

Kerstin Esser i Wolf-Dietrich Geitz

Doświadczenia w zakresie regionalizacji pasażerskich przewozów kolejowych w Niemczech

Rozpoczynający się w Polsce proces regionalizacji pasażerskich przewozów kolejowych jest okazją do bliższego zapoznania się z niemieckimi doświadczeniami w tym zakresie.

Reforma kolei

Z dniem 1 stycznia 1994 r. połączone zostały Deutsche Bundesbahn oraz Deutsche Reichsbahn (dwie koleje państwowe: b. Niemieckie zachodnie i b. NRD – przyp. red.) i rozpoczął się proces reformowania kolei w Niemczech. Zasadniczym założeniem tej reformy było przekształcenie obywateli niemieckich kolei państwowych w spółki prawa handlowego i przeprowadzenie ich oddzielenia. Jako równie ważne elementy reformy określono udostępnienie sieci linii kolejowych dla innych przewoźników oraz opracowanie „ustawy regionalizacyjnej”, która od 1 stycznia 1996 r. w pełnym zakresie przekazała niemieckim krajom związkowym zadania związane z lokalnymi, kolejowymi przewozami pasażerskimi i ich finansowaniem.

Przekazując landom odpowiedzialność za te przewozy, ustawodawca założył, że taki system zapewni lepsze za-

spokojenie potrzeb stojących, a oferty w tym zakresie stawały się bardziej elastyczne i przereaktywne. Oczekiwano także zwiększenia przydatności kosztów i sposobu świadczenia usług lokalnych przewozów pasażerskich. Dzięki likwidacji monopolu DB przewozy zostały pasażerskie, jak i towarowe zarobowe otwarte dla konkurencji. Wychodzący priorytet z założenia, że średniej wielkości przedsiębiorstwa kolejowe sprawnie niż DB AG świadczyć będą usługi pasażerskich przewozów lokalnych.

Regionalizacja

Praktyczne wdrożenie procesu regionalizacji przewozów pasażerskich nastąpiło po przyjęciu odpowiednich, własnych przez państwa, lokalnych przepisów. Na przykład w Badenii-Wirtembergii, której przekazane zostały zadania w zakresie pasażerskich przewozów lokalnych, w Hesi odpowiedzialnością za przewozy lokalne obarczone miasta i gminy, zobowiązane zarazem do współpracy w ramach samorządów województwa terytorialnego współdecydują jednak o kształcie rozkładów jazdy

□ Zasady konstruowania rozkładów jazdy w przewozach lokalnych, koordynacji oraz długookresowego planowania tych przewozów.

Zasady wykonywania innych niż kolejowe publicznych przewozów lokalnych określone są postanowieniami ustawy o przewozach pasażerskich, która zadania w tym zakresie przypisuje powiatom i miastom na prawach powiatu. Zobowiązane są one także do opracowania planów, które obejmują przede wszystkim przewozy autobusowe i komunikację tramwajową.

Poszczególne landy w swoich ustawach o przewozach lokalnych w zróżnicowany sposób określają zasady wykonywania tych przewozów. Np. Badenia-Wirtembergia utworzyła „Spółkę Przewozów Lokalnych Badenii-Wirtembergii”, której przekazane zostały zadania w zakresie pasażerskich przewozów lokalnych. W Hesi odpowiedzialnością za przewozy lokalne obarczone miasta i gminy, zobowiązane zarazem do współpracy w ramach samorządów województwa terytorialnego współdecydują jednak o kształcie rozkładów jazdy

podaje i w efekcie zorientowanego tylko na realizację miejscowych, zaciętego sposobu myślenia może dochodzić do zakłóceń w obszarze międzyregionalnych.

Kraje związkowe lub upoważnione przez nie podmioty, występujące w roli zamawiającego przewozy, mogą teraz samodzielnie decydować, który przewoźnik kolejowy i w jakim zakresie będzie realizował usługi pasażerskich przewozów lokalnych. Zlecenie tych usług może nastąpić albo poprzez zawarcie z wolnej ręki porozumienia, określającego oczekiwaną jakość usług i zarzeczność za ich wykonanie, bądź też ogłaszanie się odpowiednio przetargu. 10,9 % pracy przewozowej, wykonywanej w pasażerskich przewozach lokalnych (49,8 mln pociągokilometrów), zostało dotychczas zleconych w systemie przetargowym. Konkretny kształt oferty rynkowej jest w tym przypadku sprawą przewoźników. Pomietrzy zamawiającym i przedsiębiorstwem przewoźnik kolejowy zawierane są umowy o wykonanie przewozów.

