachfragepotential, raumstrukturelle Bedeutung u. v. m.) berücksichtigt.

Nur am Rande soll hier darauf hingewiesen werden, daß unbestritten auch der Schienengüterverkehr erheblich zur Kostendeckung der Schieneninfrastruktur beitragen kann. Dessen Marktposition steht zukünftig aufgrund völliger Liberalisierung des Straßengüterverkehrs und Freigabe der Kabotage⁵ unter noch stärkerem Druck des Straßengüterverkehrs und wird deswegen zu weiteren Rationalisierungserfolgen gezwungen sein. Daß diese nicht nur über eine Reduzierung des Netzes realisiert werden, sondern auch über ein flexibleres Trassenmanagement erreicht werden können, sollte im Kontext der Gesamtzieelerreichung der Bahnreform (Gewinnung von Mehrverkehren) selbstverständlich sein und käme nicht zuletzt auch dem Schienenverkehr "in der Fläche" zugute.

Die Regionalisierung des ÖPNV

Ein Kernelement der Bahnreform ist die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) unter Berücksichtigung der EG-VO 1893/91.

Die Länder müssen danach zukünftig die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV tragen.

Wesentlichste Grundlagen der Neuordnung des Schienenpersonen- und des öffentlichen Personennahverkehrs sind das vom Deutschen Bundestag am 27.12.1993 beschlossene Regionalisierungsgesetz und die am gleichen Tag - in Vollzug der EG-VO - verabschiedete Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes. (Beide Gesetze sind zum 01.01.1996 in Kraft getreten.)

⁵ Die Freigabe der Kabotage am 01.07.98 erlaubt es Frachtführern aus allen Staaten der EU, EU-weit uneingeschränkt Binnenverkehr zu betreiben. Wegen seiner zentralen Lage ist Deutschland hiervon in besonderem Maße betroffen: Ausländische Unternehmen werden zunehmend zu günstigsten Konditionen Fracht für die Rückfahrt übernehmen, um Leerfahrten zu vermeiden.

Das Regionalisierungsgesetz regelt in

- § 1 den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge,
- § 2 die Bestimmung des Aufgabenträgers qua ÖPNV-Landesgesetz,
- § 3 die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV qua ÖPNV-Landesgesetz,
- § 5 die Finanzierung des ÖPNV und
- § 8 die Verteilung der Finanzmittel auf die Länder.

Die Umsetzung des Regionalisierungsgesetzes wurde - zumindest in Rheinland-Pfalz - erfolgreich auf den Weg gebracht. Während einerseits ein erheblicher Anteil der jährlich zugewiesenen Bundesmittel derzeit unmittelbar in die Leistungserbringung (Rheinland-Pfalz-Takt und Regionales Busliniennetz) fließt, gewährleistet andererseits die Einbindung der Landkreise und kreisfreien Städte in die Finanzverantwortung einen verantwortungsvollen Mitteleinsatz.

Einen Wermutstropfen bildet allerdings die Interpretationsbreite der sog. Revisionsklausel (§ 8 (3) Regionalisierungsgesetz). Hiernach soll 1998 geprüft werden, ob die den Ländern zur Verfügung gestellten Finanzmittel ausreichen, um ein SPNV-Angebot im Umfang des Fahrplans 1993/94 zu finanzieren. Während die Länder bisher davon ausgehen konnten, daß diese Revision zu einer Erhöhung der Bundeszuschüsse führen würde, mehren sich nun die Befürchtungen, daß die intensiven Bemühungen der Verkehrsunternehmen (insb. Deutsche Bahn AG) und der Länder um eine attraktive und wirtschaftliche Ausgestaltung des Angebotes zu einer erheblichen Kürzung führen könnten. Dies würde naturgemäß gerade diejenigen Länder besonders hart treffen, die sich besonders intensiv für eine Verbesserung des SPNV-Angebotes engagiert haben.

Fazit

Die Erwirtschaftung der Trassenkosten ist ein bedeutendes (für den SPNV in der Fläche sogar das bedeutendste) Systemproblem. Die bisherige Nichtberücksichtigung der aufgezeigten Problematik stellt ein **erhebliches konzeptionelles Defizit der Bahnreform** dar.

Hierbei sei ein Blick über die Staatsgrenzen hinaus erlaubt: Bedenklich muß die Tatsache stimmen, daß keiner unserer europäischen Nachbarn ein Trassenpreissystem in so konsequenter Form wie die DB AG eingeführt hat und auch auf absehbare Zeit nicht einführen will. Durch die sehr unterschiedliche Auslegung und Umsetzung der EU-Richtlinie 440/91 zur rechnerischen und organisatorischen Trennung von Fahrweg und Betrieb in geltendes Recht werden Zugfahrten bezüglich der Fahrwegkosten ganz unterschiedlich belastet. Die Bandbreite reicht hierbei von völlig kostenfreier Fahrwegbenutzung in den Niederlanden bis zur vollen Fahrwegkostendeckung durch die Trassenpreise in Deutschland.

Die durchaus berechtigte Frage, ob der Bund in diesem Zusammenhang seiner im Grundgesetz (Artikel 87e) festgeschriebenen Infrastrukturverantwortung gerecht wird, soll im Rahmen dieser Ausgabe der WESTPFALZ-INFORMATIONEN nicht vertiefend beleuchtet werden.

Demgegenüber kann die Regionalisierung des ÖPNV - zumindest in Rheinland-Pfalz - als erfolgreich eingeleitet angesehen werden. Bereits in den WESTPFALZ-INFORMATIONEN 88 (1996) wurde auf die verkehrspolitische Vorreiterrolle des Landes Rheinland-Pfalz und der Deutschen Bahn AG (DB) mit der schrittweisen Einführung eines Integrierten Taktfahrplans (ITF) auf (in der Zielstufe) allen rheinland-pfälzischen Schienenstrecken hingewiesen. Belegt wurde der Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes durch eine erste Auswertung der Fahrgastzählungen von 1996 im Vergleich zur letztverfügbaren "Vor-Regionalisierungs-Zählung" aus dem Jahr 1993. Ob der damals zu konstatierende Aufwärtstrend anhält, dieser Frage gehen die folgenden Ausführungen nach.

Nachfrageentwicklung im Schienenpersonennahverkehr auf den westpfälzischen Schienenstrecken

Vorbemerkungen

Im Auftrag des Landes bzw. des Schienenzweckverbandes Rheinland-Pfalz Süd werden auch auf den westpfälzischen Schienenstrecken Fahrgastzählungen durchgeführt. Diese sollen einerseits der Erfolgskontrolle bezüglich bereits umgesetzter Fahrplanverbesserungen dienen und andererseits auch evtl. Schwachstellen aufzeigen, um gezielt - auch einzelfallbezogen - weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung einleiten zu können.

In den WESTPFALZ-INFORMATIONEN 88/96 hat die Planungsgemeinschaft die Ergebnisse der Fahrgastzählungen von 1995 (September - Dezember) vorgestellt, interpretiert und ggf. streckenbezogene Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt und eingefordert.

Bereits in o. g. Veröffentlichung hat die PGW darauf hingewiesen, daß aufgrund unterschiedlicher Erfassungsmethoden die Zählungen aus dem Jahr 1995 nicht mit denen von 1989 vergleichbar seien. Leider konnte dieses Manko zwischenzeitlich nicht beseitigt werden: Die Fahrgasterhebungen 1997 wurden zwar grundsätzlich nach der gleichen Methode wie 1995 durchgeführt, Zählzeitraum war allerdings der Sommer (Juli - September).

