

**4** | September 2001  
Jahrgang 8  
€ 3,50 sfr 6,30

# Programmheft 4. Deutscher Nahverkehrstag

19. - 22. September 2001

## Sind die Weichen für einen funktionierenden Wettbewerb im Nahverkehr richtig gestellt?

## Projekte Re-Station in Rheinland-Pfalz vom **VFFV** ausgezeichnet

**AKA**

**VBB**

**VDM**

**VFFV**

publictransport-cargologistics



## Inhalt

### Grußworte & Statements

Der Deutsche Nahverkehrstag – mit seiner nunmehr 4. Veranstaltung – ist eine wichtige Plattform für den Gedankenaustausch rund um den ÖPNV geworden: Grußworte und Statements der Initiatoren. **4**

### Programm & Projekte

Die vollständige Programmübersicht und erläutert die Projektthemen des 4. Deutschen Nahverkehrstages. **6**

### Preisträger & Projekte

Bahnhöfen, deren Ticketschalter endgültig geschlossen werden sollen, werden in Rheinland-Pfalz und auch in Nordrhein-Westfalen mit einer cleveren Idee „re-stationed“ Ein Kundenservice ganz neuer Qualität mit interessanten Zusatzleistungen gebündelt, belebt die Bahnhöfe. Angenehmer Nebeneffekt: es werden Dauerarbeitsplätze für behinderte Langzeitarbeitslose geschaffen. Eine lobenswerte Initiative, die der VFFV anlässlich des 4. Nahverkehrstages auszeichnet. **8**

### Verbünde & Wettbewerb

Was in einigen Bundesländern noch fehlt, in Rheinland-Pfalz schließt sich nunmehr die Landkarte mit flächendeckenden Verbundräumen. Jetzt kann es mit dem Ausschreibungswettbewerb richtig losgehen. **12**

### Produkte & Projekte

Interview mit Clemens Bleyl, ein Geschäftsführer „der die dreckige Wäsche anderer wäscht“ und seine Kunden dafür auch noch mit Luigi Colani verwöhnt. **14**

Die Fahrzeuge des SPNV werden immer leiser: Dank der verwendeten Werkstoffe. **15**

### Arbeitsrecht & Steuertipps

Rechts- und Steuertipps für unsere Fach- und Führungskräfte im Verkehrsbereich. **18**

## Internet

Unsere Redaktion bietet im Internet ständig aktuell für die Fach- und Führungskräfte im Verkehrsbereich Informationen, Veranstaltungen, Seminare, ein Diskussionsforum, ein Adressenverzeichnis bis hin zu einer Jobbörse und virtuellen Branchenmesse unter: [www.publictransport-cargologistics.com](http://www.publictransport-cargologistics.com)

## Impressum

#### Verbandszeitschrift:

Verband der Fach- und Führungskräfte im Verkehrsbereich VFFV  
Vereinigung für Bildung bei den Bahnen VBB  
Akademischer Arbeitskreis Bahn AKA e. V.  
Verband Deutscher Meteorologen VDM

#### Redaktion:

Paul Häfner, Norbert Ladner, Gerd Schmanke

#### Anzeigenannahme:

publicconcept mediapool, Offenbacher Landstr. 188, 60599 Frankfurt,  
Telefon: (069) 61 99 24 61, Telefax: (069) 61 99 24 62, eMail: [publicconcept@t-online.de](mailto:publicconcept@t-online.de),  
Frankfurter Sparkasse, Konto 200 051 393, Bankleitzahl 500 502 01

#### Bezugspreis:

Bezugspreis durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten. Einzelpreis 3,50 Euro. Probeexemplare kostenlos.

#### Erscheinungsweise:

Jahrgang 6, Ausgabe 04/01, ISSN 1436-8161, die Verbandszeitschrift erscheint sechsmal jährlich.  
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung.  
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Verfasser wieder.

## Intro

Ich freue mich, Sie auf dem 4. Deutschen Nahverkehrstag in Neustadt an der Weinstraße begrüßen zu dürfen. Der Deutsche Nahverkehrstag ist zu einer Institution in der Fachwelt geworden und bietet Ihnen in diesem Jahr unter dem Motto „Wettbewerb im öffentlichen Verkehr“ ein umfangreiches und informatives Angebot an Fachreferaten sowie die Vorstellung innovativer ÖPNV-Projekte aus dem In- und Ausland.

Seit der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs gewinnt der Wettbewerb immer stärker an Bedeutung

und bietet den Ländern und Bestellern die Möglichkeit, die Attraktivität und die Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Verkehr weiter zu steigern. In Rheinland-Pfalz wurde der Betrieb auf sechs Nahverkehrsstrecken bisher im Wettbewerb vergeben. Das Land Rheinland-Pfalz ist maßgeblich am größten europaweiten Ausschreibungsverfahren, der S-Bahn Rhein-Neckar, beteiligt und plant bis zum Jahre 2010 den



gesamten Betrieb auf allen rheinland-pfälzischen Nahverkehrsstrecken auszuschreiben. Auch im Busbereich laufen die Vorbereitungen für erste Ausschreibungen.

Im Rahmen des 4. Deutschen Nahverkehrstages werden wir das Thema Wettbewerb aus den unterschiedlichen Perspektiven betrachten und diskutieren. Ich hoffe, wir können hierdurch dazu beitragen, dass ein fairer und qualitativ hochwertiger Wettbewerb in den kommenden Jahren stattfinden wird.

Ich wünsche Ihnen erlebnisreiche Kongresstage mit vielen interessanten Gesprächen und einem unvergesslichen Erlebnisabend vor der historischen Kulisse des Hambacher Schlosses.

Ihr

Hans-Artur Bauckhage

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Rheinland-Pfalz

Der Wettbewerb auf Schiene und Straße wird mit zunehmender Liberalisierung des Marktes härter. Mit einer nachfrageorientierten Angebotspolitik, einer Investitionsoffensive zur Modernisierung des Fahrzeugparks sowie einer konsequent auf die Bedürfnisse des Marktes ausgerichteten internen Neuorganisation sind wir gegenwärtig dabei, uns für den zunehmenden Wettbewerb zu rüsten. Gleichzeitig gilt es für uns, zukünftig auch neue Märkte zu erschließen.

Der Wettbewerb muss mit einer deutlichen Qualitätsverbesserung für die

die konkret auf die Bedürfnisse der jeweiligen Region zugeschnitten sind. Wir – die DB Regio – verlagern daher unsere unternehmerische Verantwortung von der Zentrale in die Regionen, um künftig komplette Nahverkehrsleistungen aus einer Hand anbieten zu können.

Kosten senken und durch Leistung überzeugen ist das Gebot der Stunde. Und der Kunde soll dabei von integrierten Verkehrskonzepten und neuen Fahrzeugen profitieren. Bis 2005 wollen wir unseren Wagenpark im Nahverkehr erheblich erneuern. Allein dafür

Fahrgäste einhergehen. Dazu sind nach unserer Auffassung von den Verkehrsunternehmen Angebote erforderlich,

werden wir rund 8,5 Milliarden Mark investieren, denn neue Fahrzeuge machen das Reisen für den Einzelnen



komfortabler und ermöglichen gleichzeitig einen kostengünstigeren Betrieb.

Der Wettbewerb auf der Schiene ist längst eröffnet. Seit Beginn der Regionalisierung Anfang 1996 wurden über 58 Millionen Zugkilometer über Ausschreibungen vergeben. Erst kürzlich konnten wir die bisher größte

europaweite Ausschreibung um die künftige S-Bahn Rhein-Neckar für uns entscheiden. Das hat uns gezeigt, dass wir mit unseren Sanierungsmaßnahmen auf dem richtigen Weg sind. Unser Ziel ist es, den öffentlichen Personenverkehr noch stärker und attraktiver zu machen – und Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft. Es gilt, die Chancen des Wettbewerbs zum Wohle der Kunden zu nutzen.

Ulrich Homburg

Vorstand Regional- und Stadtverkehr im Unternehmensbereich Personenverkehr der Deutschen Bahn AG

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr e. V. (BAG-SPNV) wurde im Mai 1999 gegründet. Die 25 Mitglieder der BAG-SPNV sind Verkehrsverbünde, Zweckverbände sowie Bestellerorganisationen mit einem jährlichen Bestellvolumen von ca. 340 Mio. Zugkilometern und Zuschüssen in Höhe von ca. 5,5 Mrd. DM, was ca. 60 % des Bestellvolumens in Deutschland ausmacht. Keine Frage, dass die BAG-SPNV damit einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs hierzulande hat.

Nach der Bahnreform 1994 mußten sich beide „Seiten“, also die Eisenbahnunternehmen - und hier ganz besonders die Deutsche Bahn - wie auch die Bestellerseite, den neuen Anforderungen stellen. In fast allen Bundesländern wurde die Bestellerfunktion an Verkehrsverbünde, Zweckverbände oder Bestelloorganisationen übertragen. Die BAG-SPNV bietet den unterschiedlich strukturierten Organisationen in regional übergreifenden Angelegenheiten die Möglichkeit, ihre Inter-

meinsam Konzepte zu entwickeln und Verhandlungsstrategien mit den Bahnen abzustimmen. Die Mitglieder haben darüber hinaus die Möglichkeit, Informationen auf breiter Ebene auszutauschen und sich auf die aktuellen Entwicklungen im SPNV einzustellen.

Weitere Ziele der BAG-SPNV sind die Sicherung der Kompetenz und die Verbreitung von Spezialwissen unter den Mitgliedern. Damit bleibt Fachwissen nicht bei einzelnen Personen oder Organisationen, sondern kann im Interesse der Mitglieder gestreut werden. Die BAG-SPNV ist also auch eine ideale Plattform, die bei den täglichen Fragen und Anforderungen der SPNV-Bestellung zur Verfügung steht. Hiermit und durch Standardisierung von Verfahren, da wo es sinnvoll ist, werden Doppelarbeiten vermieden und das sprichwörtliche Rad wird nicht zum zweiten Mal erfunden. Die Verbünde oder Besteller können so effektiver und effizienter ihre Aufgaben erfüllen.

Aktuelle Themenschwerpunkte der BAG-SPNV sind Wettbewerb und Ausschreibungen, die Entwicklung regio-



Auch der Rückzug der Deutschen Bahn AG aus dem InterRegio-Netz ist ein wichtiges Thema für die Aufgabenträger im Nahverkehr.

Beim Thema Wettbewerb ist es nach der ersten „Ausschreibungswelle“ in Folge der Regionalisierung des Schienenverkehrs zunächst ruhiger geworden, da die Aufgabenträger Erfahrungen sammeln mussten. Noch ist die Schienenlandschaft Deutschlands von monopolartigen Strukturen geprägt. Nach Expertenmeinung bleibt eine Vergabe von SPNV-Leistungen im Wettbewerb Pflicht für jeden Besteller. Zahlreiche laufende oder gerade abgeschlossene Vergabeverfahren im Wettbewerb zeigen dies.