Zasada zamawiania usług przewozów lokalnych przez landy powoduje, że przepływają one także odpowiedzialność za ich finansowanie. Środki otrzymywane przez landy na finansowanie publicznych, lokalnych przewozów pasażerskich są częścią przychodów państwa z tytułu akcyzy na produkty ropopochodne. Wyciężona część do określania sferi publicznej, w tym przypadku przewoźników w okresie obowiązywania rozkładu jazdy z lat 1993/94. Według opracowanego wspólnie z landami klucza,

Rys. 1. Struktura przychodów kolejowych, pasażerskich przewozów lokalnych w Niemczech



dysonowane środki rozdzielane są na poszczególne landy. Suma tych środków rosła od 4,5 mld euro w roku 1996, poprzez 6,1 mld w roku 1997, do 6,4 mld w roku 1999 i 6,9 mld w 2001 r. W roku 2002 dotacja łączna wynosiła 6,75 mld euro, a począwszy od 2003 r. jej wysokość ma wzrosnąć o 1,5 % rocznie. W roku 2001 wielkość dotacji odniesiona do 1 pociągokilometra wynosiła 11,60 euro za kilometr.

Wzrost przewozów

Praca przewozowa w regionalnych przewozach pasażerskich wykonywana przez DB AG od początku reformy kolej wzrosła z 480 mln pociągokilometrów w 1994 r. do ponad 550 mln w roku 2001 (wzrost o 12 %). Natomiast praca wykonywana przez innych przewoźników w tym samym okresie wzrosła z 6 mln pociągokilometrów do 45 mln. Udział kolei nie będących własnością

państwa w rynku pasażerskich przewozów lokalnych wynosił 8 % w roku 2001. Porównując dane poszczególnych landów o wzroście przewozów na ich obszarze z analogicznymi danymi DB AG, można zauważyć, że udział kolei państwowej w przewozach w prawie wszystkich landach nie obejmuje całości rynku. Kolej niepaństwowa może więc oczekiwać większego niż przeciętny wzrostu przewozów i powiększania się drogi swój udział w tym rynku.

Według danych DB AG udział kolei prywatnych w przewozach zleconych drogą przetargową wynosi 37 %, a według Związku Niemieckich Przedsiębiorstw Transportowych (VDV) – jest on rzędu 50 %.

Przewoźnicy kolejowi

Na obszarze całego Niemiec usługi świadczy prawie 200 przedsiębiorstw. Firmy te posiadają zezwolenie (odpowiednik polskiej koncesji – przyp. red.) na prowadzenie działalności jako przewoźnik kolejowy lub jako zarządcą infrastruktury kolejowej. Zezwolenia wydawane są albo przez Federalny Urząd Kolejniczy, albo przez odpowiednie organy administracyjne landów. Uzyskanie zezwolenia oznacza zarazem prawo do korzystania z sieci linii największego państwowego zarządcy infrastruktury DB Netz AG oraz z infrastruktury innych zarządców linii kolejowych użytku publicznego. Ilość przewoźników kolejowych ubiegających się o świadczenie usług pasażerskich przewozów lokalnych w ostatnich latach systematycznie rosła i o miejsce na tym rynku walka wciąż trwa. Wobec tego w tym kontekście należy wspomnieć o niektórych formach porozumienia o charakterze konsorcjów.

W Zwickau (Saksonia) spalnowe wagony silnikowe prywatnej kolei „Vögtlandbahn” docierają do centrum miasta, korzystając z torów tramwajowych. Poprzez niewielkie inwestycje znacząco poprawiony został komfort podróży i oferta przewozowa. Rosnie ilość pasażerów i przychody z przewozów.



Do wielu linii wystarczające są ekonomiczne wagony silnikowe i nieskomplikowana infrastruktura.