Da dies allerdings alle Schienenstrecken betrifft, erscheint es zulässig, die Ergebnisse der Fahrgasterhebungen zumindest in einem grundsätzlichen Zusammenhang mit den Zählungen vom Herbst 1995 darzustellen⁶. Auf die Analyse einzelfallbezogener Besonderheiten (z. B. starke Fahrgastzuwächse oder -rückgänge an einzelnen Bahnhöfen und Haltepunkten) muß allerdings verzichtet werden. **Es bleibt zu hoffen, daß zukünftig eine Vergleichbarkeit der Daten gewährleistet sein wird.**

Welche Entwicklung hat das Fahrgastaufkommen seither genommen, aber auch, welche Verbesserungen konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden?

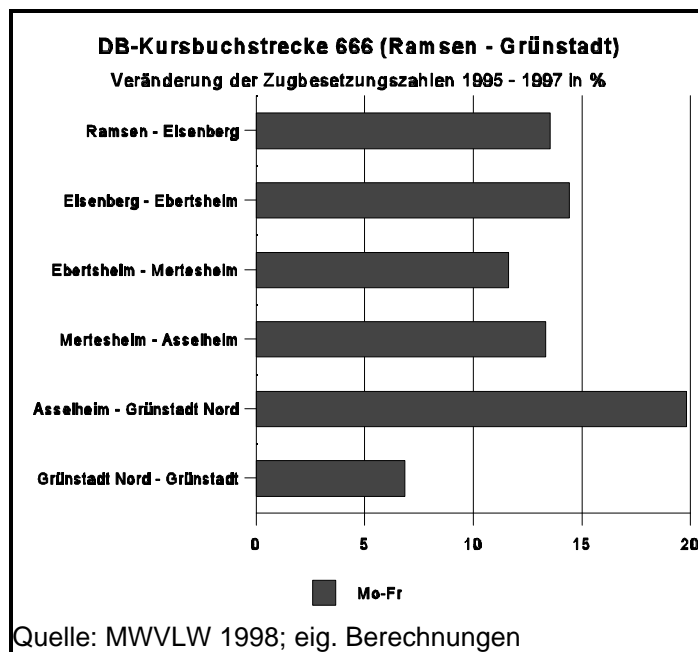
⁶ Dies gilt allerdings nicht für die Betrachtung des Wochenendverkehrs; die Datenlage ließ einen Vergleich nicht zu.

DB-KBS 666 (Ramsen - Eisenberg - Frankenthal)

Der Streckenabschnitt Grünstadt - Eisenberg wurde zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1994 für den SPNV reaktiviert. Dies war der bundesweit erste Versuch, ÖPNV-Leistungen wieder von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Dieser Versuch kann als gelungen betrachtet werden, wenn auch der Reisendenzuwachs nicht die Werte anderer westfälischer Schienenstrecken erreicht.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß trotz konsequenter Neuorganisation der Buslinien im Bereich Grünstadt/Eisenberg (Busse verkehren nun als Zubringer zur Schiene) nach Auskunft des Schienenzweckverbandes Rheinland-Pfalz Süd auch in den Bussen nun deutlich mehr Fahrgäste gezählt werden. Dies mag als Indikator für die Vermutung gelten, daß der Fahrgast eine Verkürzung der Gesamtreisezeit höher gewichtet als die damit verbundene Umsteigenotwendigkeit.

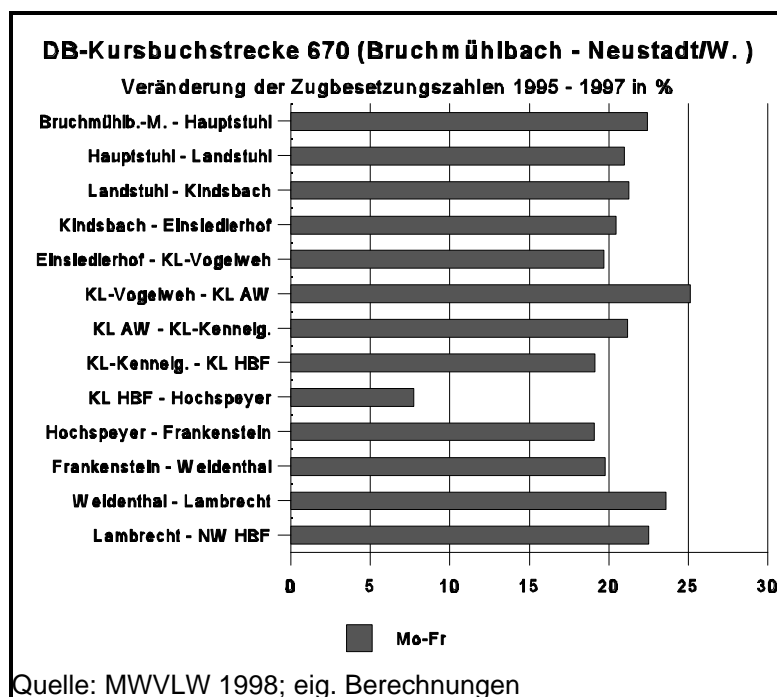


DB-KBS 670 (Saarbrücken - Bruchmühlbach - Frankenstein - Ludwigshafen)

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf dieser Hauptabfuhrstrecke des SPNV in der Westpfalz ist geprägt von einem weiterem Fahrgastgewinn an Werktagen.

Die Zugbesetzungszahlen an Werktagen sind durchschnittlich um ca. 20% gestiegen, eine Ausnahme bildet lediglich der Streckenabschnitt Kaiserslautern - Hochspeyer. Der Grund hierfür liegt vermutlich in der Reaktivierung der Schienenverbindung zwischen Kaiserslautern und Enkenbach-Alsenborn über Eselsfürth, fast jeder zweite Zug in Richtung Bad Kreuznach (Alsenzstrecke) verkehrt über diesen Streckenabschnitt. Somit werden die Durchgangsreisenden, die diese Verbindungen nutzen, auf dem Streckenabschnitt Kaiserslautern - Hochspeyer nicht mehr erfaßt.

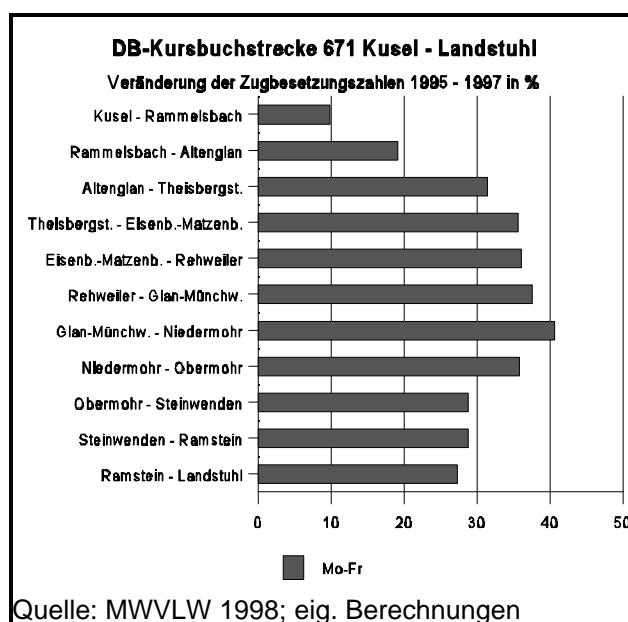
Aufgrund der im Vergleich zu 1995 auch weiterhin vergleichbar hohen Nutzung der Nahverkehrszüge östlich und westlich von Kaiserslautern fordert die PGW, nicht nur die S-Bahn aus dem Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar bis Kaiserslautern zu führen, sondern - analog hierzu - auch die CityBahn Saar über Homburg/Saar hinaus bis in das westpfälzische Oberzentrum fortzuführen.



DB-KBS 671 (Kusel - Landstuhl - Kaiserslautern)

Auf dieser Schienenstrecke wurde der Rheinland-Pfalz-Takt erst zum Fahrplanwechsel 1996 eingeführt.