Für die Eisenbahninfrastruktur hat die BAG-SPNV innovative Konzepte zur Sicherung und Finanzierung entwickelt. Die offenkundigen Problempunkte

in der Verfügbarkeit und Qualität des Eisenbahnnetzes müssen mit nachhaltigen Konzepten gelöst werden. Auch auf Initiative von Mitgliedern des BAG-SPNV wurde das Trassenpreissystem wettbewerbsgerecht umgestaltet.

Mit besonderer Sorge beobachten die Aufgabenträger des SPNV derzeit, dass das InterRegio-Netz der Deutschen Bahn AG aus wirtschaftlichen Gründen erheblich eingeschränkt werden soll. Nach dem Grundgesetz ist der Bund verpflichtet, für den Erhalt dieser Verkehre Sorge zu tragen. Die Aufgabenträger des SPNV sind doppelt betroffen: Zum einen wird durch den Wegfall dieser Verbindungen das System Eisenbahn in Gänze geschwächt, zum anderen werden die Aufgabenträger mit der Forderung nach Bestellung und Finanzierung von Ersatzleistungen im Nahverkehr konfrontiert. Hier sind neue Konzepte erforderlich, die ein bedarfsgerechtes Fernverkehrsnetz auch unterhalb des Hochgeschwindigkeitsnetzes sichern.

Uwe Stindt

Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV)

essen zu vertreten und Verfahren mit Eisenbahnunternehmen zu koordinieren und zu bündeln. Hierzu zählt, ge-

neraler Netze zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie die Revision des Regionalisierungsgesetzes.

Zum 4. Deutschen Nahverkehrstag der rheinland-pfälzischen Landesregierung werden sich wieder hunderte Experten der Branche diesmal in Neustadt / Weinstraße treffen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist von Beginn an gerne Mitveranstalter dieser wichtigen Veranstaltung. „Wettbewerb im öffentlichen Verkehr“ ist wieder ein hochaktuelles und vielschichtiges Thema für den diesjährigen Nahverkehrstag. Die Festlegung der Rahmenbedingungen für diesen Wettbewerb in Europa geht in die entscheidende Phase. Der VDV hat wesentliche Grundsätze artikuliert, um einen fairen Wettbewerb für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV zu ermöglichen:

1. Die verfassungsrechtlich garantierte kommunale Selbstverwaltung und das im EG-Vertrag verankerte Subsidiaritätsprinzip erfordern es, dass auch in Zukunft nicht nur die Planung und die Organisation des ÖPNV zur Kompetenz der kommunalen Aufgabenträger gehören, sondern dass auch der Betrieb ohne Zwang zur Ausschreibung von ihnen selbst bzw. von einer eigenen Gesellschaft erbracht werden kann, wenn dies dem politischen Willen vor Ort entspricht. Zu diesem Ergebnis gelangt auch der renommierte Rechtswissenschaftler Prof. Dr. jur. Michael Ronellenfitsch, Universität Tübingen, in einem umfassenden Rechtsgutachten im März dieses Jahres.

2. Bei einem Betreiberwechsel müssen die arbeits- und sozialrechtlichen

3. Die von der EU-Kommission vorgesehene Dauer der Dienstleistungsaufträge mit höchstens fünf Jahren ist deutlich zu kurz bemessen. Aus Gründen der Planungssicherheit und praxisgerechter Ausschreibungsnotwendigkeiten muss die höchstzulässige Geltungsdauer der Aufträge wie nach nationalem Recht an der gewöhnlichen Nutzungsdauer der Betriebsanlagen ausgerichtet sein.

4. Die von der Kommission vorgesehenen Optionen für die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind viel zu vage formuliert. Sie wären in der Praxis nicht handhabbar und würden zu großer Rechtsunsicherheit führen. Der VDV hat eindeutige Formulierungsvorschläge vorgelegt. Dabei geht es ihm – in der Sache in Übereinstimmung mit der Kommission – um Schienenverkehrsleistungen und um eng integrierte Verkehre.

5. Die Vorschläge der Kommission für wettbewerbliche Vergaben aufgrund eines Qualitätsvergleichs laufen wegen zu niedriger von der Kommission erlaubter wettbewerbsneutraler Ausgleichszahlungen z.B. für den Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehr weitgehend ins Leere. Damit wären eigenwirtschaftliche Verkehre in Deutschland praktisch nicht mehr möglich. Der VDV fordert, für wettbewerbliche Vergaben aufgrund eines Qualitätsvergleichs keine Prozentgrenze für wettbewerbsneutrale Ausgleichs- und Erstattungsleistungen der öffentlichen Hand vorzusehen.

6. Die vorgesehene Übergangsfrist von drei Jahren hält der VDV für nicht akzeptabel.

Letztlich muss es das Ziel dieses „europaweiten Wettbewerbs“ sein, bei geringerem oder höchstens gleichem Aufwand mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Diesem Ziel ist der VDV verpflichtet. Der 4. Deutsche Nahverkehrstag in Neustadt / Weinstraße verspricht wieder lebhaft und interessante Diskussionen. Den Teilnehmern wünsche ich viele neue Erkenntnisse, gute Kontakte und Gespräche und der Veranstaltung einen erfolgreichen Verlauf.



Standards der Beschäftigten gesichert werden. Der Schutz der Arbeitnehmer nach den gesetzlichen Regelungen eines Betriebsübergangs reichen nicht aus. Sozialdumping muss verhindert werden, indem die am Ort der Leistungserbringung geltenden Tarifverträge anzuwenden sind.

*Dieter Ludwig*

Dr.-Ing. Dieter Ludwig

Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

**Mittwoch, 19.09.2001**

ab ca. 17.00 Get-Together im Eisenbahnmuseum Neustadt. Im historischen Ambiente des ehemaligen Lokschuppens erleben Sie einen schönen Abend bei Jazz und kulinarischen Köstlichkeiten. Es besteht außerdem die Möglichkeit zum Check-In zur Veranstaltung.

**Donnerstag, 20.09.2001**

09.00 Check-In zur Tagung im Saalbau Neustadt  
 10.00 Grußwort der Stadt Neustadt, Bürgermeister Ingo Röhlingshöfer  
 Grußwort des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Süd, Verbandsvorsteher Landrat Georg Kalbfuß  
 10.10 Einführung durch Minister Hans-Artur Baukhage: „Wir brauchen Wettbewerb im öffentlichen Verkehr“  
 10.30 Angelika Mertens, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr: „Bessere Rahmenbedingungen für mehr Verkehr im ÖPNV“  
 11.00 Dr. Christoph Franz, Vorstand Personenverkehr, DB AG: „Die Zukunft der Deutschen Bahn AG im Verkehrsmarkt“  
 11.30 Dr. Dieter Ludwig, Präsident des VDV: „Die Anforderungen der Verkehrsunternehmen an den Wettbewerb“  
 12.00 Mittagspause und Ausstellungsrundgang  
 13.30 Dipl.-Ing. Ulrich Homburg, Vorstand DB Regio:

**Thema: „Wettbewerb im öffentlichen Verkehr“**

# Programm 4. Deutscher Nahverkehrstag

14.00 „Die neue Strategie von DB Regio“  
 Günther Zobel, Geschäftsführer Connex Deutschland:  
 „Die Erfahrungen einer privaten Bahn im Wettbewerb“  
 14.30 Dr. Karl-Geert Kuchenbecker, Abteilungsleiter Verkehr und Straßenbau: „Wettbewerb im ÖPNV – der rheinland-pfälzische Weg“  
 15.00 Kaffeepause  
 15.30 Große Podiumsdiskussion  
 „Wettbewerb im öffentlichen Verkehr? - Wie sieht der Verkehrsmarkt in 5 Jahren aus?“ mit:  
 - Uwe Stindt, BAG SPNV  
 - Dr. Karl-Geert Kuchenbecker, MWVLW  
 - Dipl.-Ing Ulrich Homburg, DB Regio AG  
 - Dr. Dieter Ludwig, VDV  
 - Günther Zobel, Connex Deutschland  
 - Dr. Wolfgang Wagner, Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH  
 - Jean-Arnold Vinois, Europäische Kommission, Brüssel  
 - Moderation: Brigitte Bastgen  
 ab ca. 19.30 Abendprogramm im Hambacher Schloss  
 Erleben Sie einen unvergesslichen Abend mit Musik, Zauberei, Artistik, Kabarett und kulinarischen Genüssen. Der gesellschaftliche Höhepunkt des Nahverkehrstages! Es steht ein Shuttle-Verkehr zwischen den Hotels und dem Hambacher Schloss zur Verfügung.

**Freitag, 21.09.2001**

09.00 Block 1: Ideen-/Projektmarkt  
 Vorstellung und Diskussion von Projekten durch kompetente Referenten:  
 z. B. Fahrzeugpool, Marketingkonzepte, E-Ticketing, Wettbewerb, Modellvorhaben Qualität usw.

09.00 Block 2: Workshop  
 „Was kann Deutschland von den Erfahrungen anderer europäischer Länder bezüglich Wettbewerb und Privatisierung lernen?“  
 Mit Referenten aus Großbritannien, Schweden, Niederlande, der Schweiz und Frankreich.  
 Moderation: Dr. Thomas Geyer, SPNV Rheinland-Pfalz Nord

09.00 Block 3: Pro & Contra Streitgespräche  
 1. Infrastruktur: Herauslösung der DB Netz aus dem Konzern?  
 Dr. Alexander Hedderich, Deutsche Bahn AG  
 Jean-Arnold Vinois, Europäische Kommission, Brüssel  
 2. MORA P - Die Verantwortung des Bundes für den Fernverkehr?  
 Dieter Wellner, Bayerisches Staatsministerium  
 Klaus Lohrberg, Bundesministerium für Verkehr  
 3. DB oder Privatbahn – wer reagiert besser auf die Bedürfnisse der Kunden?  
 Dipl.-Kfm. Heinz Schulz, Deutsche Bahn AG  
 Josef Berker, Eurobahn Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG  
 4. Unterschiedliche Rechtspositionen zum Wettbewerb: Pflicht zur Ausschreibung, Auferlegung, Verhandlungsverfahren  
 Wie wird der Wettbewerb in den nächsten Jahren ablaufen?  
 Wolfgang Dippel, Vorstand BAG SPNV  
 Dr. Bettina Volkens, DB Regio AG

**Kongressbegleitende Ausstellungen:**

**Fachausstellung:**

Wie in den vergangenen Jahren wird auch in Neustadt wieder eine begleitende Fachausstellung in direkter Nähe zum Veranstaltungsort stattfinden.

Sie haben die Möglichkeit, sich vor Ort zu informieren und qualifizierte Angebote von Fachausstellern einzuholen.

**Fahrzeugausstellung:**

Auf Gleis 1 in Neustadt Hbf findet eine große Fahrzeugausstellung mit modernen Schienenfahrzeugen statt. Außerdem werden Sonderfahrten mit den Ausstellungsfahrzeugen angeboten werden.

**Anschlussprogramm des Zweckverbandes**

am 22. und 23. September 2001:

- Bahnhofsfest in Neustadt mit:
- Dampfsonderfahrten
  - Winzeldorf
  - Musikprogramm
  - Sonderpostfiliale mit Sonderstempel
  - Kinderprogramm
  - Modellbahnbörse
  - Infostände

Dampfsonderfahrt von Mainz über Neustadt nach Budenthal-Rumbach und zurück am 23.09.01.

