

Beschaffungszeitraum zu berücksichtigen. Jede Änderung muß neu kalkuliert werden und bei Investitionen z.B. für neue Fahrzeuge müssen die Bestellungen entsprechend langfristig sein.

Die Beziehungen zwischen Besteller und Ersteller werden in "Verkehrsverträgen" geregelt. Nach den Vorgaben zur Umsetzung der Regionalisierung erfolgt die Übernahme der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung durch an die Länder ab 1996. D.h., ab diesem Zeitpunkt sind die Modalitäten zwischen den regionalen Bestellern und der DBAG für die Erstellung der Verkehrsleitungen und vertraglich zu verankern.

4. ORGANISATION DES NAHVERKEHRS IN DEN REGIONEN

Neben der Finanzierung und Erbringung von Verkehrsleistungen im Nahverkehr sowie den vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Bestellern und Erstellern ist die neue Organisation der DBAG in den Regionen von großer Bedeutung .

Insgesamt werden 21 Regionalbereiche die Geschäftstätigkeit - orientiert an den Besteller-Räumen - übernehmen. Ziel ist es schnell und flexibel auf die Wünsche der Kunden eingehen und agieren zu können.

Die Regionalisierung des DB-Nahverkehrs aus der Sicht des künftigen Bestellers Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Widolf Wichmann, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Gliederung

1. Die Bedeutung der DB-Schiene für den VRR
2. Das Besteller-Prinzip im VRR
3. Die Auswirkungen auf die Regionalisierung auf die VRR-GmbH
4. Resümee

Dipl.-Ing. Widolf Wichmann
Geschäftsbereichsleiter Marketing
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH

DIE REGIONALISIERUNG DES DB-NAHVERKEHRS AUS DER SICHT DES KÜNFTIGEN BESTELLERS VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR (VRR)

1. Die Bedeutung der DB-Schiene für den VRR

Der Nahverkehr der DB ist mit S-Bahnen, RegionalSchnellBahnen, CityBahnen, Eilzügen und Nahverkehrszügen innerhalb des Verbundraumes VRR in die Tätigkeit des VRR gemäß "Verkehrsvertrag zwischen den bundeseigenen Verkehrsunternehmen und der VRR-GmbH" einbezogen.

Die DB-Schiene erbringt im VRR auf 42 Linien jährlich (1992) 32,1 Mio. Zugkm, das sind rd. 17 % der gesamten VRR-Betriebsleistungen. Damit ist die DB größter Anbieter im VRR.

Mit der DB-Schiene werden werktäglich rd. 405 Tsd. Fahrten (Unternehmens-Beförderungsfälle) durchgeführt, das sind rd. 13,5 % der Gesamtfahrten im VRR. Damit ist die DB-Schiene zweitgrößter Dienstleister im VRR.

Im Verkauf der Verbundfahrausweise ergibt sich ein etwas anderes Bild:
Nur 8 % der VRR-Verkäufe werden an Schaltern/an Automaten der DB getätigt. Daraus erhält die DB 13 % der VRR-Einnahmen kassentechnisch unmittelbar. Zwischen 1990 und 1992/93 erhöhten sich die verkauften Fahrten bei der DB im VRR infolge Einführung der preisgünstigen Monatskarte "Ticket 2000" um rd. 20 %, die kassentechnischen Einnahmen um rd. 13 %.

Die restlichen Erlöse aus den nicht bei der DB getätigten Käufen fließen seit 1990 zunächst den kommunalen Verbundverkehrsunternehmen zu. Zum Ausgleich erhält die DB einen im Verkehrsvertrag geregelten Ertragsausgleich. Der dem zugrunde liegende Anspruch fundiert auf der bis Ende 1989 im VRR durchgeführten Einnahmenaufteilung. Er schreibt sich nach Betriebsleistungen fort. Die spezifischen Anspruchssätze schwanken derzeit (1993) zwischen 5,07 DM je Zugkm für einen Nahverkehrszug mit 2 Wagen und 8,81 DM je Zugkm für einen 5 Wagen-S-Bahnzug. Danach hatte die DB 1993 gegenüber dem VRR einen Ertragsanspruch von 234,2 Mio. DM, was saldiert mit ihren kassentechnischen Einnahmen und Saldo-Beträgen aus sog. Zu- und Absetzungen zu einem Netto-Ausgleichsbetrag von 50,7 Mio. DM zu Lasten der kommunalen Unternehmen führte.

2. Das Besteller-Prinzip im VRR

Die bundeseigenen Verkehrsunternehmen (DB-Schiene und Bahnbus) sind seit 1990 nicht mehr Gesellschafter der im Eigentum des kommunalen Zweckverbandes VRR stehenden VRR-GmbH. Das im Verkehrsvertrag von 1990 geregelte Vertragsverhältnis mit einer Leistungsvereinbarung zwischen VRR-GmbH und DB kommt dem mit der Regionalisierung der DB und dem in Vollzug der EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der 1893/91 angestrebten "Besteller-/Ersteller"-Prinzips schon recht nahe (Anlage 1). Allerdings bedarf das vereinbarte Leistungsangebot zur Zeit noch der Genehmigung durch den DB-Eigentümer Bund gegenüber dem VRR-Eigentümer Zweckverband.