Nicht den Erwartungen entsprechend sind die vergleichsweise geringen Zuwächse an Wochentagen. Dies gilt insbesondere im Vergleich zur Entwicklung der Fahrgastzahlen auf anderen Schienenstrecken unmittelbar nach Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes. Es liegt die Vermutung nahe, daß gerade auch unter dem Konkurrenzdruck der quasi schienenparallel verlaufenden BAB 62 die Reisezeit zwischen Kusel und Kaiserslautern (bis zu 61 Minuten für 45 Km) als zu lang empfunden wird. An dieser Stelle wiederholt die PGW deswegen ihre bereits im ÖPNV-Rahmenkonzept 1991 erhobene Forderung nach Einführung schnellerer Verbindungen zwischen Kusel und Kaiserslautern.



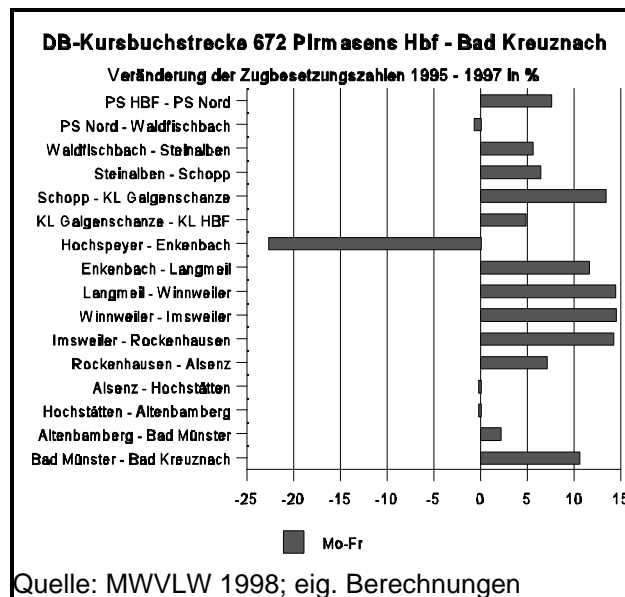
DB-KBS 672 (Pirmasens - Alsenz - Bingen/Rhein)

Die geringen Reisendenzuwächse an Werktagen legen die Vermutung nahe, daß - unter status-quo-Bedingungen - das Fahrgastpotential für diese Schienenstrecke ausgeschöpft ist.

Chancen zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste sieht die PGW insbesondere in der Einrichtung neuer bzw. Wiedereinrichtung ehemaliger SPNV-Haltepunkte. Einen ersten Schritt in diese Richtung stellt die Eröffnung eines Haltepunktes in Münchweiler dar (eine von der PGW bereits im ÖPNV-Rahmenkonzept 1991 erhobene Forderung), weitere Hinweise enthält der im Entwurf vorliegende Nahverkehrsplan des Donnersbergkreises.

Auch die beabsichtigte Einführung einer Neitech-Verbindung zwischen Pirmasens und Bingen/Rhein birgt sicherlich erhebliche Chancen zur Gewinnung zusätzlicher Reisender für die Alsenzstrecke. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist allerdings die Sicherstellung optimaler Anschlußverbindungen in Bad Kreuznach an die Neitec-Linie in Richtung Mainz sowie in Bingen (Hbf) an den Fernverkehr in Richtung Koblenz. Alternativ hierzu empfiehlt die PGW in Abstimmung mit der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe die Prüfung einer Durchbindung der Neitech-Züge bis Koblenz.

Der vergleichsweise starke Rückgang der Zugbesetzungszahlen zwischen Enkenbach und Hochspeyer hat seine Ursache vermutlich in der Reaktivierung des Streckenabschnittes Enkenbach - Kaiserslautern über Eselsfürth (vgl. Ausführungen zur KBS 670).



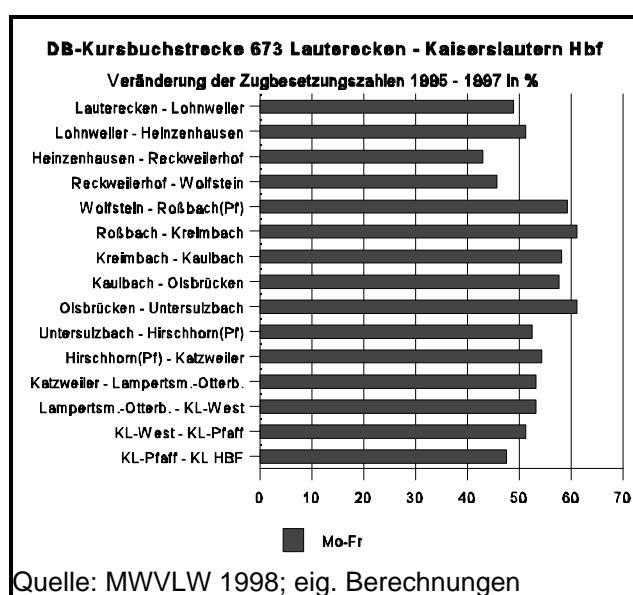
DB-KBS 673 (Lauterecken - Kaiserslautern)

Die Lautertalbahn war lange Zeit das Sorgenkind der PGW. Erst zum 01.06.1996 wurde auch auf dieser Strecke die Vorstufe des Rheinland-Pfalz-Taktes mit einer deutlich erhöhten Anzahl von Fahrtangeboten (+118%) eingeführt. An Wochenenden herrscht indessen auch weiterhin Betriebsruhe.

Daß dennoch eine durchschnittliche Erhöhung der Zugbesetzungszahlen um ca. 50% erreicht werden konnte, bestätigt die PGW in ihrer Einschätzung, daß entlang der Lautertalbahn erhebliche Reisendenpotentiale für die Schiene zu gewinnen sind, wenn die beträchtlichen Investitionsrückstände (insb. Automatisierung von Bahnübergängen und Modernisierung der Signaltechnik) ausgeglichen sind.

Mit einer Fahrzeit von ca. 60 Minuten stellt die Lautertalbahn derzeit - trotz deutlich erhöhten Fahrtenangebots - noch keine attraktive Alternative zur parallel verlaufenden B 270 dar. Sollte es allerdings gelingen, die Fahrzeit auf ca. 50 Minuten zu senken (womit auch ein "lupenreiner" 1-Stundentakt mit nur zwei Fahrzeugen möglich würde) und sollten die von der PGW seit langem unterstützten Überlegungen zum Bau eines City-Haltepunktes am Rathaus in Kaiserslautern umgesetzt werden, dann würde die Lautertalbahn - so die Überzeugung der PGW - zu einer der nachfragestärksten Regionalstrecken der Pfalz werden.

Ergänzend sei auf die derzeit auf Initiative von Stadt und Landkreis Kaiserslautern, der Verbandsgemeinde Weilerbach und der PGW laufenden Überlegungen zur Reaktivierung der sog. Bachbahn hingewiesen. Im Zusammenspiel zwischen reaktivierter Bachbahn und modernisierter Lautertalbahn incl. Einrichtung eines City-Haltepunktes in Kaiserslautern könnte im Nordwesten von Kaiserslautern so ein beispielgebendes ÖPNV-Angebot geschaffen werden.



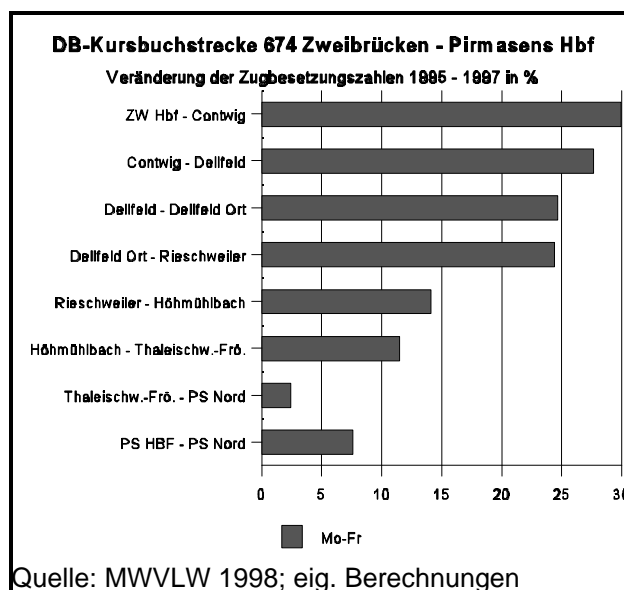
DB-KBS 674 (Saarbrücken - Zweibrücken - Pirmasens Hbf)

Wie auf den anderen westpfälzischen Schienenstrecken auch, sind auf der Kursbuchstrecke 674 teilweise erhebliche Fahrgastzuwächse an Werktagen festzustellen.