■ **Qualitätsmanagementsystem**

Die Qualität des ÖPNV ist ein wichtiges Argument im Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen geworden, denn die Aufgabenträger möchten einen möglichst hochwertigen Verkehr realisieren. Bislang ist nur in wenigen Verträgen zwischen den Partnern explizit festgehalten, welche Qualität gewährleistet werden soll, weil die Instrumente zur Messung fehlten. Die Econex Verkehrsconsult GmbH hat ein Qualitätsmanagement-System geschaffen, das es Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern nunmehr ermöglicht, die Qualität der Verkehrsleistungen zu messen und zu bewerten und damit vergleichbar zu machen. Damit ist die Grundlage geschaffen für eine nachhaltige Qualitätssteigerung.

■ **Wartungs- und Instandhaltungskonzepte**

Der Schienenverkehrsmarkt für den öffentlichen Personennahverkehr befindet sich durch die Liberalisierung der Märkte im Umbruch. Die jetzt für

entiertes Instandhaltungskonzept erforderlich, das sowohl dem Betreiber als auch dem Instandhalter ein Maximum an Wirtschaftlichkeit bietet.

■ **Vertriebskonzept ReStation**

Betrieb von stillgelegten oder von Stilllegung bedrohten Fahrkartenv Verkaufsstellen der Deutschen Bahn AG. Weiterentwicklung dieser Verkaufsstellen zu modernen Dienstleistungszentren in kleinen und mittleren Bahnhöfen. Aus- und Weiterbildung von arbeitslosen Behinderten und beruflichen Rehabilitanden in den Bereichen Reiseverkehr und Einzelhandel. Schaffung von Dauerarbeitsplätzen für die angesprochene Zielgruppe.

■ **Ausschreibungskonzept**

Als Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV entwickelte die Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft als Aufgabenträgergesellschaft für den ÖSPV ein Linienbündelungskonzept. In diesem Konzept werden Einzellinien zusammengefasst, um künftig wirt-

ständigheit und Ideenreichtum sind vorhanden und wollen erfüllt werden. Alle Vorzüge des ÖPNV sind in einer Kampagne abzudecken; gleichzeitig sind Qualitätsmerkmale vorzustellen. Ein hehres Ziel, welches der VBB in seiner neuen Werbestrategie der „Sternenwelle“ einbringen wird. Neben der Produktinformation soll der Dialog mit den Kunden und potentiellen Kunden aufgebaut werden. Der Kunde soll das Produkt bewerten und ihm Sterne für die Leistung geben. Ein Kundendialog, der im VBB ab Herbst 2001 spannend wird und die Marketingrichtung des VBB entscheidend beeinflussen soll.

■ **EasyRide in Deutschland**

Auf der Basis einer chipbasierten Mobilitätskarte wird in der Schweiz unter dem Namen „EasyRide“ ein landesweites Tarif- und Vertriebssystem entwickelt, das den konventionellen Fahrschein überflüssig machen soll. Die Bus- und Bahnkunden können zukünftig frei und unbehindert ein- und aussteigen. Der Ein- und Ausstieg wird

cen und Risiken dieses innovativen Abrechnungssystems auseinandergesetzt.

■ **Erfolgskontrolle**

Effiziente Vermarktungsformen im Personennahverkehr: Mit konkreten Kommunikationsbausteinen die richtige Zielgruppe erreichen; die Erfolgskontrolle als unterstützende Maßnahme bei der Wahl der zukünftig einzusetzenden Kommunikationsstrategie; Umsetzungsbeispiele aus der Praxis.

■ **Innovative Tarifpolitik**

Karte ab 60, Semester-Ticket, Job-Ticket und das MAXX-JuniorTicket; Neuheiten als ertragsgesicherte, zielgruppenorientierte Jahreskarten und wirkungsvolle Angebote zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV im Rhein-Neckar-Raum. Konzeption – Realisierung – Ergebnisse.

■ **Freiberger Eisenbahn**

In Sachsen betreibt eurobahn durch ihre Beteiligung an der Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH (FEG) seit dem 25.11.2000 die Regionalbahnstrecke Freiberg – Holzgau, die zuvor durch einen Kooperationspartner (RP Eisenbahn) grundlegend renoviert wurde. Zwischen der ersten Kontaktaufnahme mit dem Auftraggeber Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen und der Betriebsaufnahme verging gerade einmal ein Jahr. Die Freiberger Eisenbahn überzeugt weiterhin durch ihre Gesellschaftskonstruktion in Form einer Public-Private-Partnership (PPP). So sind neben den Verkehrsbetrieben Kreis Freiberg vier private Busunternehmen beteiligt. Hierdurch konnte neben der Abstimmung der Busse auf die Bahn auch ein integrierter Kombitarif für Bus und Schiene entwickelt werden. ■

## Projekte 4. Deutscher Nahverkehrstag

die Ausschreibungen verantwortlichen Verkehrsträger stellen dabei hohe Anforderungen an die Bahnbetreiber hinsichtlich Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Qualität der zu erbringenden Verkehrsdienstleistungen. Damit sind neue Anforderungen an die technischen Dienstleistungen an den Fahrzeugen wie Instandhaltung, Reinigung, Ver- und Entsorgung und technischer Betreuung entstanden, auf die die bisher unter anderen Prämissen entwickelten Konzepte nur bedingt passen. Um auf die sich ständig ändernden Marktbedingungen eingehen zu können, ist ein flexibles und zukunftsori-

entiertes Instandhaltungskonzept erforderlich, das sowohl dem Betreiber als auch dem Instandhalter ein Maximum an Wirtschaftlichkeit bietet.

■ **Neuer Weg im Marketing**

Die Werbung steht vor der Aufgabe, die komplexen Angebote/Produkte in einem Verkehrsverbund zu vermarkten. Ansprüche, der Werbung, der Ver-

automatisch im Fahrzeug erfasst. Für die gerade registrierte Fahrt wird über den Bordrechner ein fahrtspezifischer Tarif zugewiesen. Am Monatsende erhält der Fahrgast eine Abrechnung, auf Wunsch mit Einzelnachweis wie bei der Telefonrechnung. Die Technik ist bereits entwickelt und hat sich in zahlreichen Praxiserprobungen in Genf und Basel als tauglich und zuverlässig erwiesen.

Auch in Deutschland besteht großes Interesse an diesem Projekt. Die Deutsche Bahn AG und einige Bundesländer haben sich intensiv mit den Chan-

Das Bundesland Rheinland-Pfalz hat seit 1994 den Rheinland-Pfalz-Takt mit Takt-Verkehr an 7 Tagen der Woche schrittweise landesweit eingeführt.

Bereits zu Beginn des Jahres 2000 war absehbar, dass im Zuge der Rationalisierung durch die DB Reise & Touristik AG 7 bis 10 Fahrkartenausgaben in Rheinland-Pfalz geschlossen werden würden. Mitte 1999 gab es dort noch 120 besetzte Verkaufsstellen, 51 der DB Reise & Touristik und 69 der DB Netz. Ergänzt werden die Fahrkartenausgaben durch ca. 200 Reisebüros mit Fahrscheinverkauf und eine Vielzahl von Automaten. Die in Rheinland-Pfalz zur Schließung vorgesehenen Fahrkartenausgaben betreffen in zunehmendem Maße auch größere Bahnhöfe mit einem Umsatz von über einer Million DM im Jahr.

In naher Zukunft werden durch die Einführung neuer Sicherungstechniken und elektronischer Stellwerke weitere,

Um weiteren drohenden Schließungen offensiv zu begegnen, wurde seit Mitte 1999 vom Land Rheinland-Pfalz, den beiden Zweckverbänden Schienen-Personen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord und von DB Reise & Touristik das Projekt „Re-Station“ forciert. Zur Konzeptentwicklung konnte der damalige Geschäftsführer der gemeinnützigen Gesellschaft Initio, Dipl. Soz.-Päd. Claus Schlemmer, gewonnen werden.

### ■ Erfolgreiches Pilotprojekt

Im Dezember 1999 wurde die von DB Reise & Touristik geschlossene Fahrkartenausgabe im Bahnhof Bad Breisig übernommen. Die Einarbeitung und Schulung der hierfür eingestellten Mitarbeiter erfolgte durch die Deutsche Bahn, die individuelle Förderung der vermittelten arbeitslosen Behinderten durch die örtliche Arbeitsverwaltung. Unterstützung fand das Pilotprojekt auch beim Zweckverband Schienen-Personen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz

eine Besprechung statt, an der neben dem Landesarbeitsamt auch die Entrada Richtung Arbeit GmbH, die Firma RAT Schneider u. Kappenstein, die verschiedenen DB-Stellen und Vertreter des öffentlichen Nahverkehrs sowie das Ministerium für Arbeit, Soziales und Gesundheit vertreten waren. Das Ergebnis der Besprechung ging dahin, die positiven Erfahrungen mit dem Pilotprojekt Bad Breisig landesweit auszudehnen.

Das Land erklärte sich zu einer Fehlbedarfsfinanzierung bereit, die verschiedenen DB-Unternehmen wollten kostenlos Weiterbildungsbausteine zur Verfügung stellen. Die Firma Entrada wurde um eine Neukonzipierung des landesweiten Projekts gebeten und RAT mit einer Machbarkeitsstudie zu Kosten und Finanzierung beauftragt.

Der wesentliche Unterschied zum Pilotprojekt in Bad Breisig sollte bei



Dr. Karl-Geert Kuchenbecker



Michael Puschel

## Zum 4. Deutschen Nahverkehrstag vom VFFV ausgezeichnet:

# Projekt Re-Station Rheinland-Pfalz

zur Zeit noch von DB Netz bediente Fahrkartenausgaben geschlossen werden.

### ■ Rheinland-Pfalz-Takt bedroht

Da ein Markenartikel wie der Rheinland-Pfalz-Takt auf eine flächendeckende attraktive Vertriebsstruktur für die Kunden angewiesen ist, ist die zunehmende Zahl der Schließungen von Fahrkartenausgaben durch die DB kontraproduktiv.

Der Fahrkartensverkauf per Automat bringt oft weitere Probleme mit sich: Die Bedienung wirft, insbesondere bei älteren Menschen, oftmals Schwierigkeiten auf. Aufgrund der fehlenden personellen Präsenz werden die Automaten häufig zum Ziel von Vandalismus; dies gilt in gleichem Maße auch für andere Bahnhofsanlagen. Beratung und Dienstleistung fehlen. Insbesondere Bahnhöfe in Mittelzentren und Fremdenverkehrsorten mit einem hohen Fahrgastaufkommen sollten nach Ansicht der Landesregierung im Rahmen des Gesamtsystems Rheinland-Pfalz-Takt über einen Fahrkartenschalter verfügen. Da der Bereich Reise & Touristik der DB AG aber eigenwirtschaftlich arbeitet, bestanden für das Land nur geringe Möglichkeiten, die Schließung der Schalter zu verhindern.

Nord und DB Regio. Inzwischen wurden dort zwei Behinderte in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Die Übernahme der Fahrkartenausgabe wird inzwischen auch von DB Reise & Touristik als gelungen ange-



Die Bahnhöfe bleiben offen!

sehen, anfängliche Qualitätsprobleme wurden gelöst.

