

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	VIII
Tabellenverzeichnis	IX
Abkürzungsverzeichnis	XI
1. Einleitung	1
1.1 Problemstellung	1
1.2 Zielsetzung	1
1.3 Vorgehensweise	2
1.4 Begriffsbestimmung	4
2. Ordnungspolitische Rahmenbedingungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)	6
2.1 Zuständigkeitsverantwortung und Finanzierung - Ausgestaltung und Defizite	6
2.1.1 Zuständigkeitsverantwortung	6
2.1.1.1 Struktur der Verkehrsunternehmen	6
2.1.1.2 Zuständigkeiten der Gebietskörperschaften	8
2.1.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als Gestaltungsinstrument	10
2.1.1.3.1 Rechtliche Grundlagen	11
2.1.1.3.2 Linienkonzession versus Gebietskonzession	12
2.1.1.3.3 Problematik der Besitzstands- klausel	13
2.1.1.3.4 Schienenparallelverkehr	14
2.1.1.3.5 Integration des Schüler- verkehrs	16
2.1.1.3.6 Kooperationsformen auf Basis des PBefG	18
2.1.1.4 Schlußfolgerung	19

- II -

2.1.2	Finanzierung	21
2.1.2.1	Finanzleistungsarten	21
2.1.2.1.1	Investitionshilfen	21
2.1.2.1.2	Sonstige direkte Förderung	23
2.1.2.1.3	Defizitausgleich für ÖPNV-Betriebe	24
2.1.2.1.4	Ausgleichszahlungen nach EWG-Verordnung 1191/69	26
2.1.2.1.5	Ausgleichszahlungen für die Schüler- und Schwer- behindertenbeförderung	27
2.1.2.1.6	Steuerliche Erleichterungen	29
2.1.2.1.7	ÖPNV-übergreifende Zuschüsse	30
2.1.2.2	Schlußfolgerung	31
2.2	Regionalisierung zur Verbesserung der Rahmenbedingungen	32
2.2.1	Konzept der Regionalisierung	32
2.2.2	Regionalisierung der Zuständigkeits- verantwortung	33
2.2.3	Regionalisierung der Finanzierung	34
2.2.3.1	Änderung des Finanzausgleichs	34
2.2.3.2	Konzept der speziellen Entgelte	36
2.2.3.3	Bedeutung der EWG-Verordnung 1191/69 und 1893/91	38
2.2.4	Vorschläge der Arbeitsgruppe ÖPNV	42

3. Gestaltung des Eisenbahnverkehrs auf Nebenstrecken im Ausland	45
3.1 Schweden	45
3.1.1 Regionalisierung	45
3.1.2 Trennung von Netz und Betrieb	46
3.1.3 Bewertung des schwedischen Modells	47
3.2 Österreich	48
3.3 Schweiz	52
4. Betriebswirtschaftliche Analyse des Schienenverkehrs der Bundesbahn und der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) auf Nebenstrecken	56
4.1 Produktionsvoraussetzungen der Eisenbahnunternehmen auf Nebenstrecken	56
4.1.1 Betriebsführung von Netz und Betrieb	56
4.1.2 Verkehrsaufkommen auf Nebenstrecken	59
4.1.2.1 Personenverkehrsaufkommen	60
4.1.2.1.1 Determinanten und ihre Entwicklung	60
4.1.2.1.2 Auswirkungen auf das Aufkommen	62
4.1.2.2 Güterverkehrsaufkommen	64
4.2 Die Bundesbahn als Betreibergesellschaft von Nebenstrecken	65
4.2.1 Die Entwicklung des Streckennetzes der Deutschen Bundesbahn	65
4.2.2 Unternehmensspezifische Probleme der DB	70
4.2.2.1 Gesellschaftsform	70
4.2.2.2 Personalpolitik	74
4.2.2.3 Innerbetriebliche Organisation	76
4.2.2.4 Rechnungswesen	79
4.2.2.5 Verwendete Betriebstechnik	85