Den höchsten Zuwachs bei den Zugbesetzungszahlen weist der Streckenabschnitt Zweibrücken - Contwig auf, hierfür ist vermutlich die Reaktivierung des Haltepunktes Contwig (eine seit Jahren von der PGW erhobene Forderung) im Jahre 1996 verantwortlich. Inwieweit auch die erfreulich hohen Zuwachsraten auf den Streckenabschnitten bis Rieschweiler in Zusammenhang mit dieser Maßnahme stehen, kann auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Fahrgasterhebungen nicht beurteilt werden. Vermutet werden kann allerdings, daß auch die in Dellfeld umgesetzte Verknüpfung zwischen Regionalbussen und Regionalbahnen positive Auswirkungen auf das Reisendenaufkommen auf den genannten Streckenabschnitten hat.

Um die Attraktivität der Kursbuchstrecke 674 nachhaltig zu steigern, fordert die PGW die Reaktivierung der Schienenstrecke zwischen Zweibrücken und Homburg/Saar. Die Bevölkerung der Gemeinden zwischen Zweibrücken und Pirmasens würde so u. a. einen schnellen und direkten Zugang zum Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn erhalten.

Mit der Reaktivierung dieser aus raum- und siedlungsstrukturellen, regionalwirtschaftlichen, verkehrstechnischen, strukturpolitischen sowie ökologischen Gründen für die Entwicklung des saarpfälzischen Grenzraums bedeutsamen Schienenverbindung würde also zum einen der Knotenpunkt Homburg/Saar (EuroCity-, InterCity- u. InterRegio-Verkehr), zum anderen der südwestpfälzische Raum insgesamt eine Aufwertung erfahren.



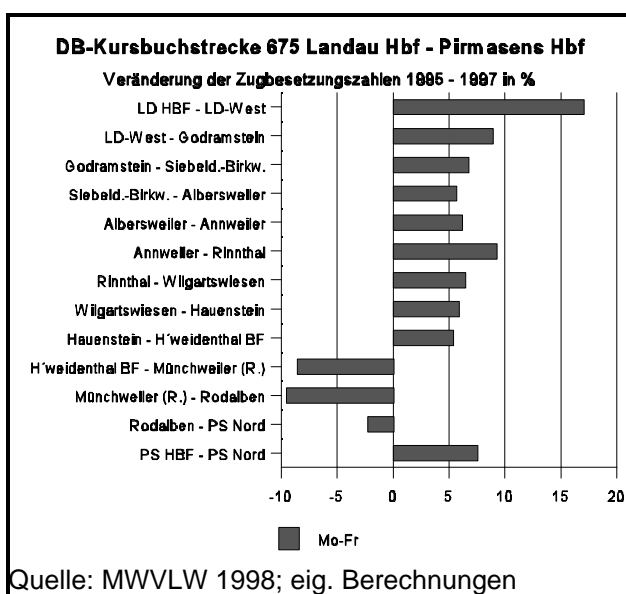
DB-KBS 675 (Landau (Hbf) - Wilgartswiesen - Pirmasens Hbf)

Die DB-Kursbuchstrecke 675 ist die derzeit am schwächsten ausgelastete SPNV-Strecke in der Region Westpfalz. Allerdings konnte der Fahrgastrückgang durch Initiative der PGW zur Durchbindung der Regionalbahnen nach Pirmasens Hbf gestoppt werden.

Geeignete Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität dieser Schienenstrecke sieht die PGW insb. in einer Verbesserung der Zugangssituation in Hauenstein, Hinterweidenthal und Pirmasens. In den drei genannten Gemeinden liegen die Bahnhöfe peripher zur Ortsmitte, so daß die Optimierung der Verknüpfung zwischen Bahn und Stadt- (Pirmasens) bzw. Regionalbussen (Hauenstein und Hinterweidenthal) im Vordergrund der Überlegungen stehen sollte. Die Initiative der Verbandsgemeinde Hauenstein (Verbandsgemeindebus) wird vor diesem Hintergrund begrüßt und sollte fortgeführt bzw. ausgebaut werden.

In Pirmasens sollte die Anbindung der Innenstadt an den Hauptbahnhof optimiert werden. Die Gründung eines Verkehrsverbundes Westpfalz (s. u.) könnte hier hilfreiche Impulse geben.

Im Wochenendverkehr wird mit Unterstützung des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd derzeit versucht, über gezielte Werbemaßnahmen (Prospekte) und durch Einsatz eines sonntäglich verkehrenden "Rosengartenexpresses" zwischen Landau und Zweibrücken neue Reisendepotentiale zu erschließen.



Exkurs: Fahrtziele und Fahrtzwecke

Das Mobilitätsverhalten hat sich in den vergangenen Jahren grundlegend gewandelt. Auffallend sind insbesondere Veränderungen bei den Fahrtzielen und den Fahrtzwecken.

Pendelten beispielsweise 1961 (Erhebungen im Rahmen der Volkszählung 1961) über 50% der Auspendler der Stadt Kaiserslautern in Zielorte im Landkreis Kaiserslautern und nur 18% in weitere rheinland-pfälzische Landkreise, so war die Relation 1987 (Erhebungen der Volkszählung 1987) 43% zu 24%. Die Anzahl der Auspendler, die Zielorte in Hessen und Baden-Württemberg ansteuern, verdoppelte sich sogar in diesem Vergleichszeitraum. Und auch die Anzahl der Zielorte, die nicht gesondert erfaßt werden, da sie lediglich von weniger als 10 Auspendlern (je Auspendlergemeinde) angefahren werden, stieg bereits auf über 11% an.

Diese Entwicklung ist nicht nur bei der Stadt Kaiserslautern zu beobachten; sie gilt gleichermaßen für die gesamte Region, wobei erwartungsgemäß Unterschiede dergestalt auftreten, daß Stadt-Umlandgemeinden stärker auf die Stadt ausgerichtet sind und Gemeinden an den Regionsrändern sich in Richtung außerregionaler Zentren orientieren. Beispiele hierfür sind zum einen Weilerbach, dessen Auspendler zu 68% Kaiserslautern zum Ziel haben, zum anderen die Gemeinden Waldmohr bzw. Eisenberg, deren Auspendler sich zu 50% nach Homburg bzw. zu 40% nach Grünstadt und Ludwigshafen/Mannheim orientieren.

Hinzu tritt die - ebenfalls bundesweit - zu beobachtende Entwicklung eines stetig größer werdenden Anteils nicht berufsbedingter Fahrten am Gesamtnahverkehrsaufkommen (Abb. 9).