### ■ Landesweite Ausdehnung

Am 28.1.2000 fand auf Initiative des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Mainz

einer landesweiten Ausdehnung darin bestehen, dass neben dem Fahrkartensverkauf auch andere Dienstleistungen, wie z.B. der Verkauf von Zeitungen, Brötchen, Getränken, aber auch Lotto-Toto-Geschäfte sowie „Post in Shop“ angeboten werden sollten. Aufgegebene Bahnhöfe sollten sich zu neuen Dienstleistungszentren rund um den Reiseverkehr und den Einzelhandel entwickeln.

Das mittlerweile in der Realisierung befindliche Projekt trägt den neuen Arbeitsmarktentwicklungen Rechnung - Dienstleistung, Flexibilisierung der Beschäftigung, letztlich sogar die Möglichkeit zur Existenzgründung.

### ■ Wiedereingliederung

Das Vorhaben kam aber auch dem arbeitsmarktpolitischen Schwerpunkt „Wiedereingliederung arbeitsloser Behinderter“ entgegen. Bis 2003 wird der Abbau der Arbeitslosigkeit behinderter Menschen im Landesarbeitsamt hohe Priorität haben. Das ehrgeizige Ziel im Rahmen des Aktionsprogramms zum Abbau der Arbeitslosigkeit Schwerbehinderter, bis zum Jahr 2003 die Zahl der arbeitslosen Schwerbehinderten deutlich zu reduzieren, kann im übrigen nur erreicht werden, wenn alle Akteure eng zusammenar-



Claus Schlemmer

beiten. Zur Zusammenarbeit im Rahmen des Projektes Re-Station waren die Verantwortlichen im Land Rheinland-Pfalz von Anfang an bereit.

**Der VFFV zeichnet das Projekt Re-Station anlässlich des 4. Deutschen Nahverkehrstages aus, weil die Initiative von Dr. Karl-Geert Kuchenbecker, Michael Puschel und Carl Schlemmer ein gelungenes Beispiel dafür ist, dass die scheinbar unlösbaren Einzelprobleme Schalterschließungen und Langzeitarbeitslosigkeit einer positiven Gesamtlösung zugeführt werden können. Wir freuen uns über die Initiative, den gezeigten Einsatz für die gute Sache und auch über die damit verbundene persönliche Risikobereitschaft von Claus Schlemmer bei der Realisierung.**

Für das Landesarbeitsamt kam es auch darauf an, die arbeitsmarktpolitische von den struktur- und regionalpolitischen Dimensionen zu trennen und eher eine unterstützende Rolle für die Pläne des Landes einzunehmen. Außerdem war abzuklären, ob das Projekt nicht zu Arbeitsplatzverlusten bei der DB führen würde. Wert wurde auch darauf gelegt, den Behinderten eine möglichst umfassende, betriebsunabhängige Qualifizierung zu vermitteln. Das laufende Projekt verfolgt zwei miteinander verbundene, aber gleichzeitig völlig unterschiedliche Ziele:

- Weiterbildung von arbeitslosen Behinderten in den Bereichen Reiseverkehr und Einzelhandel.

- Betrieb von stillgelegten oder von der Stilllegung bedrohten Fahrkartenverkaufsstellen der DB und die Weiterentwicklung zu modernen Dienstleistungszentren in kleinen und mittleren Bahnhöfen.

Zu diesem Zweck wurde das Unternehmen Entrada Richtung Arbeit GmbH von Claus Schlemmer gegründet. Der Hauptzweck der Gesellschaft ist die Aus- und Weiterbildung von benachteiligten Gruppen des Arbeitsmarktes.

Neben der Durchführung der konzipierten Weiterbildungsmaßnahme muss die Einrichtung äußerst flexibel und bedarfsorientiert reagieren können. Die Anforderungen an die Aus- und Weiterbildung sind stark von den örtlichen Gegebenheiten der Bahnhöfe abhängig. Wegen der starken Streuung der aufgegebenen Fahrkartenverkaufsstellen in Rheinland-Pfalz, in denen allerdings die praktische Weiterbildung durchgeführt werden muss, wird der eher theoretische Teil der Weiterbildung an zentralen Schulungsstätten in Mainz und Koblenz konzentriert.

Die jeweils für den Nord- und Süd-Bereich von den Arbeitsämtern Koblenz und Mainz als freie Weiterbildungsmaßnahme anerkannte Maßnahme dauerte vom 14.8.2000 bis 15.6.2001, die zweite Auflage der Maßnahme begann am 28. Mai 2001.

Die während der Maßnahme nicht zuletzt wegen der Dezentralisierung notwendige sozialpädagogische Betreuung wird vom Land Rheinland-Pfalz übernommen. Die hierfür angestellten Fachkräfte haben auch entscheidend bei der Teilnehmergebung und -auswahl mitgewirkt. Das Land übernimmt nach Abschluss des von der Arbeitsverwaltung geförderten Weiterbildungsmoduls ab Juni 2001 eine

Ergänzungsqualifizierung mit einer Dauer von drei Monaten. Bei fast allen Teilnehmern handelt es sich um Behinderte. Viele waren langzeitarbeitslos. Die Heterogenität der Teilnehmer/innen hinsichtlich Behinderung, Alter, schulischen und beruflichen Voraussetzungen sowie regionaler Streuung ist sehr ausgeprägt.

Nach den derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass die meisten in der Bildungsmaßnahme befindlichen Behinderten im Dienstleistungsbereich der Firma Entrada eine Daueranstellung finden werden. Trotz der

relativ kurzen Weiterbildungsmaßnahme, die von der Arbeitsverwaltung gefördert wird, werden aber Voraussetzungen dafür geschaffen, auch im sonstigen Reiseverkehrs- oder Einzelhandelsbereich tätig werden zu können.

### ■ Positive Resonanz

Die Ende des Jahres 2000 durchgeführte Teilnehmerbefragung fiel positiv aus. Maßnahmeeinhalte sowie der Bildungsträger werden überwiegend positiv bewertet. Es wird eine hohe Motivation der behinderten Teilnehmer

deutlich. Zwischenzeitlich sind die Bahnhöfe Bad Ems, Wissen, Oberlahnstein, Saarburg, Jünkerath, Bad Münster am Stein, Bingen-Stadt, Bodenheim, Schifferstadt und Kandel zu „Re-Stationen“ geworden. Noch im laufenden Jahr sollen u. a. die Bahnhöfe in Wörth, Bad Sobernheim, Kirn und Bitburg-Erdorf hinzukommen.

Mit „Re-Station“ ist das Land seinem Ziel der dauerhaften Sicherung der Vertriebsstruktur bei gleichzeitiger Wiedereingliederung von Behinderten in den Arbeitsmarkt einen wichtigen Schritt weitergekommen. ■





„Ein Fahrplan – Ein Tarif – Ein Fahr- ausweis“, so lautet die Zielvorgabe der rheinland-pfälzischen Verkehrs- politik für eine integrierte Nahver- kehrsgestaltung. Mit anderen Wor- ten: Sämtliche ÖPNV-Angebote auf Schiene und Straße sollen nicht iso- liert voneinander weiterentwickelt werden, sondern mittels aufeinander abgestimmter Fahrpläne und unternehmensübergreifender Tarife zu einem Bedienungsangebot aus einem Guss zusammengeführt wer- den. Sich hieraus ergebende verkürzte Reisezeiten und preisgünsti- ge Tarifangebote sollen das Umstei- gen vom motorisierten Individ- ualverkehr auf den ÖPNV, aber auch das Umsteigen zwischen Ver- kehrsmitteln des ÖPNV erleichtern.

Insbesondere die Schaffung unter- nehmensübergreifender Tarife bedarf einer institutionalisierten Zusammen- arbeit von kommunalen ÖPNV-Auf- gabenträgern und Verkehrsunter- nehmern. Den organisatorischen Rahmen für diesen Schulterschluss bilden Verkehrsverbünde mit zum Teil komplexen vertraglichen Beziehun- gen sowohl zwischen als auch inner-

halb der kommunalen und der Unter- nehmerseite.

Rheinland-Pfalz ist inzwischen nahe- zu flächendeckend von Verbund- strukturen erfasst. Der erste unter den in Rheinland-Pfalz tätigen Verkehrsverbänden, der Verkehrs- verbund Rhein-Neckar (VRN), blickt bereits auf mehr als zehn Jahre er- folgreichen Bestehens zurück. Seit dem Start des VRN im Jahre 1989 haben sich die Fahrgastzahlen in etwa verdoppelt und konnten die Einnahmen um 69 % gesteigert wer- den. Angesichts dieser Erfolgsbilanz lag es nahe, die benachbarten Verkehrsverbände Rhein-Nahe und Westpfalz und auch den Verkehrs- verbund Region Trier nach dem Tarif- modell des VRN aufzubauen. Dabei wurde auch das bundesweite Pro- blem der Nichtanerkennung oder nur teilweisen Anerkennung der BahnCard in Verkehrsverbänden an- gegangen und einer Lösung zuge- führt. Im Vorgriff auf das neue Preis- system der DB AG sind die Verkehrs- verbände Rhein-Nahe, Westpfalz und Region Trier Pilotanwender in Bezug auf eine Anerkennung der



fung von Übergangs- tarifen zwischen den Verbänden. Auch hier ist der Verkehrsverbund Rhein-Neckar infolge der Tarifkooperation mit dem Karlsruher Ver- kehrsverbund Vorreiter für kundenfreundliche Regelungen im grenz- überschreitenden Ver- kehr zwischen Verbän- den.

Das Land ist bei der Rea- lisierung flächendeck- ender Verbundstruk- turen und bei der Schaffung von Übergangstarifen zwischen den Ver- bänden vor allem in finanzieller Hin- sicht gefordert.

BahnCard für alle Verbundpreis- stufen und bei allen Verbundunter- nehmen mit einer Rabattierung von 25 %. Die BahnCard entfaltet somit volle Verbundwirkung; als Ausgleich für die Mindererlöse erhalten die Ver- bände einen festgelegten Anteil aus den Verkaufserlösen der BahnCard.

Eine möglichst weit gehende Anglei- chung der Tarifstrukturen in den ein- zelnen Verkehrsverbänden birgt Effizienzvorteile schließlich auch bei der als Nächstes anstehenden Schaf-

turen und bei der Schaffung von Übergangstarifen zwischen den Ver- bänden vor allem in finanzieller Hin- sicht gefordert.

Die Mitfinanzierung der sogenannten verbundbedingten Lasten durch das Land ist Voraussetzung für unter- nehmensübergreifende attraktive Tarifangebote. Im Rahmen einer 50% Anteilsfinanzierung wendet das Land für die in Rheinland-Pfalz tätigen Verkehrsverbände derzeit insgesamt rund 16 Mio. DM jährlich auf. ■

Verkehrsverbünde

Wolfgang Eilers

## „Neue“ Marketingidee: Reguläre Züge unter Dampf

Vom 30. September bis zum 02. Okto- ber 2000 wurde die Queichtalbahn Zweibrücken – Pirmasens – Landau, die Strecken Pirmasens – Kaiserslau- tern sowie Neustadt – Landau und die Pfalzstrecke zwischen Kaiserslautern und Neustadt a.d.W. unter dem Mot-

to: „Mit Tempo, Takt und Dampf“ plan- mäßig mit Dampflok befahren. Anlass war der 125. Geburtstag der Queichtalbahn. Am 03. Oktober ver- kehrten zudem etliche Dampf- sonderzüge zwischen Kaiserslautern und Ludwigshafen.