4.3	NE-Bahnen als Betreibergesellschaften von Nebenstrecken	88
4.3.1	NE-Bahnen in der Bundesrepublik Deutschland	88
4.3.1.1	NE-Bahnen des nicht-öffentlichen Verkehrs	89
4.3.1.1.1	Hafenbahnen	89
4.3.1.1.2	Industrie- und Werkseisenbahnen	89
4.3.1.2	NE-Bahnen des öffentlichen Verkehrs	91
4.3.1.2.1	Verkehrsaufkommen, Investitionen und Streckennetz	91
4.3.1.2.2	Struktur der Unternehmen	93
4.3.1.2.3	Unternehmenszusammenschlüsse	98
4.3.1.3	Kooperation zwischen NE-Bahnen und der DB	99
4.3.1.3.1	Einführungsvertrag	99
4.3.1.3.2	Wechselverkehr und andere Kooperationsformen	100
4.3.1.3.3	Bedeutung der EWG-Verordnung 440/91	102
4.3.2	Vorteile der NE-Bahnen im Vergleich zur Bundesbahn auf Nebenstrecken	104
4.3.2.1	Gesellschaftsform	104
4.3.2.2	Personalpolitik	107
4.3.2.3	Innerbetriebliche Organisation und Rechnungswesen	108
4.3.2.4	Verwendete Betriebstechnik	110

4.4	Überprüfung der Aussagen anhand quantitativer Kenngrößen	114
4.4.1	Produktivitätskennziffern	114
4.4.2	Kostenanalyse	117
4.4.2.1	Kostenstruktur	117
4.4.2.2	Wertegerüst und Mengengerüst	119
4.5	Schlußfolgerung	123
5.	Analyse ausgewählter NE-Bahnen	124
5.1	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG)	124
5.1.1	Infrastruktur und Fahrzeugpark	124
5.1.2	Wirtschaftliche Analyse	126
5.1.2.1	Kosten- und Erlösstruktur	126
5.1.2.2	Produktivitätskennziffern	131
5.1.3	Übernahme von Bundesbahnstrecken	133
5.1.3.1	DB-Nebenbahnstrecke Weil der Stadt-Calw	133
5.1.3.2	DB-Nebenbahnstrecken Böblingen - Dettenhausen und Böblingen - Renningen	135
5.1.4	Schlußfolgerung	137
5.2	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG)	138
5.2.1	Übernahme einer Bundesbahnstrecke (Hardtbahn)	139
5.2.2	Kooperation AVG - DB	142
5.2.3	Organisation der Finanzierung und Verantwortung	143
5.2.4	Wirtschaftliche Analyse	145
5.2.4.1	Kosten und Erlösstruktur	145
5.2.4.2	Produktivitätskennziffern	147
5.2.5	Schlußfolgerung	148

5.3	Dürener Kreisbahn GmbH (DKB)	149
5.3.1	Ausgangssituation	149
5.3.2	ÖPNV-Konzept der DKB	151
5.3.3	Kostenvergleich DKB - DB	154
5.3.4	Realisierung des ÖPNV-Konzepts	162
5.3.4.1	Modalitäten der Betriebsübergabe der Schienenstrecken	162
5.3.4.2	Finanzierung der Betriebs- und Inve- stitionskosten	163
5.3.5	Schlußfolgerung	164
5.4	Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)	164
5.4.1	Ausgangssituation	164
5.4.2	Konzept der EVB	165
5.4.3	Realisierung des Konzepts	169
5.4.4	Schlußfolgerung	170
6.	Bedeutung der Analyseergebnisse für die Deutsche Reichsbahn	172
6.1	Marktstellung der Deutschen Reichsbahn	172
6.1.1	Veränderung der Marktanforderungen	172
6.1.1.1	Vereinigung der deutschen Staaten	172
6.1.1.2	Politische Liberalisierung der osteu- ropäischen Staaten	174
6.1.1.3	Europäischer Binnenmarkt 1992	176
6.1.2	Entwicklung des Verkehrsaufkommens	177
6.1.2.1	Güterverkehr	177
6.1.2.2	Personenverkehr	178