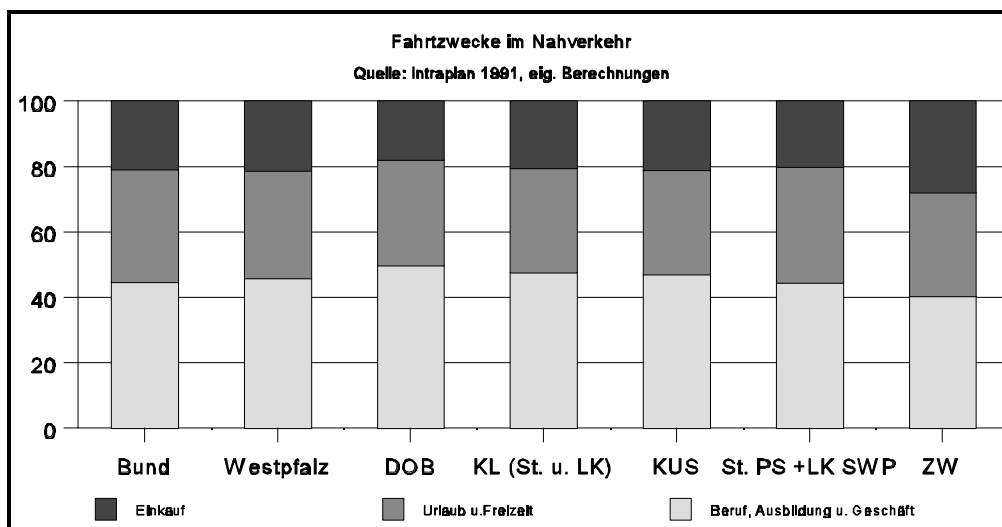


Abb. 9

In der Region Westfalz waren 1991 (letzter verfügbare Erhebung) - wie aus der Abbildung abzulesen - nur noch ca. 45 Prozent aller Fahrten über eine Entfernung von weniger als 50 km berufs- beziehungsweise ausbildungsbedingt. Sowohl die Veränderungen bei den Fahrtzwecken als auch - damit einhergehend - bei den Fahrtzielen erschwert die Planung einer attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV-Konzeption.

Diesen ausschließlich **bedarfsorientierten** Entwicklungen ist nur zu begegnen über eine **angebotsorientierte** ÖPNV-Gestaltung. Deshalb ist es nur logisch und konsequent, in Ergänzung des Integralen Taktfahrplanes einen Verkehrsverbund anzustreben.

Der Westpfalz-Verkehrsverbund (WVV)⁷

In Umsetzung der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland wurde die Zuständigkeit für den schienengebundenen ÖPNV in Rheinland-Pfalz als Pflichtaufgabe zwei Zweckverbänden, nämlich Rheinland-Pfalz Nord und Süd als Zusammenschluß der jeweils bedienten Landkreise und kreisfreien Städte sowie des Landes zugewiesen. Die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV obliegt den kommunalen Gebietskörperschaften direkt als freiwillige Aufgabe.

In diesem Zusammenhang wird nun - insbesondere seitens des Landes - das Ziel verfolgt, die Tarifsysteme innerhalb der jeweiligen Zweckverbände zu harmonisieren, um den ÖPNV für den Fahrgast über diese Vereinheitlichung der Fahrpreis- und Fahrplangestaltung attraktiver zu gestalten.

Die PGW hat die Forderung nach einer Tarifkooperation in der Region Westpfalz bereits 1991 in ihrem ÖPNV-Rahmenkonzept - dem teilträumlichen 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.

Räumliche Ausdehnung

Verbundabgrenzungen sollten unter funktionalen Aspekten erfolgen. Das bedeutet konkret, daß die Verkehrsverflechtungen innerhalb eines Verkehrsverbundes möglichst hoch, die nach außerhalb dagegen möglichst gering sein sollten. Dieses Kriterium ist bei der von der Geschäftsstelle der PGW bereits 1995 angedachten Verbundabgrenzung mit einem Binnen-/ Auspendlerverhältnis von 85 zu 15 sicherlich erfüllt (Abb. 10, nächste Seite)⁸.

7 Über die endgültige Namensgebung ist noch nicht entschieden, das Kürzel "WVV" ist insoweit lediglich als Arbeitstitel zu verstehen.

8 Auch für einen relativ kleinen ländlichen Raum wie die Westpfalz ist die Gründung eines Verkehrsverbundes, in dem ja nur wenige Verkehrsunternehmen zusammengefaßt werden, sicherlich sinnvoll. Notwendig ist allerdings die Einbindung möglichst aller im Verbundraum tätigen Unternehmen, um eine höchstmögliche Effektivität und Kundenfreundlichkeit gewährleisten zu können. Dies läßt sich beispielhaft an der Region Coburg belegen, in der 1991 bei einer Einwohnerzahl von nur 128.000 ein Verkehrsverbund eingerichtet wurde, der für DB-Schiene, Stadt- und Regionalbus ein einheitliches Tarifangebot, abgestimmten Taktverkehr, Verknüpfungspunkte, sowie ein umfassendes Marketingkonzept eingeführt hat, was eine hohe Steigerung der Fahrgastzahlen zur Folge hatte. So stiegen innerhalb eines Jahres bspw. durch die Umstellung von Bus auf Bahn die Fahrgastzahlen auf der Strecke Neustadt-Sonneberg um 100% und auf der Strecke Coburg-Sonneberg um 71%, während ein Anwachsen der lokalen endogenen Verkehre auf dem Abschnitt Neustadt-Coburg um 18% zu verzeichnen war (aus: Schliephake: "Nachfrageorientierte Verkehrsplanung - Studien zu einem Verkehrsverbund in Coburg und Umland", in Der Nahverkehr, Heft 8/92.

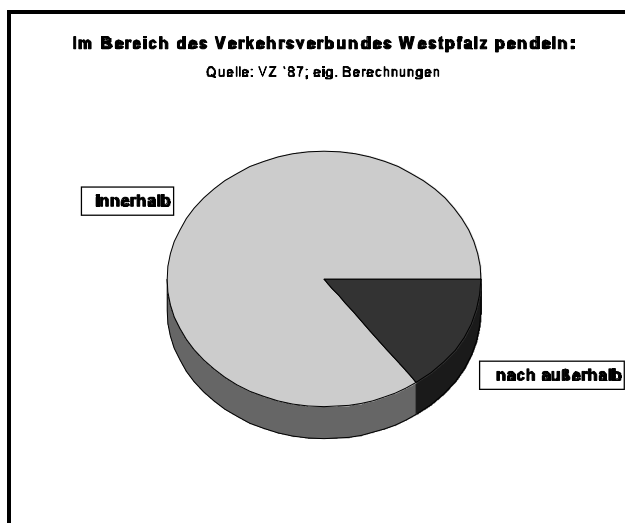


Abb. 10

Nach den bisherigen Vorstellungen soll der zukünftige WVV alle Gebietskörperschaften in der Region umfassen, die derzeit noch nicht Mitglied eines anderen Verkehrsverbundes sind.

Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sind

- im Donnersbergkreis die Verbandsgemeinden Eisenberg, Göllheim und Kirchheimbolanden,
- im Landkreis Kaiserslautern die Verbandsgemeinde Hochspeyer,
- im Landkreis Südwestpfalz die Verbandsgemeinden Dahn und Hauenstein.

Mitgliedschaften in anderen Verkehrskooperationen (RNN=Rhein-Nahe-Nahverkehrsgemeinschaft, KVV=Karlsruher Verkehrsverbund, VGS=Verkehrsgemeinschaft Saar) bestehen nicht.

Einen Sonderfall stellt das Oberzentrum Kaiserslautern dar: hier ist lediglich der Hauptbahnhof als Endpunkt der VRN-Schienenstrecke R 5 (Mannheim - Kaiserslautern) und als Endpunkt der Regionalbuslinien aus dem Bereich der Verbandsgemeinde Hochspeyer in den VRN integriert.

Die Zugehörigkeit der o. g. Verbandsgemeinden aus dem Donnersbergkreis und aus dem Landkreis Südwestpfalz zum VRN begründet sich maßgeblich durch die dort existierenden verkehrlichen Verflechtungen mit dem Ballungsraum Mannheim/Ludwigshafen und ist - unter diesem Aspekt betrachtet - auch sinnvoll.