Ziel dieser Aktion war es, die große Po- pularität des Dampflokbetriebes zu nutzen und für das Angebot des Rhein- land-Pfalz-Taktes zu werben. Deshalb wurden außer Sonderfahrten auch re- guläre Züge des Nahverkehrs mit Dampflokomotiven gefahren.

Die an diesem Wochenende eingetre- tene Nachfragesteigerung zeigt, dass dieses Konzept aufgegangen ist. In Zügen, die sonst 20-30 Fahrgäste be- fördern, wurden 300 – 400 Reisende gezählt, teilweise bis zu 700. Insgesamt wurden an den 4 Tagen rd. 30.000 Fahr- gäste in den Zügen befördert. Viele Reisende haben so erstmals die An- gebotsqualität des Rheinland-Pfalz- Taktes kennengelernt. Über die Fach- presse und einen Beitrag der Sendung Eisenbahnromantik des SWF erlangte die Veranstaltung bundesweite Auf- merksamkeit. Die gesamte Veranstal- tung wurde überwiegend vom Mini- sterium für Wirtschaft, Verkehr, Land- wirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, vom SPNV Zweckver- band Rheinland-Pfalz Süd, vom

Regionalbereich Saarland-Westpfalz der DB Regio AG und der Bahntechnik Kaiserslautern GmbH organisiert.

Das Land hat aus Mitteln des Marke- tingfonds für den Rheinland-Pfalz-Takt einen Zuschuss in Höhe von rd. 400 TDM geleistet. Das dieses Geld für den Rheinland-Pfalz-Takt gut angelegt war, zeigen nicht nur die Fahrgastzahlen, sondern auch die Übernachtungs- zahlen in den Regionen. Rund um Neu- stadt/Weinstraße, Pirmasens und Kai- serslautern waren an den Plandampf- tagen praktisch alle Gästebetten aus- gebucht. Aus der Erfolgsbilanz der Plandampftage in der Pfalz ergibt sich fast zwangsläufig, dass es weitere Ver- anstaltungen dieser Art in Rheinland- Pfalz geben wird.

Im Herbst 2002 (3.-6. Okt.) werden Plan- dampftage in den Regionen Westerwald und Lahntal stattfinden. Auf den Strecken von Limburg nach Koblenz, Siers- hahn, Altenkirchen und Gießen darf man sich schon jetzt auf Dampflokomo- tiven und Bahnhofsfeste freuen. ■



# Der rheinland-pfälzische Weg zum Wettbewerb

Die Ausschreibung der Bedienung von einzelnen Strecken im Schienenpersonennahverkehr wird von den Aufgabenträgern in Rheinland-Pfalz seit einigen Jahren praktiziert. Sie ist nicht nur EG-rechtlich vorgeschrieben, sondern auch aus Sicht der Landesregierung ein wichtiges Instrument, um Wettbewerb im SPNV zu fördern. Damit wird die Qualität des Angebots verbessert, häufig gelingt es sogar, die Kosten der SPNV-Bestellung zu senken.

## ■ Bisherige Erfahrungen

Seit 1999 wurden sechs Strecken europaweit ausgeschrieben, bei fünf Linien ist der Betrieb bereits vom jeweiligen Gewinner der Ausschreibung übernommen worden. Von Nord nach Süd sind dies:

- die Hellertalbahn GmbH auf der Strecke Betzdorf-Dillenburg,
- die Trans Regio GmbH auf den Strecken Andernach-Kaisersesch, und Kaiserslautern-Kusel
- die DB AG Regio AG auf den Strecken Trier-Perl und Bingen-Kaiserslautern-Pirmasens.

Mit Bullay-Traben-Trarbach wird die sechste Strecke (ebenfalls an Trans Regio) in diesem Jahr vom neuen Betreiber übernommen.

## ■ Zweckverbände zufrieden

Mit diesen Betreibern wurden durchweg gute Erfahrungen gesammelt. Sowohl mit Trans Regio als auch mit der Hellertalbahn sind die Zweckverbände überwiegend zufrieden. Die Betriebsabwicklung gibt keinerlei Anlass für Klagen, die Fahrzeuge sind zuverlässig und bei den Fahrgästen beliebt. Störungen der Fahrkartenautomaten in den Regio-Shuttle-Triebwagen von Trans Regio wurden weitgehend beseitigt, bei aus mehreren Triebwagen bestehenden Zügen gibt es allerdings noch Probleme, an deren Behebung gearbeitet wird.

Beim Übergang der Reisenden von Zügen der DB auf Linien anderer Bahnen wird wegen des größeren Verwaltungsaufwandes bisher ein höherer Tarif angewendet. Die damit verbundenen Mehrkosten für den Reisenden werden im Nahverkehr durch Einführung der Tarifverbünde wieder ausgeglichen.

## ■ Netze statt Strecken

Während bisher immer nur einzelne Strecken ausgeschrieben wurden, sollen interessierten Bahnunternehmen künftig nach Möglichkeit zusammenhängende Netze angeboten werden. Dabei wird erwartet, dass die Bieter wirtschaftlicher kalkulieren können, weil Fixkosten wie z.B. Wartungs- und Abstellanlagen besser nutzbar und Fahrzeuge freizügiger einsetzbar sind. In Vorbereitung sind Ausschreibungen für zwei Teilnetze: Rheinhessen-Pfalz und Westerwald-Lahntal.

## ■ Rheinhessen-Pfalz

Das Rheinhessen-Pfalz-Netz besteht im Kern aus der Strecke Mainz-Neustadt/Weinstraße über Alzey, Monsheim, Grünstadt und Freinsheim. Die von dieser Achse abzweigenden Strecken nach Bingen und Kirchheimbolanden, Worms, Eiswoog und Frankenthal werden einbezogen, so dass ein Netz von insgesamt 180 km Länge entsteht.

## ■ Westerwald-Lahntal

Mit 223 km ist das Westerwald-Lahntal-Netz sogar noch umfangreicher. Von Limburg ausgehend umfasst es die Strecken nach Au, Siershahn, Koblenz (nur Regionalbahn) und Wiesbaden über Niedernhausen (nur Regionalbahn). Es wird angestrebt, beide Ausschreibungen im Laufe des Jahres 2001 zu starten. Der benachbarte Zweckverband Westfalen Süd schreibt u.a. die RB-Linien im Siegtal aus.

## ■ Rhein-Neckar

Für das Projekt Regional-/S-Bahn-Rhein-Neckar, das für den Ballungsraum Rhein-Neckar von großer Bedeutung ist, konnte die Ausschreibung bereits Ende 2000 veröffentlicht werden. Sie wird gemeinschaftlich vom Land Baden-Württemberg, dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) durchgeführt. Letzterer vertritt den hessischen Kreis Bergstraße. Gewinner der Ausschreibung ist die DB Regio AG, die den Auftrag am 13. August 2001 erhalten hat.

Gegenstand der Ausschreibung war ein Schienennetz, das aus den Strecken Osterburken-Heidelberg-Mann-

heim-Neustadt/W.-Kaiserslautern und Karlsruhe-Heidelberg-Mannheim-Schifferstadt-Speyer besteht. Den Bietern wurden zwei Fahrplanvarianten vorgegeben, die beide auf dem rheinland-pfälzischem Abschnitt Ludwigshafen-Schifferstadt einen 15-Minuten-Takt vorsehen. Bis zum 4-gleisigen Ausbau dieses Abschnitts sind Taktabweichungen zugelassen. In Rheinland-Pfalz werden die Haltepunkte Ludwigshafen Stadtmitte und Speyer Nord neu entstehen. Als Option ist eine Verlängerung von Speyer bis Germersheim vorgesehen. In diesem Fall wird auch ein Haltepunkt Speyer Süd erstellt.

Der Betrieb soll mit Elektrotriebwagen erfolgen, die der Baureihe 425 vergleichbar sind. Der Ausbau aller Bahnsteige auf 76 cm Höhe ist vorgesehen. Dem künftigen Betreiber werden in Bezug auf die Angebotsqualität zahlreiche Vorgaben auferlegt, deren Nichterfüllung Abzüge bei der Vergütung zur Folge hat. Dies betrifft das Sitzplatzangebot, die Pünktlichkeit, die Betreuung der Reisenden durch Zugbegleiter und die Sauberkeit der Fahrzeuge.

Der Betrieb der Regional-/S-Bahn-Rhein-Neckar soll im Dezember 2003 aufgenommen werden. ■



**Die Fokussierung der Wettbewerbsdiskussion auf das Staatsbahnnetz, wo es freien Trassenzugang ohne Diskriminierungen geben soll, und die Quasiabschottung von Regional-, Stadtbahn- und Trambahnnetzen ist nicht nur methodisch ein ordnungspolitischer Widerspruch, sondern verhindert auch praktisch Neu- und Mehrverkehre.**

**Nur alle Schienennetze zusammen ergeben eine halbwegs interessante Erreichbarkeit für die Erschließung bisher unbearbeiteter Verkehrsströme – also echten Mehrverkehr auf der Schiene weg von der Straße – und ungeahnte Umfahrungen von Engpässen. Dies insbesondere, weil das Infrastrukturmanagement der DB durch Zerstückelung und Kappung von Nebenstrecken Umfahrungen vielerorts praktisch unmöglich gemacht hat.**

**Die sinnvolle Verknüpfung der verschiedenen Teilnetze unter der Einbindung von Industrie-, Hafen-, Museumsbahnen und Gleisan-**

**schlüssen ist dringend herbeizuführen.**

**Eine ordnungspolitische Unterlassungssünden erster Rangordnung ist die bisher nicht vollzogene Normung von Sicherungssystemen, Fahrzeugbreiten, Einstiegshöhen, Spurkränzen und Schienenprofilen – nur so sind Schritt für Schritt bei jeder Reinvestitionsmassnahme auf Dauer annähernd vernünftige Rahmenbedingungen für einen funktionierenden Wettbewerb zu schaffen.**

**Auch fehlt aus Sicht der Nachfrager – und um die Nutzer geht es letztendlich – eine einheitliche Kommunikations- und Preissystematik. Nur dies ermöglicht eine problemlose Orientierung unterwegs, Bedienung von Automaten oder Anrechnung von Tickets.**

**Dies sind nur einige wenige Punkte von vielen, bei denen die Strukturreform nicht zuende gedacht wurde. Der VFFV setzt sich dafür ein, dass die Hausaufgaben von der Politik diesbezüglich endlich erledigt werden.** ■

Redaktion: Herr Bleyl, die Firma Bardusch ist heute flächendeckend in ganz Deutschland und mit Tochterunternehmen auch im Ausland vertreten. Können Sie den Aufstieg von der kleinen Wäscherei zum Global Player für unsere Leser nachskizzieren?