Koleje użytku publicznego, które wykonują w Niemczech przewozy pasażerskie, można podzielić na trzy charakterystyczne grupy:

- Koleje zależne od związków samorządowych
- Koleje komunalne i krajowe (landów) od końca XX w. prowadziła aktywna działalność zarówno w lokalnych przewozach pasażerskich, jak i towarowych. Reforma kolei w Niemczech rozszerzyła ich potencjał obszar operowania. Na rynku kolejowym ukłowały się także niektóre przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Do grupy tej można zaliczyć prawie jedną trzecią kolei niepaństwowych w Niemczech, a ich udział w rynku. B. czony w pracy przewozowej wyrażonej w pociągokilometrach, wynosi ok. 5,5 %.

- Międzynarodowe koncerny transportowe

Niektóre międzynarodowe koncerny transportowe zapewniły sobie wejście na rynek poprzez zakup istniejących przedsiębiorstw o zaległej infrastrukturze. W Niemczech działalność prowadzi „Connex” i „Köln”. Spółka córka SNCF. „Connex” jako największy oferent kolejowych przewozów lokalnych operuje poprzez przedsiębiorstwa zależne na prawie 1150 km linii DB oraz dodatkowo na liniach własnych.

- Koleje „czysto prywatne”

Koleje te utworzone zostały przeważnie dopiero po 1994 r. w formie za-

angażowania się przedsiębiorców w działalność kolejową i z zasady nie dysponują własną infrastrukturą. Na przykład w 16 krajach związkowych przewozy pasażerskich ta grupa reprezentowana jest przez „Karsfelder Eisenbahn” (KEG) i „Prignitzer Eisenbahn” (PEG). Obydwie koleje są własnością osób fizycznych.

Gęstość rozmieszczenia kolei prywatnych w 16 krajach związkowych jest silnie zróżnicowana. Ich największa koncentracja występuje w paśmie aglomeracji ciągnących się wzdłuż Renu i w innych wielkich centrach miejskich. W prowincjonalnych obszarach Niemiec wschodnich i Bawarii w zasadzie nie występują koleje niepaństwowe, co uzasadnione jest przede wszystkim względami historycznymi i wynika również z miejscowych potrzeb przewozowych. Ponad 90 % kolei prywatnych wykorzystuje wyłącznie, lub również, infrastrukturę DB Netz AG. Jednak prawie dwie trzecie tych przedsiębiorstw dysponuje także własną infrastrukturą. 5,5 % łącznej długości linii kolejowych w Niemczech przypada na niepaństwowe koleje użytku publicznego. Koleje te operują przeważnie na liniach o znaczeniu lokalnym na obszarach wiejskich oraz w mniej obciążonych relacjach aglomeracyjnych. Wymagają one mniejszego nakładu pracy związanej z zarządzaniem i eksploatacją niż linie główne. Choćby koleje niepaństwowe mają niższe koszty produkcji niż DB AG, to stopień pokrycia kosztów przychodami jest w ich przypadku średnio rzędu tylko 50 %. Są tutaj jednak pozytywne wyjątki, jak np. „Wieslabahn”, która dla ichich Schor-

dorf – Rudersberg osiąga stopień pokrycia kosztów przychodami ponad 80 %. Na porównywalnych liniach obciążonych przez DB AG jest to zapewne jeszcze 20 %.

Począwszy od letniego rozkładu jazdy w 1991 r. DB oferuje na obszarze całych Niemiec kursowanie pociągów w stycznych odstępach czasu na prawie wszystkich liniach. Umieżliwość ta bardziej efektywnie wykorzystanie tabora, ponieważ skracając się okresy przejazdów między-pociągów na stacjach zwrótowych. Bardziej optymalne stają się też inwestycje w zakresie zakupów nowoczesnych wagonów silnikowych. Jakość oferty rozkładów jazdy mogła zostać w ten sposób znacząco poprawiona bez konieczności dysponowania dodatkowym taborem, a koszty wzrosły relatywnie w znacznie mniejszym stopniu niż poprawa oferty przewozowej. Łatwiejsze do zapamiętania odpady pociągów i dojazdami do stacji w godzinach szczytu zwiększyły wzrost frekwencji. Jednak nie zawsze był on adekwatny do poprawy oferty rozkładu jazdy, ponieważ kursowanie pociągów w stalach odstępach czasu, w okresie szczytowych potoków związanych z dojazdami do pracy i szkół, może również prowadzić do pogorszenia oferty kolei.