Differenziert zu betrachten ist demgegenüber die Zuordnung der VG Hochspeyer und des Hauptbahnhofes Kaiserslautern zum VRN. Hier standen zunächst betriebliche Überlegungen im Vordergrund, denn insbesondere die Linienführung der geplanten S-Bahn-Verbindung in West-Ost-Richtung quer durch das gesamte VRN-Gebiet bedarf an seinen Anfangs- und Endhaltestellen u. a. auch einer qualifizierten Infrastrukturausstattung (Änderung der Fahrtrichtung, Fahrzeugabstellmöglichkeiten, Wartung usw.). Da Kaiserslautern über eine entsprechende Bahn-Infrastruktur verfügt, bot sich die Führung der S-Bahn-Vorläuferlinie über Weidenthal hinaus bis zum Hauptbahnhof in Kaiserslautern an.

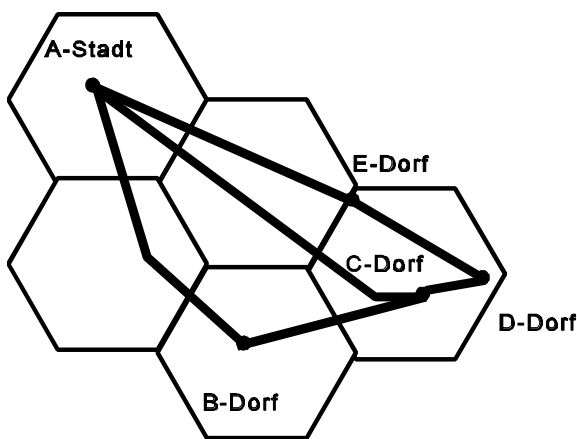
Das Oberzentrum Kaiserslautern hat eine sehr starke Position innerhalb der Region Westpfalz als Ziel sowohl im Berufs- und Ausbildungsverkehr als auch im Freizeit- und Versorgungsverkehr. Die Ortsgemeinden der VG Hochspeyer sind in ihrem Verkehrsverhalten eindeutig auf Kaiserslautern (und nicht auf Ziele im VRN-Gebiet) ausgerichtet. Deswegen ist hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung des WVV insbesondere darauf hinzuwirken, daß sowohl die VG Hochspeyer als auch der Hauptbahnhof Kaiserslautern tariflich voll dem westpfälzischen Verbundgebiet zugeordnet werden. Hierbei ist selbstverständlich sicherzustellen, daß den ÖPNV-Nutzern keine Nachteile gegenüber der heutigen Situation entstehen.

Besonderes Augenmerk ist bei der Ausgestaltung des Tarifsystems auch auf die Gewährleistung attraktiver und praktikabler Übergangstarife zwischen dem WVV und der Verkehrsgemeinschaft Saar (VGS) zu legen. Die gilt insbesondere für ÖPNV-Kunden aus der kreisfreien Stadt Zweibrücken, aber auch für die Einwohner der Verbandsgemeinden Zweibrücken-Land, Bruchmühlbach-Miesau, Waldmohr und Glan-Münchweiler, da in diesen Gemeinden sehr starke Verflechtungen mit dem Saarland bestehen.

Eine weitere Besonderheit stellt die Verflechtung der kreisfreien Stadt Zweibrücken mit dem Oberzentrum Kaiserslautern dar: ÖPNV-Kunden zwischen diesen beiden Städten beginnen und beenden ihre Fahrt im Bereich des WVV, die Fahrt führt allerdings über Homburg/Saar und damit durch das Gebiet der VGS. Dies gilt sowohl für eine Fahrt mit dem Bus als auch bei Nutzung der zu reaktivierenden Schienenverbindung Zweibrücken - Homburg/Saar. Auf der Relation Zweibrücken - Kaiserslautern ist sicherzustellen, daß die Nutzer des ÖPNV - die ja zwischen zwei Mitgliedsgemeinden des WVV "reisen" - auch zukünftig nur einen Fahrschein benötigen.

Der Wabentarif

Weite Teile des Zweckverbandsgebietes "Süd" liegen innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN). Um den Übergang zwischen dem VRN und dem zukünftigen Verkehrsverbund Westpfalz (WVV) für den Fahrgast möglichst unkompliziert zu gestalten, bietet sich die Einführung des Tarifsystems in Anlehnung an den VRN-Wabentarif an.



Das Verbundgebiet des VRN ist in Flächenzonen (sog. Tarifwaben) unterteilt. Als Faustregel kann gelten, daß die Ausdehnung einer Wabe in Breite und Höhe durchschnittlich ca. 5 - 7 Km beträgt, aufgrund lokaler Besonderheiten kommen aber auch erhebliche Abweichungen vor. Bei der Wabeneinteilung und Wabendimensionierung wurde insbesondere auf die Haustarife der Verkehrsunternehmen in dem betreffenden Gebiet Rücksicht genommen, um die auftretenden Harmonisierungsverluste (s. u.) möglichst gering zu halten.

Im Grundsatz richtet sich der zu entrichtende Fahrpreis nach der Anzahl der durchfahrenen Waben (Anfangs- und Endwabe sind mitzuzählen):

Für die Fahrt von A-Stadt nach B-Dorf bzw. C-Dorf ist der Preis für drei Waben zu entrichten, für die Fahrt von B-Dorf nach C-Dorf der Fahrpreis für zwei Waben. Die Fahrt von C-Dorf nach D-Dorf kostet den Preis einer Wabe.

(Als Besonderheit ist die Möglichkeit hervorzuheben, eine Haltestelle zwei Waben zuzuordnen (E-Dorf). Die Fahrt nach D-Dorf entspricht dann einer, die nach A-Stadt zwei Waben.)

Als Höchstpreis kennt der VRN-Tarif die Preisstufe Sieben (= 7 und mehr durch-fahrene Waben). Ein Fahrschein dieser Preisstufe berechtigt zu Fahrten in beliebiger Länge. Quasi als Gegenstück hierzu besteht für Bereiche mit besonders niedrigen Fahrpreisen im VRN-Tarifsysteem die Möglichkeit der Vorschaltung einer Preisstufe Null, diese findet innerhalb des VRN insbesondere bei einigen Stadtverkehren Anwendung.

Für den Fahrgast hat das Wabensystem den großen Vorteil einer leichten Überschaubarkeit: man zählt anhand des Wabennetzplanes die Anzahl der zu durch-fahrenen Waben und kennt dann bereits den zu entrichtenden Fahrpreis. Nicht zuletzt deswegen findet dieses System bundesweite Beachtung und sollte aus Sicht der PGW auch in der Region Westpfalz zur Anwendung kommen.

Wirkungen eines Verbundtarifs

Werden die Haustarife eines Verkehrsunternehmens durch einen Verbundtarif ersetzt, so ergeben sich insbesondere folgende finanzielle Auswirkungen:

- liegt der Fahrpreis des Verbundtarifes unterhalb des Haustarif, treten Mindereinnahmen auf (Harmonisierungsverluste)
- liegt der Verbundtarif über dem Haustarif, treten Mehreinnahmen auf (Harmonisierungsgewinne)
- beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen entfällt die Notwendigkeit des Erwerbs eines zweiten Fahrscheins, der Verbundfahrerschein gilt ja entfernungs- und nicht unternehmensabhängig, somit entstehen Einnahmeausfälle (Durchtarifizierungsverluste)

Hierbei ist insbesondere die Variante eines über dem Haustarif liegenden Verbundtarifs (→ Harmonisierungsgewinne) von besonderem Interesse, denn einerseits sind solche verbundbedingten Fahrpreiserhöhungen i. d. R. nur schwer vermittelbar und werden nach Möglichkeit vermieden und andererseits ist, falls nicht zu vermeiden, mit einem nicht quantifizierbaren Rückgang des Fahrgastaufkommens zu rechnen.