Clemens Bleyl: Nun, fünf Generationen von Unternehmertum lassen sich nicht in wenigen Worten nachvollziehen. Eine wesentliche Komponente des Erfolges ist sicherlich der Faktor des Familienunternehmens, der sehr gut zu einer so persönlichen Dienstleistung wie Wäsche und Kleidung passt. Der Erfolgsfaktor des Unternehmens ergibt sich aus einer kundenbezogenen Tradition und Innovation. Dieser scheinbare Widerspruch erlaubt uns, unseren Kunden zu dienen und einen ständig verbesserten Dienst zu leisten. Bardusch hat heute seine Hauptaktivitäten in Europa, aber als Grundprinzip folgen wir unseren Kunden bei ihren Veränderungen. Dadurch haben wir auch Betriebe in Südamerika und Südafrika.

Redaktion: In welchen Geschäftsfeldern engagiert sich Bardusch heute?

Clemens Bleyl: Vollversorgung eines Kunden ist unser Motto. Dazu bieten wir ihm eine attraktive Berufsbeklei-

Redaktion: Jedes Unternehmen ist anders, und Kleidung ist auch ein wichtiger CI-Faktor. Wird bei Mietberufskleidung nicht alles über einen Kamm geschert?

Clemens Bleyl: CI-Kleidung will die Wiedererkennung, dass dieser gut angezogene Mitarbeiter zum Unternehmen X oder einer bestimmten Berufsgruppe gehört. Gleichzeitig wird dem Arbeitsplatz und seinen Anforderungen im Detail aber auch im ganzen Rechnung getragen. Der Bäcker braucht eine hygienische Kleidung, der Schweißer einen schützenden Anzug, der Elektroniker einen antistatischen, evtl. einen fusselfreien Kittel und der Karosseriebauer eine Gürtelschnalle, die den Lack des Autos nicht zerkratzt. In vielen Fällen muss die Bekleidung gleichzeitig noch Wetter- und Wartschutz erfüllen. Sie sehen, die Palette ist so bunt, dass keine Langeweile aufkommt.

Redaktion: Wo liegt der Vorteil für Ihre Kunden, wenn sie die Kleidung ihrer Mitarbeiter der Firma Bardusch überlassen. Kommt mieten bzw. leasen nicht teurer?

Clemens Bleyl: Einen Nutzen haben wir oben schon angerissen. Die Mitarbeiter unserer Kunden präsentieren sich werbewirksam der Öffentlichkeit und



Clemens Bleyl, Geschäftsführer der Firma Bardusch GmbH & Co

zept auch für kleine und mittlere Unternehmen interessant?

Clemens Bleyl: Der Wert eines gesunden, sicheren Mitarbeiters oder der Öffentlichkeitswirkung ist unabhängig von der Unternehmensgröße. Wir ver-

es für alle Bereiche nutzbar macht.

Redaktion: Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter lehnen heute noch einheitliche Berufskleidung ab und tragen lieber „ihren“ Arbeitsanzug oder „ihre“ Kittelschürze. Kleidung ist ja eine sehr

### Interview mit Clemens Bleyl, Geschäftsführer der Firma Bardusch GmbH & Co, Ettlingen

# Tradition + Innovation = Erfolgsfaktor

dung im Mietsystem bis ins persönliche Schrankfach. Gleichzeitig nutzen wir unsere ausgefeilte Logistik, um ihm wo benötigt Arbeitsschutzartikel von Kopf bis Fuß zu liefern. Dabei erfreuen wir uns des Zuspruchs von Industrie und Handwerk, kommunalen Unternehmen, Gastronomie bis hin zu staatlichen Einrichtungen, die wir alle obendrein noch mit einem Raumservice in Form von Schmutzfangmatten und Handtuchspender versehen. Ein erweitertes Paket der Vollversorgung haben wir für Krankenhäuser und Pflegeheime entwickelt, das alle Bereiche der erforderlichen Textilien umfasst, bis hin zu steriler OP-Wäsche und Inkontinenzwäsche. Als weiteren Bereich versorgen wir Hotelketten im Mietsystem mit allen Textilien.

das immer gepflegt. Dabei sind die Kosten so variabel wie die Anzahl der beschäftigten Mitarbeiter oder belegten Betten. Unsere Dienstleistung atmet mit der Größe unserer Kunden. Gleichzeitig kann er immer sicher sein, dass sein Mitarbeiter vorschriftsmäßig geschützt ist. Es wird häufig außer Acht gelassen, dass die Schutzwirkung beim Waschen „zu Hause“ verloren geht. Der Nutzen unserer Kunden liegt auch im Kostenbereich, denn wir nehmen ihm auch die versteckten Arbeiten mit den Textilien ab, z. B. ein kostspieliges eigenes Lager oder eine Wäschekammer werden dann nicht mehr gebraucht.

Redaktion: Sie statten Großbetriebe wie die FRAPORT AG, Opel und die Deutsche Bahn AG mit Mietberufskleidung aus. Aber ist das Kon-

sorgen Kunden aller Größenordnungen mit unserer Dienstleistung, aber die Systeme dahinter sind auf die jeweilige Dimension abgestimmt, damit die Leistung auch passt.

Redaktion: Wird jeder Kunde individuell behandelt, oder gibt es Module, die sie ihren Kunden en bloc anbieten?

Clemens Bleyl: Jeder Mitarbeiter unserer Kunden wird individuell behandelt, er hat seine eigene Kleidung, die ihm auf Wunsch direkt in sein Schrankfach geliefert wird. En bloc ist z. B. ein Einkaufsshop im Internet für Arbeitsschutzartikel, den wir für große Kunden nach ihren Artikelwünschen in deren Intranet stellen. En bloc- und kundenspezifische Lösungen haben eine gemeinsame Quelle, die

individuelle Angelegenheit, nicht nur von der Passform her. Was sagen Sie diesen Mitarbeitern?

Clemens Bleyl: Dieses Thema verschwindet sehr schnell, wenn die ersten Mitarbeiter die neue, schicke Kleidung tragen. Die richtige Passform wird bei einer Anprobe mit einer Musterkollektion sichergestellt. Reicht das nicht aus, wird entsprechend geändert. Und bei Schutzkleidung sprechen die Eigenschaften des Materials eine deutliche Sprache.

Redaktion: Mit welcher Technik schaffen Sie es, dass die Mitarbeiter immer ihr persönliches Kleidungsstück bzw. ihre persönliche Schutzausrüstung am Arbeitsplatz vorfinden? Ist dies bei Großunternehmen, wie z. B. ihrem

Kunden Adam Opel AG für eine „Fremdfirma“ nicht ein nahezu unlösbares logistisches Problem?

Clemens Bleyl: Jeder von uns kennt beim Lebensmittelkauf den Barcode, der an der Kasse über den Scanner gezogen wird. Diesen verwenden wir in einer wesentlich aussagekräftigeren Version. Er kennzeichnet den Träger, die Abteilung in der er arbeitet, wo sein Schrank steht und welches Fach ihm gehört. Mit diesen Informationen wird eine Lieferung an den Kunden vorsortiert. Bei Opel unterhalten wir in jedem Werk ein Servicebüro, dessen Mitarbeiter sorgen dann für eine treffsichere Verteilung. Die gleichen Mitarbeiter stehen dann zur Verfügung, wenn die Diät eines Mitarbeiters erfolgreich war und eine andere Größe gebraucht wird, ein neuer Mitarbeiter einzukleiden ist oder ein Teil stark beschädigt oder abhanden gekommen ist. Unserer Servicebüro ist dann zufrieden, wenn der einzelne Träger zufrieden ist.

Redaktion: Luigi Colani hat einen Lastzug für Sie entworfen. Der Stardesigner hat auch Schmutzfangmatten für Sie geschaffen. Warum verbinden Sie edles Design mit dem doch erst einmal scheinbar banalem Thema Wäsche?

Clemens Bleyl: Unser prägendstes Sinnesorgan ist das Auge. Der visuelle Eindruck hat bei unserem Urteil über ein Unternehmen und seine Mitarbeiter eine wesentliche Funktion. Sehe ich etwas Ansprechendes, so habe ich ein gutes Gefühl. Und das wollen wir doch bei den Kunden unserer Kunden erzielen. Gleichzeitig fühlen sich die Mitarbeiter an ihrem Arbeitsplatz auch wohler.

Redaktion: Was erwartet die Bardusch GmbH in der nächsten Zukunft? Können Sie trotz der düsteren Konjunkturprognosen Ihren Wachstumskurs fortsetzen?

Clemens Bleyl: Ruhe ist die erste Bürgerpflicht. Eine „politische“ Diskussion um eine Prognose kann noch lange keine Realität ersetzen. Das Bardusch-Wachstum liegt in unseren Händen und bis jetzt gelingt es uns, täglich neue Kunden von unserer Leistung zu überzeugen. Und es gibt für uns und unsere Branche noch sehr viel unerschlossenes Potential. Gleichzeitig arbeiten unsere engagierten Mitarbeiter mit Freude daran, unsere Dienstleistung stetig zu verbessern und zu erweitern.

Redaktion: Wir bedanken uns herzlich für dieses Interview, Herr Bleyl. ■

### ■ Schwarzfahlerin gewann

Minderjährige müssen nicht in jedem Fall fürs Schwarzfahren Strafe zahlen. So befand das Amtsgericht Leipzig in einem Prozess der städtischen Verkehrsbetriebe gegen eine 16-Jährige.

Ein Kontrolleur erwischte die Jugendliche in der Straßenbahn ohne gültiges Ticket und verlangte 60 Mark Bußgeld. Die Schülerin beteuerte, unabsichtlich nicht bezahlt zu haben und berief sich mit Erfolg auf den Minderjährigenschutz, wonach Jugendliche unter 18 nur bedingt geschäftsfähig sind.

### ■ VFFV begrüßt Lokführerschein

Die Deutsche Bahn AG, der Verband Deutsche VerkehrsunternehmenVDV und das Eisenbahnbundesamt haben sich auf verbindliche Standards für die Ausbildung der Lokführer geeinigt, die ihren Ausdruck in der Ein-

führung eines allgemeingültigen Lokführerscheines finden. Dieser ist eingeteilt in drei Klassen. Klasse 1 berechtigt nur zu Rangierfahrten, Klasse 2 ist beschränkt auf bestimmte Einsätze und Strecken und Klasse 3 berechtigt zum Führen von Schienenfahrzeugen auf dem gesamten Netz.

### ■ DB AG strebt im Nahverkehr Gewinn an

Der Schienenverkehr der DB Regio fährt derzeit einen geschätzten Verlust von 200 Mio DM im Jahr ein. Nur durch den positiven Beitrag des Busverkehrs wird nach Angaben des Vorstands Personenverkehr, Christoph Franz, ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt.

### ■ Connex will Marktanteil von 20 Prozent

Hans Leister, Geschäftsführer der Connex Regiobahn GmbH und ehemaliger Manager der Deutschen Bahn, strebt in diesem Jahr mit 2.500 Mitar-

beitern einen Umsatz von 300 bis 400 Mio. DM an. Dies entspricht einem Marktanteil im Schienenpersonenverkehr in Deutschland von drei Prozent. In zehn Jahren jedoch will Leister einen Marktanteil im Personenverkehr von 20 Prozent erreicht haben.