Koleje niepaństwowe w nieznacznym stopniu oferują przewozy na liniach głównych pomiędzy dużymi miastami. W takim zakresie przewozy kolejowe muszą być jeszcze zdobyte niezbednie know-how; większość z nich posiada tylko spalnowe wagony silnikowe. Wycofanie się DB AG z obsługi pociągów InterRegio stwarza nowe możliwości dla kolei niepaństwowych. Pierwsza oznaka ich wykorzystywania jest oferta „Connex” w relacji Cera – Berlin – Rostock (od redakcji: więcej o pierwszym prywatnym, pasażerskim pociągu dalekobieżnym „Connex” w Niemczech pisaliśmy w numerze 1/2002 „Rynku Kolejowego”).

Regionalizacja powinna być także okazją do ograniczenia w Niemczech chaosu taryfowego, szczególnie na styku obszarów działania różnych związków transportowych. Zlecaniowcy przewozów przekazali im nie tylko prawo do ustalania wysokości taryf. W rezultacie, w różnych regionach, zróżnicowana jest zarówno wysokość opłat za przejazd, jak i system stosowanych rodzajów biletów oraz przepisy korzystania z usług przewozowych. Powoduje to

nie tylko dezorientację pasażerów, gdy opuszczają koleją swoją „małą ojczyznę”. Także pracochłonność czynności administracyjnych w związkach transportowych przyjmuje groteskowe rozmiary. Szczególnie jest ona znaczna przy próbie sprawiedliwego podziału przychodów z tytułu wykonanych przewozów. Również ilość związków transportowych jest zbyt duża. Pogłębiona analiza tego problemu wskazuje, że lepiej byłoby przyjąć jednolitą definicję podstawowego biletu na przejazd, tak jak zostało to rozwiązane w Szwajcarii. Wysokość taryf mogłaby być wtedy nadal ustalana regionalnie, ale możliwa byłaby zarazem odprawa podróży, przekraczająca granice związków transportowych. Poza tym naczelnym zadaniem związku transportowego powinna być leonidacja ofert różnych przewoźników i nie ujednolicanie regionalnych taryf wg zasady: „niech kosztuje, ile chce”. Przykład Francji pokazuje, że ograniczenie biletów związku transportowego do tygodniowych i miesięcznych okresowych może być zadowalające dla większości pasażerów, a jednocześnie pracochłonne, związane z rozliczaniem wpływów, pozostaje na znowym poziomie.

Przedstawione w niniejszym artykule problemy związane z regionalizacją przewozów kolejowych w Niemczech wskazują, które z rozwiązań mających na celu zapewnienie konkurencyjności w lokalnych, kolejowych przewozach pasażerskich były prawidłowe, a które błędne. Przeprowadzona analiza dowodzi także, że w warunkach niemieckich nie są w tym przypadku niezbedne nie tylko do wielkości środków finansowych. Muszą być one jednak zagospodarowane w sposób celowy i roztważny.



Kolej „Taurus”, znajdująca się na północ od Frankfurtu nad Menem, była już prawie zlikwidowana. Powstał z niej „mała ojczyzna” infrastruktury kolejowej, ale efektywnie zmniejszając dworcze oraz linie, a następnie odciążając poproszę ofertę przewozową poprzez umiety dobór rozkładów jazdy i zastawienia składów. Ilość pasażerów (i przychody) zwiększyła się dziesięciokrotnie, koszty wielokrotnie mniej.



Kolej „Vögtlandbahn” w Saksonii, wdrażając wiele nowych pomysłów w zakresie organizacji ruchu, eksploatacji infrastruktury i marketingu, bez kosztownych inwestycji renowacji całą sieć kolejową większego regionu.

Symbol „RMV” (Związek Transportowy Ren-Meni) na czole pociągu wskazuje, kto finansuje przewozy: nie jest to DB AG, lecz związek transportowy.



Regionalization of passenger railway transport. The German experience. In 1994 German railway (DB) reform began and eastern and western German railways were united. The main assumption of the reform was to convert both German railways into commercial companies and to reduce the debts. Other core assumptions were to make the railway infrastructure available to private carriers and to introduce

a regionalization act that would pass some of the tasks connected to regional railways and their financing to lands. Authors, consultants from Railistic GmbH, present some main assumptions of “acts on local carriage” that enable the introduction of the regionalization process. They also show some examples of actual realization of this scheme and underline factors of some meaningful increase of carriage.