Dieser Problematik wird bei der Ausgestaltung des WVV-Tarifs besondere Bedeutung zukommen, da insbesondere in Pirmasens, aber auch - in abgemilderter Form - in den beiden anderen kreisfreien Städten in der Region derzeit Haustarife der städtischen Verkehrsunternehmen gelten, die deutlich unter der Tarifstufe 1 des VRN liegen.

Auf die diversen Sonderangebote (Mehrfahrtenkarten, Ticket 24 PLUS, Jobticket, Karte ab 60 etc.) soll im Rahmen dieser Ausführungen nicht näher eingegangen werden, die Übertragbarkeit dieser Angebote auf die Region Westpfalz wird unterstellt.

Auf der Grundlage der zum 01.01.1997 in Kraft getretenen VV ÖPNV/SPNV⁹ beteiligt sich in Rheinland-Pfalz allerdings das Land unbefristet mit bis zu 50% an den entstehenden Durchtarifizierungsverlusten. An den Harmonisierungskosten beteiligt sich das Land demgegenüber mit absteigenden Prozentsätzen über einen Zeitraum von fünf Jahren, und zwar im ersten und zweiten Jahr mit bis zu 50%, im dritten und vierten Jahr mit bis zu 30 % und im fünften Jahr mit bis zu 15 %. Hierbei geht der Gesetzgeber davon aus, daß innerhalb dieses Zeitraumes eine vollständige Angleichung der Haustarife an den Verbundtarif erfolgen kann.

9 Verwaltungsvorschrift "Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)"; Ministerialblatt der Landesregierung vom 03.12.1997, S. 480 ff

Stand der Dinge

In einem kommunalpolitischen Spitzengespräch ist am 20.06.1997 ein grundsätzlicher Beschluß zur Errichtung eines Verkehrsverbundes für den Bereich der Region Westpfalz gefaßt worden. Zur Vorbereitung der Klärung anstehender Fragen wurde anschließend ein Auftrag an die Geschäftsstelle des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) vergeben. In einer Sitzung am 24.03.1998 wurden erste Ergebnisse vorgelegt: Mitglieder sollten hiernach alle Gebietskörperschaften in der Region werden, die bisher noch nicht in einen Verkehrsverbund integriert sind; die Tarifstruktur sollte sich an die Systematik des VRN (Wabentarif) anlehnen. Als Rechtsform der Verbundorganisation wurde ein Zweckverband vorgeschlagen, die vorläufige Verbundgeschäftsstelle soll durch die Abordnung einer Mitarbeiterin der Kreisverwaltung Kusel sowie eines Mitarbeiters der Kreisverwaltung Kaiserslautern gebildet und durch die VRN-Geschäftsstelle unterstützt werden.

Zur Unterstützung des Planungsverlaufs zur Gründung eines Verkehrsverbundes in der Westpfalz wurde die Einrichtung eines ständigen Arbeitskreises, einer sog. Nahverkehrskommission, vorgeschlagen.

Als Aufgaben der Nahverkehrskommission sind insbesondere zu nennen:

- Unterstützung der Planungen der Gutachter,
- Vorbereitung der Verbandsordnung,
- Vorbereitung der Verbundorganisation und
- Ansprechfunktion in Sachen Verkehrsverbund.

Die Nahverkehrskommission sollte aus folgenden Mitgliedern bestehen:

- Vertreter/innen der Gebietskörperschaften,
- Vertreter/innen der im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen,
- Vertreter/in des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
- Vertreter/in der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde,
- Vertreter/in der Planungsgemeinschaft Westpfalz und
- Vertreter/innen des Gutachters (VRN und TTK).

Der Start des Verkehrsverbundes wird zum Fahrplanwechsel 1999 angestrebt.

Resümee

Wenn es also gelingt, über eine verflechtungsspezifische Verbundgebietsabgrenzung und Wabeneinteilung, eine attraktive Fahrpreisgestaltung und eine enge Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften untereinander einerseits und zwischen den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen andererseits einen Verkehrsverbund in der Region zu installieren, und wenn es gelingt, die nach wie vor vorhandenen Lücken im SPNV-Netz (Schienenstrecken Homburg/Saar - Zweibrücken und Otterbach - Weilerbach) zu schließen, dann liegt in der Region Westpfalz ein ÖPNV-Angebot vor, das dem Anspruch gerecht wird, ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge zu betreiben.

Pressespiegel

Die Trassenpreise der Bahn sollen eine Vollkostendeckung bringen

Ausgleich für Streckennutzung, Verwaltungsaufwand und Abschreibungen / Der Vorstand reagiert auf Kundenkritik

JI. FRANKFURT, 2. Juni. Mit der Senkung der Trassenpreise und der Einführung eines neuen Trassenpreissystems (siehe weiteren Bericht) hat die Deutsche Bahn AG auf zum Teil heftige Kritik von Kunden, aber auch von wissenschaftlichen Instituten reagiert. Mit der Bahnreform im Jahre 1994 war das Schienennetz auch für dritte Anbieter von Schienenverkehrsleistungen geöffnet worden. Mit den gleichzeitig eingeführten Trassenpreisen sollten die laufenden Kosten für den Betrieb, die Verwaltung und den Unterhalt des Fahrweges gedeckt sowie die jährlichen Abschreibungen erwirtschaftet werden. Es sollte mithin eine Vollkostendeckung erzielt werden. Zugleich sollten die Trassenpreise transparent und diskriminierungsfrei sein und eine effiziente Nutzung des Netzes gewährleisten.

Das Berliner Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) war in einer Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, daß sich unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen die angestrebte Vollkostendeckung nicht erreichen lasse. Darüber hinaus machten die Diskussionen um eine "Quersubventionierung" und "Diskriminierungspotentiale des Rabattsystems" deutlich, daß eine Preisregulierung für den Fahrweg erforderlich sei, um einen fairen Marktzutritt zu ermöglichen. Das DIW weist darauf hin, daß die Bahn AG zugleich Anbieter, Betreiber und Nachfrager der Infrastruktur sei.

Durch die Bahnreform war das Sachanlagevermögen des Fahrweges von rund 100 auf nur noch 20 Milliarden DM abgewertet worden. Durch die starke Abwertung sind in den ersten Jahren nach der Bahnreform kaum Abschreibungen angefallen, die über Trasseneinnahmen zu erwirtschaften gewesen wären: "Damit werden die kalkulatorischen Kosten kurz- bis mittelfristig ge-

senkt; das Problem der Netzerneuerung wird jedoch in die Zukunft verschoben", heißt es in der DIW-Untersuchung. Vor allem die Länder als Besteller von Leistungen des Personennahverkehrs, aber auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen hatten die Trassenpreise als überhöht kritisiert. Außerdem wurde befürchtet, daß durch die hohen Preise die anderen Verkehrsbereiche der Bahn "quersubventioniert" werden könnten. Eine Preisdiskriminierung wurde auch darin gesehen, daß dem Geschäftsbereich Nahverkehr der Bahn höhere Rabatte als den anderen Unternehmen eingeräumt worden sein sollen. Daraufhin hatte die Bahn ihre Trassenpreise erstmals zum Jahresbeginn 1995 gesenkt.