Der französische Mutterkonzern Vivendi betreibt weltweit 13.500 Busse und 3.500 Schienenfahrzeuge mit 40.000 Mitarbeitern. Der Umsatz belief sich weltweit auf sechs Mrd DM. In Deutschland betreibt Connex 6 Regionalbahnen, 5 Güterbahnen und 20 Busgesellschaften.

### ■ Leitsystem für Regio-Bahn

Für die Regio-Bahn Mettmann realisiert T-Systems ein Integriertes Leitsystem für Zuglenkung und Bahnhofsbefriedung und übernimmt als Generalunternehmer die komplette Montage und Inbetriebnahme des Übertragungsnetzwerkes und der Bahnhofswerke. ■

## Geräuscharmer Regio-Zug GTW 2/6

Composit-Sandwich-Werkstoffe des schwedischen Herstellers DIAB sind heute weltweit in vielen modernen Triebzügen anzutreffen. So auch in den von der Konstruktion her ungewöhnlichen Fahrzeugen des Niederflur-Gelenktriebwagens GTW 2/6, einer Konstruktion des Herstellerkonsortiums DWA/Bombardier und Adtranz, besser bekannt unter dem DB-Namen „Baureihe 646“. Der dreiteilige Regionaltriebwagen, von dem die DB Regio 44 Einheiten zum Einsatz auf ihren ostdeutschen Nahverkehrsstrecken geordert hat, geht auf ein Konzept der schweizer Firma Stadler zurück, das eine völlige Trennung von Antriebs- und Fahrgastbereich vorsieht: Die dielektrische Antriebseinheit wird in einem Container zwischen den beiden Steuerwagen mitgeführt.

Die Steuerwagen werden in einer kombinierten Schraub-/Schweiß-Konstruktion aus Aluminium gefertigt, die für die Stabilität des Fahrzeugs sorgt. Das Dach ist in Aluminium-Sandwichbauweise hergestellt und wird mit den Dachlängsträgern verklebt. Auch der markante Fahrzeugkopf ist ein DIVINY-CELL-GFK-Produkt, das mit dem Wagenkasten verklebt wird. Trotz ihrer Hochfestigkeits-Leistungsmerkmale im praktischen Einsatz

sind die DIAB-Materialien besonders leicht zu verarbeiten, wozu konventionelle Werkzeuge verwendet werden können.

Durch die Verbindung von Konstruktionsweise und eingesetzten Werk-

Der Innenraum kann je nach Kundenwunsch flexibel gestaltet werden. Möglich sind z. B. ein 1. Klasse-Abteil im Hochflurbereich und Sitze in 2+2 und/oder 2+3 Anordnung, oder der Einbau eines geschlossenen Toilettensystems. ■



Niederflur-Gelenktriebwagen GTW 2/6 der Hessischen Landesbahn: Geräuscharm dank des Einsatzes von DIAB-Komposit-Sandwichmaterialien

stoffen hat der GTW 2/6 im Fahrzeuginnern einen äußerst geringen Geräusch- und Vibrationsspiegel – heute ein wichtiges Komfortmerkmal für den Fahrgast und damit ein echter Wettbewerbsvorteil für die Betreiberbahnen!

Außer auf DB-Regio-Strecken in Berlin/Brandenburg ist der GTW 2/6 im Einsatz bei der DB-Tochter Usedomer Bäderbahn (14 Einheiten) und auf den nordhessischen Strecken der Hessischen Landesbahn (30 Einheiten). ■

(pcm-gs) Der ÖPNV soll der Massenbeförderung dienen. Die traditionelle Marktforschung entstammt aber dem Nischenmarketing aus dem Konsumgüterbereich und focussiert deshalb allzu häufig nur unzureichend die Gesamtnachfrage und vorhandene Kreuzreagibilitäten. Benötigt wird aber

Mobilitätsanlässe sowie der Modal-Split ermittelt. Dabei wird sowohl die realisierte als auch nicht realisierte Transportnachfrage detailliert erfasst.

Danach stellt publicconcept vor Ort - dort wo die Nutzungsentscheidung für oder gegen den ÖPNV getroffen wird

aufgrund z. B. soziokultureller Einflüsse verschieden sind.

MaSys berücksichtigt als solche Einflussfaktoren auf den Modal-Split z.B. Einwohnerdichte, Anlasstruktur, Pendlerquote, Transitbedeutung, Alternativenqualität, Nachfrager-

veau, sowie die möglichen Umsatzpotentiale und ermittelten neuen Kostenstrukturen dargestellt. Man kann nun die Maßnahmen aussuchen, die für sich genommen oder in Bündelung mit weiteren die angestrebte Verbesserung der Umsatz-Kosten-Verhältnisse bewirken.

# Mit MaSys bessere Marktchancen gewinnen

für die alltäglichen Marketingentscheidungen von Verkehrsverbänden und -unternehmen ein Planungsinstrument, das es ermöglicht, das gesamte Spektrum der Nachfragebedürfnisse systematisch zu erkennen, um daran unterschiedliche Möglichkeiten der Angebotsverbesserung reflektieren zu können.

Die Frankfurter Verkehrsberater der publicconcept consulting GmbH haben hierzu mit dem Marktbearbeitungssystem MaSys eine bisher einmalige Verzahnung von Nachfrage-, Angebots- und Produktionsdaten erreicht, die einerseits eine hohe Planungstransparenz ermöglicht, andererseits die Prüfung unterschiedlichster Planungsvarianten flexibel zulässt.

MaSys ist ganz darauf ausgelegt, gezielt die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit verbessern zu können und ermöglicht tatsächlich die Verfolgung des klassischen Ansatzes der Ökonomie, die kostengünstigsten Angebotsverbesserungen zu ermitteln, mit denen man die größtmöglichen Nachfragezuwächse erreichen kann.

- in den Marktumfeldern die Nachfragebarrieren fest. Dies geschieht für 14 Nachfragekriterien, die in sich durch zu beurteilende Qualitätsaspekte determiniert werden:

- Ausstattungskomfort
- Distanzpassend
- Erreichbarkeit
- Verfügbarkeit
- Informationsklarheit
- Platzangebot
- Preisgestaltung
- Sauberkeitsempfinden
- Sicherheitsgefühl
- Transaktionspunkt
- Transporttempo
- Umsteigeoptimal
- Zugangsbequem
- Zusatzleistungen

Diese 14 Nachfragerbeurteilungen werden bei MaSys gleich monetär bewertet, d.h. man kann für das Marktumfeld sofort erkennen, wieviel Umsatzpotential geht jährlich durch den Angebotsmangel verloren bzw. ist gefährdet, solange den Nachfragerbedürfnissen hier nicht durch eine Angebotsverbesserung entsprochen

bindung, Einkommensniveau, Altersstruktur, Geobarrieren sowie Kulturbarrieren.

Die so gewonnenen Daten eröffnen nun die Möglichkeit, im Marketing dezidiert auf die örtliche Marktsituation bezogen zu überlegen, welche Maßnahmen getroffen werden müssen, um die jeweilige Nachfragebarriere zu beseitigen. Hierzu bietet MaSys mehrere Bearbeitungsebenen an, da manche Maßnahmen nur das Umfeld betreffen, andere hingegen die Linie oder sogar das gesamte Netz berühren und die Kostenumlage entsprechend vorgenommen werden muss.

Verbesserungen der Kostenstruktur können ebenso festgehalten werden, wie Kostenübernahmen durch Subventionsträger.

Die von publicconcept gewonnenen Erfahrungen mit Durchoptimierungen von Linienführungen und der Ressourcendisposition führen dabei häufig zu verblüffenden Kostensenkungspotenzialen bei gleichzeitigen Leistungsverbesserungen.

In der Diagrammdarstellung können Varianten anschaulich ausprobiert werden - MaSys errechnet sofort die wirtschaftlichen Konsequenzen und ermöglicht so eine sichere Entscheidung.

Die ermittelten neuen Umsatz- und Kostenwerte werden von MaSys aus den Marktumfeldern wieder zu einer neuen Gewinn- und Verlustrechnung kumuliert. So ist nicht nur ein Vergleich zu den Vorjahreswerten möglich, sondern auch eine Fortschreibung der Marktbearbeitung für das Folgejahr. Ferner kann das Controlling verglichen, ob die sich einstellenden Realwerte auch den Planwerten entsprechen. Ein Nachsteuern in der nächsten Planungsphase wird dadurch möglich. Ein weiterer Vorteil des Prognose- und Planungsinstrumentes MaSys ist also, daß es einen unmittelbaren Bezug zur Unternehmensrechnung herstellt. publicconcept setzt dabei ganz bewusst die Standardsoftware Microsoft Excel für die Datenerfassung und Datenberechnung ein, um eine unproblematische Einbindung in andere Softwareanwendungen des Kunden zu ermöglichen und umfassende Softwareschulungen zu vermeiden.

Insgesamt ist das Marktbearbeitungssystem MaSys als offensiver Ausweg aus dem leider üblich gewordenen Teufelskreis aus mangelnder Nachfrage, Kostensteigerung, Streckenstilllegung, unattraktives Angebot, mangelnde Nachfrage, usw. zu sehen. Setzt es doch nicht einseitig an der vorgeblich zu hohen Kostenbelastung unrentabler Strecken an, sondern bietet deutliche Alternativen in der Ausschöpfung unerkannter Nachfragerpotenziale. Ein Weg, der auch in den aktuellen Diskussionen um die Erhaltung der Regionalstrecken der Bahn allzu oft unter den Tisch gekehrt wird. Das ist schade, denn für die bisher mit MaSys bearbeiteten Linien und Regionen konnten wesentliche Verbesserungen in der Wirtschaftlichkeit im Bahn- und Busverkehr ermittelt werden. ■



Dazu werden die Ertrags-, Umsatz-, Subventions-, Kosten- und Aufwandswerte den Marktumfeldern entlang der zu bearbeitenden Linie oder Region zugerechnet. In diesen Marktumfeldern werden Mobilitätspotentiale,

wird. Die Ergebnisse fallen übrigens von Marktumfeld zu Marktumfeld völlig unterschiedlich aus, weil einerseits die Angebotsqualität an den Stationen recht unterschiedlich sein kann, aber auch weil die Nachfrageransprüche

Die Angebotsmaßnahmen werden bei MaSys den einzelnen Nachfragerkriterien zugeordnet. In einer Diagrammdarstellung erhält das beauftragende Verkehrsunternehmen das bisherige Umsatzaufkommen und Kostenni-

## Neuentwickeltes Spezialfahrzeug von Windhoff

# BVG bekämpft den Fahrlärm

Straßenbahn-geplagte Anlieger von Großstadtstraßen können bestätigen, welch einen akustischen Hintergrund dieses Transportmittel liefert. Das um so mehr, wenn die Wartung der Gleise nur sporadisch erfolgt, also zu meist erst, wenn sich schon Riffel und andere Beschädigungen des Schienenweges eingestellt haben. Erhöhter Fahrlärm signalisiert dann zugleich wachsenden Verschleiß an Rädern, Fahrwerk und Gleiskörper. Um die Schienen kontinuierlich im Bestzustand zu halten, ist daher permanente Pflege nötig. Nur bei stetigem Schliff der Oberfläche kann lärm- und verschleißfördernde Rauigkeit und Unebenheit der Schienen wirksam eingedämmt werden.