Explaining the process of gaining a permission for carrying or infrastructure managing, the authors also enumerate and describe basic types of independent carriers. The authors show the problem of tariff chaos that especially appears on contact borders of different transport unions. Hopefully, the regionalization reform will be a solution to that problem as well, they conclude.

Erfahrungen mit der Regionalisierung in Deutschland

Der beginnende Prozess der Regionalisierung in Polen bietet die Gelegenheit, die in Deutschland gemachten Erfahrungen mit dieser Entwicklung näher zu betrachten.

Bahnreform:

Am 01. Januar 1994 trat in Deutschland mit der Zusammenführung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn die Bahnreform in Kraft. Hierbei wurden die Umwandlung der beiden deutschen Bahnen in eine privatwirtschaftliche Aktiengesellschaft sowie ihre Entschuldung geregelt. Weitere Kernelemente waren die Öffnung des Schienennetzes für Dritte und das Regionalisierungsgesetz, mit dem die Aufgaben und Ausgabenverantwortlichkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ab 1. Januar 1996 in vollem Umfang auf die Bundesländer übertragen wurden.

Hintergrund dieser Übergabe der Aufgabenverantwortung war die Annahme, dass mit einer unter Länderverantwortung den Verkehrsbedürfnissen besser entsprochen und Angebote flexibler und damit effizienter gestaltet werden können. Ein bedarfsgerechtes Angebot im SPNV auch in der Fläche sollte somit sichergestellt werden. Des Weiteren erwartete man eine erhöhte Kosten- und Leistungstransparenz im SPNV-Markt. Durch den Wegfall der Monopolstellung der Deutschen Bahn wurde der SPNV, aber auch der Güterverkehr, für den Wettbewerb geöffnet. Man ging davon aus, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen mit mittelständischen Strukturen SPNV-Leistungen günstiger erstellen können als die DB AG.

Regionalisierung:

Die Umsetzung der Regionalisierung erfolgt durch Landesgesetze. Diese „Nahverkehrsgesetze“ regeln im Wesentlichen folgende vier Punkte:

- Bestimmung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV
- Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
- Finanzierung/Verwendung der Regionalisierungsmittel,
- Gestaltung von Nahverkehrsplänen, Koordinierung und langfristige Planung des SPNV.

Der sonstige öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bleibt dem Personenbeförderungsgesetz unterworfen, welches die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger benennt. Diese

sind ebenfalls zur Erstellung von Nahverkehrsplänen verpflichtet, welche sich im Wesentlichen auf den Bus- und Straßenbahnverkehr konzentrieren.

Von Land zu Land wurden in den Nahverkehrsgesetzen unterschiedliche Prinzipien vorgeschrieben. So hat z.B. das Land Baden-Württemberg eine Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg gegründet und dieser die Aufgabenträgerschaft für den SPNV im Land übertragen. In Hessen wiederum wurden die Städte und Gemeinden als Aufgabenträger bestimmt, aber gleichzeitig zur Zusammenarbeit in einem Verkehrsverbund verpflichtet. Jedoch können die Kommunen über das Fahrplanangebot auf Eisenbahnstrecken mitentscheiden, und aufgrund von örtlichem „Kirchturmdenken“ kann es zur Unterbrechung überörtlicher Verbindungen kommen.

Die Länder als Besteller, bzw. die durch die Landesgesetze benannten Aufgabenträger, können nun selbst entscheiden, welches Eisenbahnunternehmen in welchem Umfang Leistungen erbringen soll. Entweder werden die Vereinbarungen über die in einer bestimmten Qualität zu erbringenden Leistungen und die dafür zu zahlenden Entgelte direkt vereinbart - freihändig vergeben - oder die Leistungen werden ausgeschrieben. 10,9 % aller Zugkilometer im SPNV, 49,8 Mio. Zugkilometer, wurden bisher im Wettbewerb vergeben. Die konkrete Ausgestaltung des Angebotes ist dann mitunter Sache der Verkehrsunternehmen. Zwischen Besteller und Bahnunternehmen werden Verkehrsverträge abgeschlossen.