Um eine bessere Rechtssicherheit für die Fahrwegnutzer zu erreichen, hat das Bundesverkehrsministerium den Entwurf einer Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) vorge-

Die Deutsche Bahn AG, nichtbundeseigene, Bahnen und Privatbahnen müssen ihr Netz seit 1994 nicht nur für EU-Bahnunternehmen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr öffnen. Sie müssen es außerdem ausländischen Bahnunternehmen zur Verfügung stellen, sofern gegenseitiger Netzzugang vereinbart ist oder entsprechende zwischenstaatliche Vereinbarungen bestehen. Die deutschen Regelungen gehen damit über die Forderungen der EU-Richtlinie 91/440 EWG hinaus. Die Bahn AG gewährt ferner Betreibern wie Speditionen, Reiseveranstaltern und Gebietskörperschaften Zugang zu ihrem Fahrweg. Mit den Trassenpreisen der Bahn werden die Nutzung der bereitgestellten Strecken der Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise sowie die Leistungen der Betriebsführung und Fahrplanerstellung bezahlt.

legt; sie ist im Dezember 1997 in Kraft getreten. Danach darf ein Infrastrukturbetreiber ohne sachlich gerechtfertigten Grund nicht unterschiedlich über Trassenwünsche entscheiden. Im Konfliktfall kann damit neben der Schlichtung durch das Eisenbahnbundesamt

die Rechtsprechung und Wettbewerbspraxis als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden. Bei konkurrierenden Trassenanmeldungen erhält der meistbietende Nachfrager den Zuschlag. Die Weitervermietung von Trassen durch die Nachfrager ist nicht gestattet.

Nach der Verordnung müssen die Trassenpreise aus Entgelten für bestimmte Verkehrsleistungen - ähnlich wie bei den zunächst festgelegten Grundpreisen - sowie aus Zu- und Abschlägen bestehen. Dabei können unter anderem der Streckentyp, die Zeitlage, die Fahrzeit und die geforderte Pünktlichkeit, der verursachte Verschleiß der Infrastruktur, die Streckenauslastung und die Emissionen der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt werden. Es ist jedoch im Entwurf keine Preisregulierung vorgesehen.

Das DIW kritisiert, daß wegen nicht veröffentlichter Spartenrechnungen bei den jeweiligen Einnahmen und Ausgaben die Kostendeckung des Fahrweges nur geschätzt werden könne. Es hat die Kosten für Abschreibungen und laufenden Aufwand für Betrieb, Unterhaltung und Verwaltung des Fahrweges für 1995 und 1996 mit rund 13 und 13,5 Milliarden DM angenommen. Mehr als die Hälfte davon sei dem Güterverkehr zuzurechnen, 15 Prozent dem Personenfernverkehr und 30 Prozent dem Personennahverkehr. Als Einnahmen sind für die beiden Jahre jeweils gut 7 Milliarden DM geschätzt worden. Eine Vollkostendeckung sei nur im Personennahverkehr erreicht worden. Die Deckung habe im Personenfernverkehr zwischen 80 und 90 Prozent, im Güterverkehr nur bei rund 20 Prozent gelegen. Daraus ergebe sich ein durchschnittlicher Deckungsgrad von wenig mehr als der Hälfte. Diese Annahmen und Berechnungen sind vom für den Fahrweg der Bahn AG verantwortlichen Vorstandsmitglied Ulf

Häusler als unrichtig zurückgewiesen worden.

(FAZ, 3.6.98)

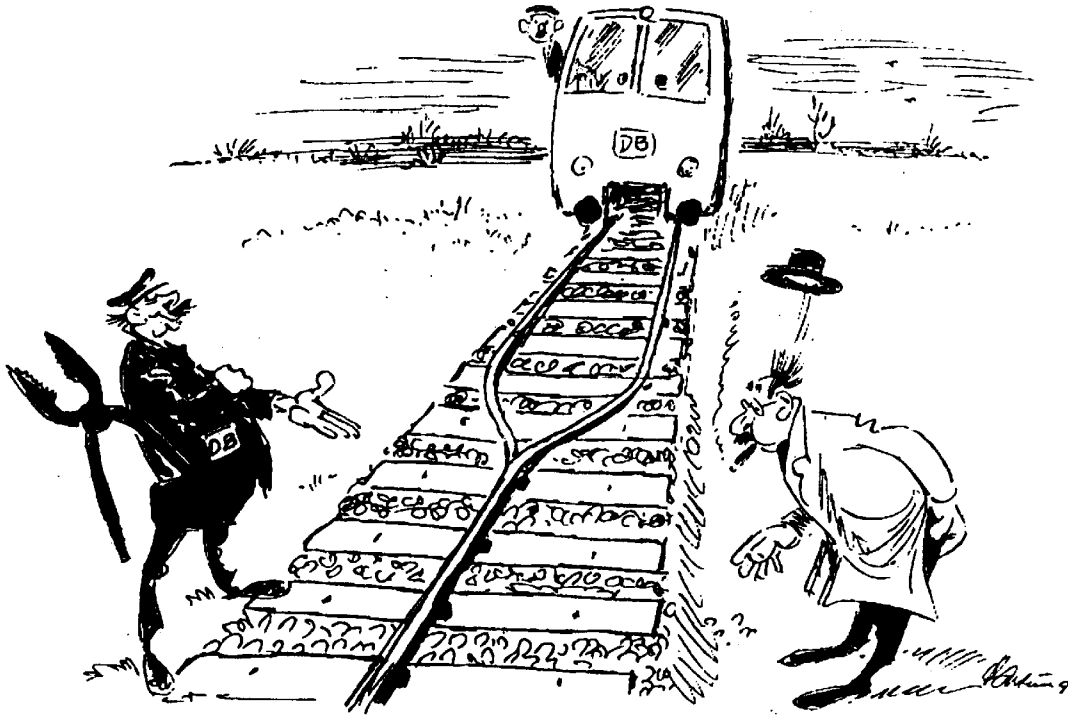
Die Bahn senkt die Trassenpreise

Deutsche Bahn AG, Berlin. Die Bahn hat ihre Trassenpreise mit der Einführung eines neuen Trassenpreissystems um durchschnittlich 10 bis 25 Prozent gesenkt. Das hat das für den Geschäftsbereich Netz verantwortliche Vorstandsmitglied Ulf Häusler vor Journalisten in Frankfurt mitgeteilt. Der Geschäftsbereich Netz berechnet diese Preise den operativen Unternehmensbereichen der Bahn Personennahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr sowie dritten Schienenverkehrsunternehmen seit 1994 für die Nutzung von Fahrweg und Infrastruktur. Häusler zeigte sich zuversichtlich, daß das neue System dazu beitragen werde, eines der Hauptziele der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, zu fördern und gleichzeitig die in den Gesetzen der Bahnreform verlangte Vollkostendeckung beim Netzbetrieb zu erreichen. Als wichtigste Änderung im neuen System nannte Häusler eine zweistufige Preisbildung. Die neuen Trassenpreise setzten sich aus festen und variablen Komponenten zusammen. Ähnlich der Bahncard im Personenverkehr gebe es für die Infrastrukturnutzung eine Infracard. Zielgruppe der Infracard seien Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem regelmäßigen Verkehrsaufkommen. Sie habe einen Grundpreis für eine oder mehrere Strecken. Alternativ könnten die Kunden auch einen Variopreis wählen, der bei Inanspruchnahme vergleichsweise geringer Leistungen, relativ günstiger als der Basispreis sei. Häusler zeigte sich zuversichtlich, mit dem neuen System den bisherigen Kreis von rund 100 Kunden weiter ausdehnen zu können. Nach seinen Angaben betrage der Umsatz von DB Netz fast 7 Milliarden DM. Davon seien bisher rund 450 Millionen DM im sogenannten Drittgeschäft Erlöst worden. Dieser Umsatz soll mittelfristig auf rund eine Milliarde DM mehr als verdoppelt werden. Nach den Angaben von Dagmar Haase, Marketingchefin und Mitglied der Geschäftsbereichsleitung Netz, wolle die Bahn den Kunden mit dem neuen System die Möglichkeit bieten, gleichsam als Eintrittskarte ins Netz eine Infracard zu kaufen, wobei sie den Streckenumfang, die Qualität und die Vertragsdauer individuell bestimmen könnten. JI.

(FAZ vom 3.6.98)

Eine Lösung der Trassenpreisproblematik?

Halbierung der Netzkosten



Patentlösung

(Quelle: Deutsche-Verkehrs-Zeitung vom 18.12.1997)