6.2	Bestandsanalyse der Schieneninfrastruktur	179
6.2.1	Streckennetz der Deutschen Reichsbahn	179
6.2.2	Klassifizierung des Streckennetzes	181
6.2.2.1	Kriterien der Abgrenzung	181
6.2.2.2	Strecken des Kernnetzes und Ergänzungsnetzes	182
6.3	Anpassungsbedarf der Deutschen Reichsbahn	183
6.3.1	Umfang und Art der Schieneninfrastrukturinvestitionen	183
6.3.2	Verteilung des Investitionsvolumens auf die Streckenarten	184
6.4	Erste Konzepte für die Gestaltung des Eisenbahnverkehrs auf dem Ergänzungsnetz und den Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn	185
6.4.1	Harzer Schmalspurbahnen	186
6.4.2	Konzepte der Länder	187
6.5	Schlußfolgerung	188
7.	Zusammenfassung und Ausblick	190
	Literaturverzeichnis	194
	Anhang	211

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bundesbahn (in 1000 Pers.)	63
Abbildung 2:	Anteile der Fahrgastgruppen an Verkehrsaufkommen und Einnahmen	127
Abbildung 3:	Anteile der Transportarten an Verkehrsaufkommen und Einnahmen	128
Abbildung 4:	Kostenstruktur der WEG	130
Abbildung 5:	Kostenstruktur der Albtal Verkehrsgesellschaft	146

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im ÖPNV im Jahr 1990	7
Tabelle 2:	Staatliche Aufwendungen für den ÖPNV im Jahr 1988	31
Tabelle 3:	Kennzahlen des Schienenverkehrs der Schweiz und Westdeutschlands	53
Tabelle 4:	Die Entwicklung des Streckennetzes der Deutschen Bundesbahn von 1960 bis 1990	69
Tabelle 5:	Brutto-Anlageinvestitionen der NE-Bahnen des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 1991 -1993	92
Tabelle 6:	Kennzahlen der Nichtbundeseigenen Eisenbahn in Westdeutschland	93
Tabelle 7:	Verkehrsarten der NE-Bahnen	95
Tabelle 8:	Ausgewählte NE-Bahnen	97
Tabelle 9:	Produktivitätskennziffern der NE-Bahnen und der Deutschen Bundesbahn	115
Tabelle 10:	Kostenstruktur der Deutschen Bundesbahn und der NE-Bahnen	118
Tabelle 11:	Betriebe der Württembergischen Eisenbahngesellschaft	125
Tabelle 12:	Verkehrserlöse der Einzelbetriebe der WEG im Jahr 1989	126
Tabelle 13:	Produktivitätskennzahlen der WEG	132
Tabelle 14:	Untersuchungsergebnisse der Strecken Sindelfingen - Böblingen und Böblingen - Dettenhausen in Abhängigkeit von verschiedenen Betriebsvarianten (Angaben in TDM)	136
Tabelle 15:	Produktivitätskennzahlen der AVG	147
Tabelle 16:	Kosten und Erlöse der Bundesbahn auf den Strecken Düren -Heimbach und Düren - Jülich für das Jahr 1989	156
Tabelle 17:	Kosten und Erträge der Strecken Düren - Heimbach und Düren - Jülich bei Einsatz des Triebwagens 628/929 für das Jahr 1986	158
Tabelle 18:	Wirtschaftlichkeitsvergleich der Dürener Kreisbahn und der Bundesbahn	161
Tabelle 19:	Kostenelemente der Strecken- und Fahrzeugunterhaltung sowie Antriebs- und Betriebsstoffe	166

Tabelle 20:	Kosten und Erträge der Bedienung des Schienennetzes im Elbe-Weser-Raum durch die EVB	168
Tabelle 21:	Bruttoinlandsprodukt pro Kopf (1985, in US-Dollar)	175
Tabelle 22:	Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens der DR und des Modal Split von 1988 bis 2010	178
Tabelle 23:	Entwicklung des Personenverkehrs in Ostdeutschland von 1988 bis 2010	179
Tabelle 24:	Netzdichten der Eisenbahnen im Vergleich	180
Tabelle 25:	Verkehrsinvestitionen des Bundes für die Deutsche Reichsbahn	184