Der Windhoff AG in Rheine ist es jetzt gelungen, ein Schienenschleiffahrzeug mit modernster Technik zu entwickeln, das fast wie eine normale Straßenbahn aussieht und dauernd im ge-

unter dem ein zweiachsiges Schleifgestell montiert ist. Dessen Schleifsteine sorgen mit ihrem variablen Anpressdruck für stets optimale Schleifwirkung. Besonders schwierige Problemfälle löst das Fahrzeug durch einfache Umschaltung auf oszillierenden Betrieb.

Hierbei werden die Schleifsteine mit Hilfe eines separaten Antriebs zum Schwingen gebracht. Alle Arbeiten gehen in einer bisher nicht gekannten Laufruhe vonstatten. Die Schleifgeräusche sind auf ein gut erträgliches Mindestmaß gedämmt.

So atmen nicht nur die Anwohner der Bahnstrecken auf, auch die Betreibergesellschaften freuen sich über die neue, verschleißminimierende Investition, die das Image der Straßenbahnen als Verkehrsträger mit Zukunft wirksam unterstreicht. Denn schlecht gewartete Strecken werden zwangsläufig zu



**Windhoff-Fahrzeug der BVG, 400 kW-Antrieb, 13 Meter Länge und 32,5 t Betriebsgewicht.**

samten Straßenbahnnetz unterwegs sein kann, um jede noch so kleine Unebenheit an den Gleisen zu beseitigen. Eine Wohltat für die Umwelt dank verminderter Geräuschabstrahlung und eine lohnende Investition für die Bahngesellschaften, die nun ohne zusätzlichen Aufwand ihre Fahrstrecken optimal pflegen können. Denn das Besondere an der Windhoff-Entwicklung: der neue Typ von Schienenschleiffahrzeug kann rund um die Uhr im fahrplanmäßigen Straßenbahnverkehr mitgeführt werden, ohne den Fahrgastbetrieb zu beeinträchtigen. Nicht nur die lauten Geräusche reduzieren sich, sondern auch der Verschleiß der Radreifen und der Gleise.

Es handelt sich dabei um ein vierachsiges Spezial-Schienenfahrzeug,

mehr oder weniger holprigen, lärmenden Marterstrecken für Passagiere, Anwohner und Material.

Neben anderen Verkehrsbetrieben hat die BVG in Berlin die Anschaffung eines der neuen Windhoff-Schienenschleiffahrzeuge nun realisiert und die Neuerung kürzlich der Öffentlichkeit vorgestellt. Besonders loben die Verkehrsexperten in der Hauptstadt, jetzt nicht mehr vom Terminkalender fremder Firmen abhängig zu sein: Mit ihrem eigenen Schienenschleifwagen haben sie die Instandhaltung ihres Streckennetzes endlich problemlos selbst im Griff. Das Windhoff-Fahrzeug bürgt tagtäglich für bestmögliche Materialschonung und Umweltfreundlichkeit des bedeutenden Verkehrsträgers Straßenbahn. ■

■ **Arbeitszimmer**

Die Kosten eines häuslichen Arbeitszimmers sind unbegrenzt (also auch über 2.400 DM im Jahr) absetzbar, wenn das Arbeitszimmer Mittelpunkt der gesamten betrieblichen und beruflichen Betätigung ist. Der vollständige Abzug der Kosten des Arbeitszimmers ist nach dem Gesetzeswortlaut zum Beispiel dann nicht möglich, wenn ein Unternehmer zwar für seinen Hauptberuf ganz überwiegend im Arbeitszimmer tätig ist, er daneben aber noch einen Nebenberuf ausübt, für den er das Arbeitszimmer nicht benötigt. Das Finanzgericht München hält es für verfassungswidrig, wenn der völlige Abzug der Arbeitszimmerkosten nur deshalb verloren geht, weil ein Unternehmer oder Arbeitnehmer neben seinen Hauptberuf noch einer Nebentätigkeit außer Haus nachgeht, wenn ohne diesen Nebenberuf das Arbeitszimmer voll abgesetzt werden könnte. Die Entscheidung liegt nun beim Bundesfinanzhof, später gegebenenfalls beim Bundesverfassungsgericht. ■

■ **Weiterbildung**

Seminare, Sprachkurse und alle anderen Fortbildungsmaßnahmen, die vom

(Weihnachtsgeld) nach dem Tarifvertrag zeitanteilig für jeden vollen Monat der Beschäftigung, kann bei einer vereinbarten Gehaltsumwandlung im Juni nur noch das anteilige Weihnachtsgeld für die Monate Juni bis Dezember 2001 für die Direktversicherung verwendet werden. ■

■ **Verdachtskündigung**

Schließt ein Arbeitgeber mit seinem Mitarbeiter, gegen den wegen einer konkreten Straftat im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit ermittelt wird, einen Aufhebungsvertrag, und stellt ihn unwiderruflich von der Arbeit frei, kann er später das Arbeitsverhältnis noch fristlos kündigen, wenn sich neue Verdachtsmomente für eine weitere Straftat ergeben. Im Urteil vom 05. April 2001 (AZ: 2 AZR 217/00) hat das Bundesarbeitsgericht als Voraussetzung für die weitere Kündigung genannt, dass ein schwerwiegender Verdacht einer Straftat vorliegen muss, der geeignet ist, das Vertrauen des Arbeitgebers in den Mitarbeiter zu zerstören und damit die Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses unzumutbar zu machen. Die vorangegangene unwiderrufliche Freistellung des Mitarbeiters stehe der außerordentlichen Verdachtskündigung nicht entgegen. Im konkreten Fall war es dem Arbeitgeber nicht zuzumuten, an den Arbeitnehmer bis zur vereinbarten Beendigung des Arbeitsverhältnisses weitere Gehalts- und Abfindungszahlungen in erheblicher Höhe zu erbringen, da das Vertrauensverhältnis wegen des Verdachts einer Straftat endgültig zerstört war. ■

■ **Geburtsbeistand**

Ohne Trauschein gibt's nur unbezahlte Arbeitsfreistellung für den Geburtsbeistand, denn Ledige haben laut Urteil des Bundesarbeitsgerichtes keinen Anspruch auf bezahlte Arbeitsfreistellung, um der nicht-ehelichen Partnerin bei der Geburt des gemeinsamen Kindes beizustehen (BAG-Urteil Az: 6 AZR 492/99). ■

■ **Arztbesuch**

Ein Arbeitnehmer kann nicht in jedem Fall damit rechnen, dass ihm sein Arbeitgeber den Arztbesuch während der Arbeitszeit bezahlt. Dem Mitarbeiter kann Lohn oder Gehalt für die Zeit seiner Abwesenheit gekürzt werden, wenn er nicht nachweisen kann, dass ein anderer Termin außerhalb der Arbeitszeit nicht möglich war. Das ergibt sich aus § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuches. ■

Arbeitnehmer ausschließlich zur beruflichen Qualifizierung besucht werden, können vom Arbeitgeber übernommen werden, ohne dass hierfür Steuern und Sozialabgaben anfallen. ■

■ **Direktversicherung**

Ab 2001 lässt die Finanzverwaltung nur noch die Umwandlung künftiger Lohnansprüche in Beiträge zu einer Direktversicherung zu. Bereits entstandene Ansprüche auf Lohn können nicht mehr in Direktversicherungsbeiträge umgewandelt werden. Entsteht z.B. der Anspruch auf ein 13. Monatsgehalt

Schlussformel beim Arbeitszeugnis

Das Bundesarbeitsgericht hat (Az.: 9 AZR 44/700) in einem konkreten Fall entschieden, dass die häufig üblichen Dankes- und Bedauernsformeln am Schluss eines Arbeitszeugnisses nicht zu den gesetzlich bestimmten Mindestinhalten gehören. Das BAG begründete seine Entscheidung wie folgt: Zwar werden Schlussformeln in Zeugnissen vielfach verwendet, jedoch besteht darauf kein Anspruch. Nach § 630 BGB habe der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses ein Zeugnis über Art und Dauer des Arbeitsverhältnisses sowie über Führung und

Leistung zu erteilen. Da die Schlussformel weder Führung noch Leistung berücksichtige, sei sie nicht einklagbar. Das Zeugnis sei so zu formulieren, dass es aus sich heraus verständlich sei. Daher darf es keine „Geheimzeichen“ enthalten, aus denen eine Distanzierung des Arbeitgebers vom Zeugnistext ergibt. Das Fehlen einer Schlussformel wie „Wir bedauern ihr Ausscheiden und danken für die stets gute Zusammenarbeit. Für die Zukunft wünschen wir alles Gute und weiterhin viel Erfolg“ sei nicht als „Geheimzeichen“ zu verstehen. ■

**Kontaktadresse VFFV**

**Bundesgeschäftsstelle**  
Offenbacher Landstraße 188  
60599 Frankfurt

Telefon: (069) 61 99 24 64  
Telefax: (069) 61 99 24 65  
eMail: vffv@vffv.de

**Kontaktadressen VBB**

**1. Bundesvorsitzender**  
Rolf Wimmer  
Günthersburgallee 79  
60389 Frankfurt

Tel.: (069) 46 99 44 80  
Handy: (0172) 66 15 17 5  
eMail: Rolf.Wimmer@bku.db.de

**2. Bundesvorsitzende**  
Anita Hausmann  
Weisse Gasse 23a  
63628 Bad Soden-Salmünster - Wahlert

Tel.: (06056) 33 01 bzw. 740 50 92  
Fax: (06056) 740 50 90

**Kontaktadressen AKA Bahn e.V.**

**Vorsitzender:**  
Holger Metschulat  
Schloßgartenstraße 1/301  
64283 Darmstadt

Tel.: (06151) 78 24 16

**Stellv. Vorsitzender:**  
Jörg Brill  
Hasselgasse 31  
64853 Otzberg

Tel.: (06162) 72 538

**Kontaktadressen VDM**

**1. Bundesvorsitzender**  
Dr. Horst Walter Christ  
Willemerstraße 7, 63067 Offenbach

Tel.: (069) 88 04 75

**2. Bundesvorsitzender**  
Dipl.-Met. Tasso Rieker  
Fritz-von-Unruh-Straße 4, 56077 Koblenz

Tel.: (0261) 72 757

**Vorsitzender Zweigverband Nord**  
Dipl.-Met. Wolfgang Klockow  
Dohlenreihe 3, 24837 Schleswig,

Tel.: (04621) 5614

**Vorsitzender Zweigverband West**  
Dr. Horst Walter Christ  
Willemerstraße 7, 63067 Offenbach

Tel.: (069) 880475

**Vorsitzender Zweigverband Ost**  
Prof. Dr. Werner Wehry  
Schützallee 7 a, 14169 Berlin

**Vorsitzender Zweigverband Süd**  
Dipl.-Met. Werner Scholze  
Marbachstraße 12 A, 81369 München,

Tel.: (089) 7697053