Künftig tritt der Nahverkehrsbereich innerhalb des Unternehmenskonzerns DB AG als dienstleistender Ersteller neben anderen Erstellern auf. Angestrebt ist, daß der Zweckverband VRR als souveräne "zuständige Behörde" im Sinne der EG-VO 1893/91 eingesetzt wird und der Zweckverband die VRR-GmbH mit der Bestellung beauftragt (Anlage 2). Nach einer Vorabstimmung der zur Verfügung stehenden

Ressourcen (Fahrweg, Fahrzeuge) wird die VRR-GmbH Leistungsangebote von der DB einholen. Nach Genehmigung durch den Zweckverband wird die VRR-GmbH bei der DB im Auftrage des Zweckverbandes bestellen. Dieses Verfahren gilt auch anderen Erstellern gegenüber, z.B. angedachten weiteren Leistungsanbietern auf DB-Gleisen.

3. Die Auswirkungen der Regionalisierung auf die VRR-GmbH

Auf einer Reihe von Aufgabenfeldern sind die Schnittstellen zwischen Besteller und Ersteller zu finden und entsprechende Rahmenvereinbarungen abzuschließen. Die VRR-GmbH hat hierfür eine Projektgruppe eingesetzt (Stand: Dez. 1993).

Abzustimmen sind u.a.

- die externe und interne Organisation der wahrzunehmenden Bestellerfunktion
- die Finanzierung, nämlich insbesondere der Mittelfluß vom Land an die zuständige Behörde Zweckverband
- die Verbundplanung, hier insbesondere die mittelfristige Nutzen-/Kostenplanung und die Abstimmung mit der Bedarfsplanung des Landes NRW und den kommunalen Planungen
- die Abwicklung und der Zeitablauf (Ausschreibung, Preisangebote, Entscheidung, Bestellung)
- das Qualitätscontrolling der erbrachten Leistungen.

Entscheidend ist die Finanzierung der künftig zu bestellenden Leistungen:

Der heutige Ertragsanspruch der DB gegenüber dem VRR deckt den tatsächlichen Aufwand nur - je Produkt und Linie - zu unter 20 % bis etwa 50 %. Nach einer ersten noch unverbindlichen Hochrechnung muß die VRR-GmbH dem Ersteller DB für den heutigen Leistungsumfang etwa 735 Mio. DM/Jahr erstatten. Das sind gegenüber dem heutigen Ertragsanspruch etwa 500 Mio. DM/Jahr mehr. Diese Zahl

ist vor dem Hintergrund der Gesamtbelastung des Zweckverbandes VRR mit (1993) rd. 1.140 Mio. DM zu sehen! Die Regionalisierung des DB-Nahverkehrs ist für den VRR nur durchführbar, wenn die Abgeltung der zusätzlichen Belastung aus den für die Regionalisierung zur Verfügung gestellten Bundesgeldern vom Land VRR an den Zweckverband VRR zweckgebunden weitergereicht wird. Dieses ist durch das Landes-Nahverkehrsgesetz zu regeln.

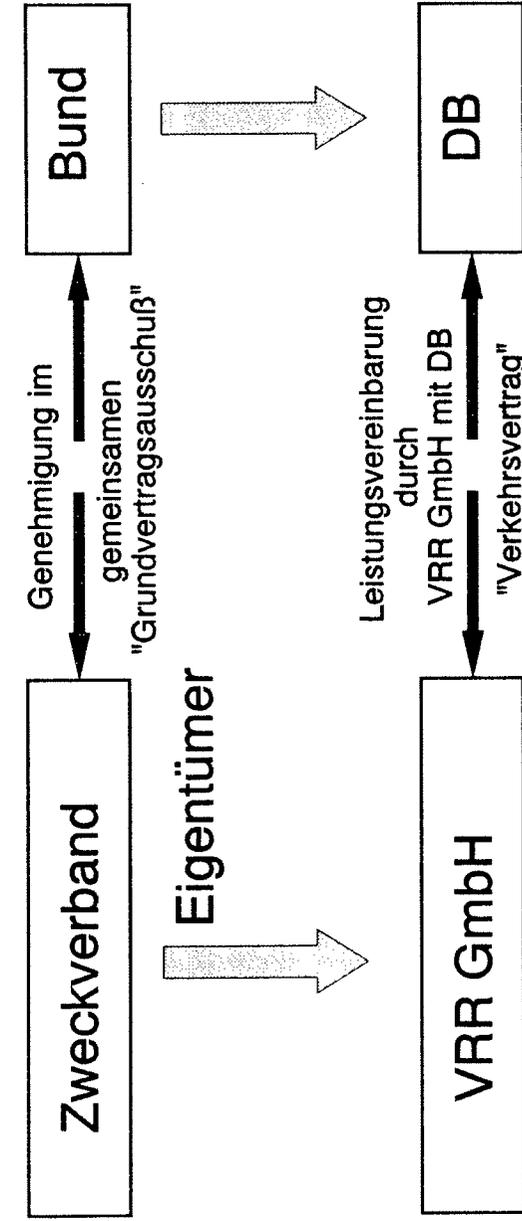
4. Resümee:

- Die VRR-GmbH stellt sich auf ihre Aufgabe als "Bestiller" gegenüber der DB-Schiene und evtl. anderen Anbietern ein.
- Die VRR-GmbH wird im Auftrage der zuständigen Behörde "Zweckverband VRR" bestellen (3-Ebenen-Modell).
- Die zu erwartenden, vom Ersteller geforderten Entgelte werden etwa das 3fache des heutigen DB-Ertragsanspruchs betragen.
- Die Finanzierung ist für den kommunalen Zweckverband VRR nur bei vollem Deckungsausgleich durch Bund-Land NRW tragbar.
- Neu- und Ersatzinvestitionen sind vom Ersteller nach GVFG sicherzustellen.

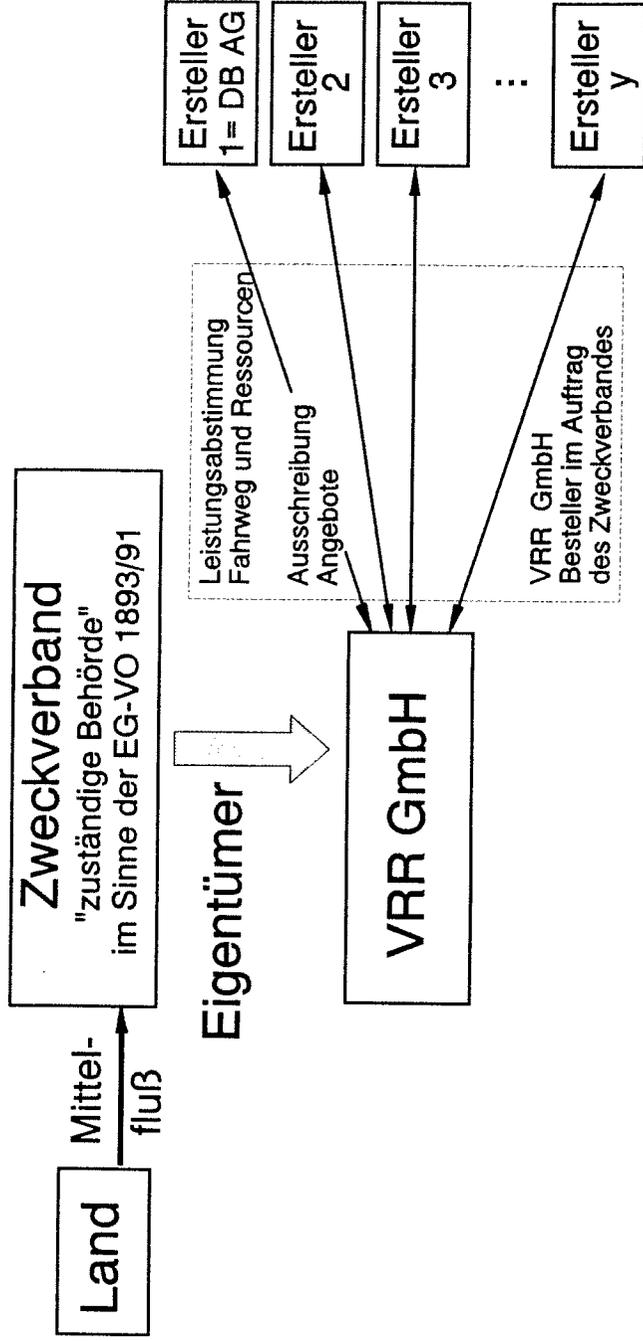
Anlage 1

Regionalisierung DB - Nahverkehr

"Bestiller" - Prinzip im VRR seit 1990



"Besteller" - Prinzip nach Regionalisierung DB-Schiene



Möglichkeiten der Übertragbarkeit des "Karlsruher Modells" auf andere Nahverkehrsräume unter besonderer Berücksichtigung der Regionalisierung

Bernd-Michael Sahling und Rainer Schneider, Verkehrs-Consult-Karlsruhe

Gliederung

1. Das Karlsruher Modell
2. Untersuchungen in anderen Nahverkehrsräumen
3. Vereinbarkeit zwischen DB und Ländern/Kreisen
4. Übertragbarkeit unter Berücksichtigung der Regionalisierung