Mit dem Bestellerprinzip ging auch die Finanzverantwortung auf die Länder über. Dafür erhalten die Länder für den öffentlichen Personennahverkehr einen Anteil aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Basis für die Höhe der Gelder waren die SPNV-Kosten des Jahresfahrplans 1993/94. Nach einem mit den Ländern gemeinsam ermittelten Schlüssel werden die verfügbaren Mittel auf die Bundesländer verteilt. Diese „Regionalisierungsmittel“ stiegen von 4,5 Mrd. Euro in 1996 auf 6,1 Mrd. Euro in 1997 und auf 6,4 Mrd. Euro in 1999. 2001 wurde eine Summe von 6,9 Mrd. Euro festgelegt. Ab 2002 betragen sie 6,75 Mrd. Euro, ab 2003 sollen die Mittel jährlich um 1,5 % steigen. Auf die Zugkilometer umgelegt betragen die Regionalisierungsmittel in 2001 11,60 Euro pro Kilometer.

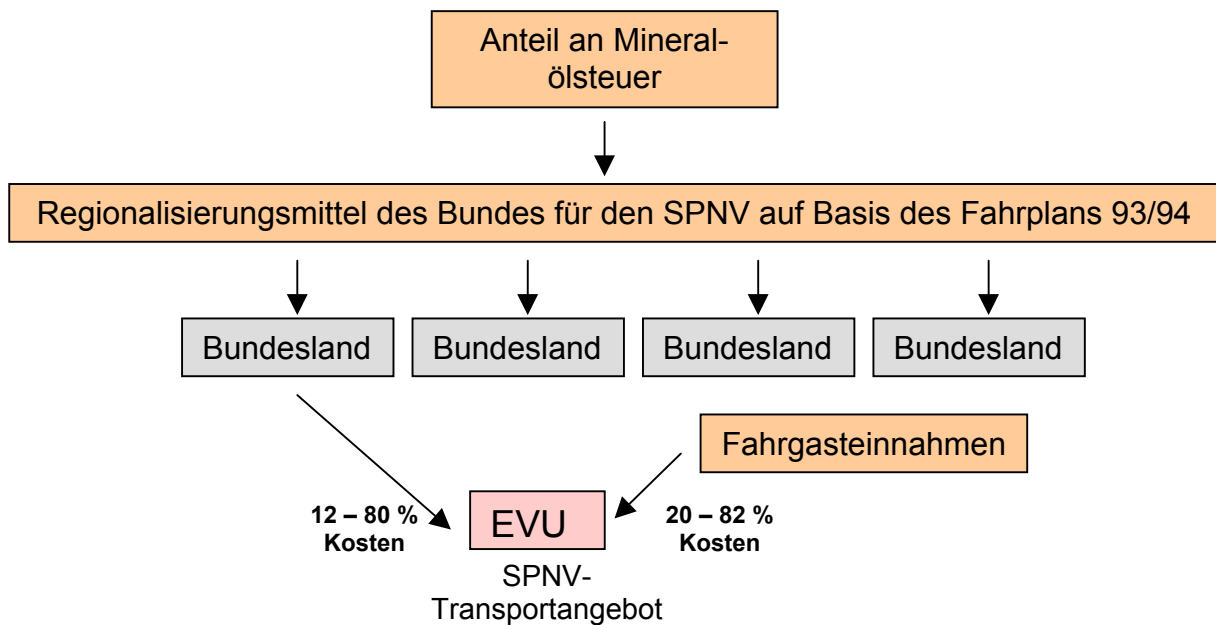


Abbildung 1: Einnahmenstruktur des SPNV-Transportangebots in Deutschland

Verkehrsaufkommen:

Seit Beginn der Bahnreform 1994 stiegen die von der DB AG erbrachten Verkehrsleistungen von rund 480 Mio. Zugkilometer auf über 550 Mio. Zugkilometer im Jahr 2001, was einer Zunahme von 12 % entspricht. Die Leistungen anderer Verkehrsunternehmen stiegen im gleichen Zeitraum von 6 Mio. Zugkilometer auf 45 Mio. Zugkilometer. Im Jahr 2001 hatten die Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) einen Marktanteil von acht Prozent am SPNV in Deutschland. Vergleicht man die durchschnittlichen Wachstumsraten der einzelnen Bundesländer mit denen der DB AG je Bundesland, so fällt auf, dass die DB AG in fast allen Bundesländern weniger als der jeweilige Gesamtmarkt zugelegt hat. Die NE-Bahnen konnten somit überdurchschnittliche Zuwachsraten verzeichnen und so ihren Marktanteil ausbauen.

Betrachtet man den Anteil der NE-Bahnen an den ausgeschriebenen Zugkilometern, so liegt hier der Anteil bei 37 % (Angabe DB AG) – 50 % (Angabe VDV).

Eisenbahnunternehmen:

Heute stehen deutschlandweit fast 200 Unternehmen für Regelverkehr zur Verfügung. Diese Unternehmen verfügen über eine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Diese wurde entweder durch das Eisenbahnbundesamt oder durch die zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder vergeben, wodurch die Unternehmen die Berechtigung erworben haben, die Streckeninfrastruktur der DB Netz AG und anderer Betreiber öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zu nutzen. Die Zahl der EVU, die sich um Lei

stungen im Personennahverkehr bewerben, ist in den letzten Jahren ständig gestiegen und es drängen weiter neue Anbieter auf den Markt. Häufig bilden diese Unternehmen Allianzen in Form von Bietergemeinschaften.

Die Landschaft der im Personenverkehr tätigen öffentlichen Eisenbahnen in Deutschland setzt sich aus drei Gruppen zusammen:

- *Bahnen in Trägerschaft öffentlicher Gebietskörperschaften*

Kommunale Bahnen und Landesbahnen waren seit Ende des 19. Jh. im regionalen Schienengüterverkehr oder im SPNV auf eigenen Netzen aktiv. Durch die Bahnreform wurde der Markt im regionalen Umfeld erweitert. Mitunter haben sich auch kommunale Stadtverkehrsbetriebe im Eisenbahnmarkt etabliert. Etwa ein Drittel aller NE-Bahnen ist diesem Segment zuzuordnen. Ihr Marktanteil an den Zugkilometern beträgt etwa 5,5 Prozent.

- *Internationale Verkehrskonzerne*

Einige Internationale Verkehrskonzerne verschafften sich durch den Kauf bestehender regionaler und überregional agierender Unternehmen Marktzutritt. Auf die Zugkilometer berechnet beträgt ihr Anteil etwa 2,2 Prozent. In Deutschland aktiv sind Connex und Keolis, eine Tochter der SNCF. Connex als größter privater SPNV-Anbieter betreibt über Tochterunternehmen den Nahverkehr auf bald ca. 1.150 km DB-Strecken und zusätzlich eigenen Strecken.

- *„Echte“ Privatbahnen*

Echte Privatbahnen wurden meist erst nach 1994 auf Grundlage unternehmerischen Engagements gegründet und verfügen in der Regel über keine eigene Infrastruktur. Im SPNV-Markt wird diese Gruppe nur durch die Karsdorfer Eisenbahn (KEG) und die Prignitzer Eisenbahn (PEG) vertreten, die beide Privatpersonen gehören.

Die Dichte der NE-Bahnen in den 16 Bundesländern streut stark. Schwerpunkte der NE-Bahnen finden sich entlang der Rheinschiene und in anderen Ballungsräumen. In weiten Bereichen Ostdeutschlands und Bayerns finden sich keine NE-Bahnen, was im Wesentlichen historische Gründe hat und auch mit der Verkehrsnachfrage zusammenhängt. Über 90 % der NE-Bahnen nutzen auch oder ausschließlich die Infrastruktur der DB Netz AG. Ebenso sind aber fast zwei Drittel der Unternehmen im Besitz eigener Infrastruktur. 5,5 % der Streckenlänge in Deutschland entfallen auf NE-Bahnen des öffentlichen Verkehrs.

Die NE-Bahnen verkehren überwiegend auf Nebenstrecken im ländlichen Raum und auf weniger stark nachgefragten Relationen in Ballungsräumen. Diese Strecken stellen weniger hohe Anforderungen an das Management und die Betriebsleistung als die Verkehre auf den Hauptstrecken. Obwohl die NE-Bahnen mit niedrigeren Produktionskosten als die DB AG arbeiten, erwirtschaften sie bei den Einnahmen nur einen durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von 50%. Jedoch gibt es auch hier positive Ausnahmen wie die Wieslaufalbahn, die auf der Strecke Schorndorf – Rudersberg einen Kostendeckungsgrad von über 80% erreicht. Bei vergleichbaren, von der DB AG bedienten Strecken, wird allerdings lediglich ein Kostendeckungsgrad von 20% erwirtschaftet.

Seit dem Sommerfahrplan 1991 bietet die DB deutschlandweit Taktfahrpläne auf fast allen Strecken an. So konnten Fahrzeuge wirtschaftlicher eingesetzt werden, da die Wendezeiten an den Endbahnhöfen der Züge kürzer wurden. Dadurch lohnen sich Investitionen in moderne Triebwagen eher. Das Fahrplanangebot konnte ohne zusätzliche Fahrzeuge erheblich ausgeweitet werden, und die Kosten stiegen weitaus weniger als das Fahrplanangebot. Besser merkbare Abfahrtszeiten und systematische Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen ließen die Nachfrage deutlich wachsen. Jedoch stieg die Nachfrage nicht immer im gleichen Umfang wie das Angebot, da ein Taktfahrplan zu den Hauptlastzeiten des Berufsverkehrs auch zu Verschlechterungen führen kann.

Noch SPNV-Leistungen zwischen Großstädten und auf zweigleisigen Hauptbahnen von den NE-Bahnen kaum erbracht. Hier müssen sich die NE-Bahnen das Know-how erst aneignen; die meisten NE-Bahnen besitzen nur Dieseltriebwagen. Der Rückzug der DB AG aus dem Interregio-Verkehr bietet hier den Bahnen jedoch neue Möglichkeiten. Erste Ansätze gibt es bereits in Norddeutschland mit dem Angebot der Connex für die Strecke Gera – Berlin - Rostock.

Vermieden werden bei der Regionalisierung sollte das in Deutschland oft entstandene Tarifchaos, vor allem bei sich überschneidenden Verkehrsverbänden. Die Verkehrsverbände haben von den Aufgabenträgern die Tarifhoheit übertragen bekommen, so dass sich regional nicht nur die Höhe der Tarife unterscheidet, sondern auch die Systematik der angebotenen Fahrscheinarten und der Benutzungsregeln. So werden nicht nur die Fahrgäste verwirrt, wenn sie unter Nutzung der Bahn ihre Heimat verlassen; auch der Verwaltungsaufwand in den Verkehrsverbänden nimmt groteske Ausmaße an. Besonders hoch ist der Verwaltungsaufwand zur gerechten Verteilung der Fahrgeldeinnahmen. Weiterhin ist die Anzahl der Verkehrsverbände zu groß. Im Nachhinein betrachtet, wäre es besser gewesen, auf eine einheitliche Definition des Grundangebotes an Fahr

scheinen hinzuwirken, wie man es in der Schweiz kennt. Die Höhe des Tarifes kann dann regional bestimmt werden, aber eine durchgehende Fahrkartenausstellung über die Grenzen der Verkehrsverbände hinaus wird dennoch möglich. Außerdem sollte bei einem Verkehrsverbund die Koordination der unterschiedlichen Angebote im Vordergrund stehen und nicht die regionale Tarifvereinheitlichung – „koste es, was es wolle“. Das Beispiel Frankreichs zeigt, dass mit Beschränkung der Verbundfahrausweise auf Wochen- und Monatskarten die meisten Fahrgäste doch zufrieden gestellt werden können, und gleichzeitig der Aufwand für die Abrechnung der Einnahmen vertretbar bleibt.

Die hier dargestellten Anschauungen zur Regionalisierung in Deutschland haben aufgezeigt, was auf dem Wege zum Wettbewerb im SPNV schlecht und gut gelöst wurde. Sie zeigen weiterhin, dass für deutsche Größenverhältnisse keine utopischen Geldmittel erforderlich sind. Sie müssen jedoch sinnvoll und überlegt eingesetzt werden.

Railistics GmbH
Schenkendorfstrasse 7
65187 Wiesbaden
Deutschland

Bauhausstrasse 2
06846 Dessau
Deutschland

Telefon 0049 611 447 880
Fax 0049 611 447 8829

Telefon 0049 340 6501 846
Fax 0049 340 6501 9255

www.railistics.de
info@railistics.de

Die Railistics GmbH berät Unternehmen und Gebietskörperschaften im Güter- und Personenverkehr und insbesondere bei der Liberalisierung der Bahn in Deutschland.