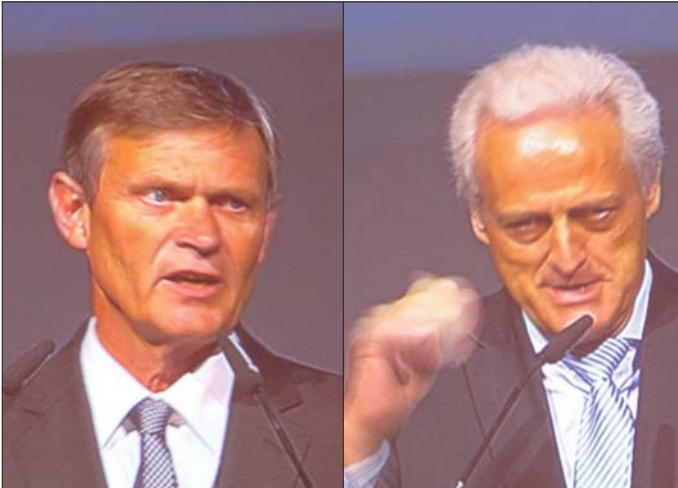


# Die VDV-Jahrestagung in Düsseldorf, 11.-13. Juni 2012

von Dr.-Ing. E.h. Harry Hondius, Dipl.-Ing. ETHZ, Beaufays, Belgien



**1. Jürgen Fenske, Präsident des VDV (links), und Dr. Peter Ramsauer – ein dynamischer Verkehrsminister** Aufnahmen ohne anderen Vermerk: H. Hondius

Einer der wunden Punkte des deutschen ÖPNV-Denkens, verankert nicht zuletzt im Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV), war immer der hohe Kostendeckungsgrad, den man jährlich nannte. Wie definiert? In einem modernen kapitalistischen System muss man alle Gegenstände, die für den Erhalt des Betriebes und die Absicherung der Zukunft nötig sind, auf Ersatzwert abschreiben. Busse z.B. in zwölf Jahren, Straßenbahnen in 25 Jahren, Tunneln in 50 Jahren usw. Tut man das nicht, hat man keine Fonds, um seine Betriebsmittel zu erneuern. Deshalb mussten in den 1930er Jahren so viele Tramsysteme verschwinden. Man konnte die Mittel zur Erneuerung nicht verdienen. Prof. Gerd Aberle hat davor oft in Internationales Verkehrswesen gewarnt. Je weniger man abschreibt, umso höher ist der Kostendeckungsgrad und umso geringer die jährliche Verlustkompensation der öffentlichen Hand. Aber, dann muss man für Erneuerungen die Hand aufhalten und es kommen sehr große Summen zusammen! In einem Falblatt des VDV geht man nun sogar so weit, dass man 77,4 % durchschnittlichen Kostendeckungsgrad in Deutschland 32 % in Frankreich gegenüber stellt. Für Schienensysteme, die integral abschreiben, d.h. auch die Infrastruktur, sind 32 % gar nicht so absonderlich. Die klassische Niederländische Staatsbahn mit ihren Ingenieurbüros und Baufirmen erreichte 1990 etwa 50 % integraler Kostendeckung und war damals ein durchaus moderner Betrieb. Brüssel erreicht ohne Abschreibungen in die Infrastruktur 55 %. Aber vergleicht man da nicht Äpfel und Birnen? Wir haben dem UITP-Generalsekretär Alain Flausch in Düsseldorf vorgeschlagen, hier einmal einige klare Modelle aufzustellen. Der Moment der Wahrheit scheint angebrochen.

Schwerpunkt der diesjährigen VDV-Jahrestagung war doch das Geld. Ein vom VDV beauftragtes Gutachten der Firma Intraplan aus München kam zu dem Schluss, dass die Sanierung der U- und Straßenbahnen in Nordrhein-Westfalen in den nächsten fünf Jahren 1,1 Mrd. EUR erfordert. Dies wurde von den Herren Jürgen Fenske (Abb. 1), Präsident des VDV, und Dirk Biesenbach, Direktor der Rheinbahn, vorgetragen und in der VDV-Pressemitteilung wiedergegeben:

„Befragt wurden alle 11 U-Bahn-/Stadtbahnunternehmen in Nordrhein-Westfalen und die jeweiligen Trägerkommunen (BOGESTRA, Bochum/Gelsenkirchen/Herne, DSW21, Dortmund, DVG, Duisburg, EVAG, Essen, KVB, Köln, moBiel, Bielefeld, MVG, Mülheim/Ruhr, Rheinbahn, Düsseldorf, STOAG, Oberhausen, SWB/SSB, Bonn und SWK, Krefeld).

Erfasst wurde der Reinvestitionsbedarf in die Strecke, unterteilt nach Ingenieurbauwerken, Oberbau/Gleiskörper, Fahrstromversorgung und Signalisierung sowie in die Stationen, unterteilt nach Ingenieurbauwerken, Ausstattung und Rolltreppen/Aufzüge. Weiter erfasst wurde die Investitionsnotwendigkeit in Abstellanlagen, Werkstätten und Betriebsleitzentralen sowie die notwendigen Nachrüstungen für Brandschutz und den barrierefreien Ausbau.

Unabhängig von der tatsächlichen (i. d. R. kürzeren) Abschreibung wurde bei den Fahrzeugen eine Nutzungsdauer von mind. 30 Jahren angenommen. Ab diesem Zeitpunkt ist entweder ein Redesign oder eine Neubeschaffung erforderlich. ... Bei einem kontinuierlichen Investitionsverhalten müsste deshalb das Durchschnittsalter der Flotte 15 Jahre betragen.“

Das Alter der U- und Straßenbahnen liegt aber heute bereits bei etwa 18 Jahren. „Von insgesamt 1407 Fahrzeugen, die in den elf Unternehmen im Einsatz sind, haben 178 Fahrzeuge eine Nutzungsdauer von 30 Jahren bereits überschritten.“ Biesenbach: „Für die Überarbeitung bzw. das Redesign und für Ersatzbeschaffung bei den Fahrzeugflotten müssen die Unternehmen in NRW bis 2016 nochmal ca. 630 Millionen Euro aufwenden. Bis zum Jahr 2025 sind sogar 1,62 Milliarden Euro für Investitionen in den Schienenfahrzeugpark notwendig.“

„Das Gutachten“, so der VDV-Presstext weiter: „ untersucht nur den Bedarf an Erneuerungsinvestitionen, also den Bedarf, der notwendig ist, um vorhandene, aber verschlissene oder in ihrem Gebrauchswert „abgängige“ Anlagen zu ersetzen oder grundinstanzzusetzen. Neu- oder Ausbaumaßnahmen zur Kapazitätserweiterung in NRW sind nicht berücksichtigt, obwohl sie, angesichts des Wachstums der letzten Jahre (beförderte Personen + 8,5 %, Beförderungsleistung + 13,4 % jeweils von 2004 bis 2011) zusätzlich dringend notwendig wären.“

„Das Ergebnis ist alarmierend: Rund 1,1 Milliarden Euro müssten die Kommunen und Verkehrsunternehmen bis 2016 in die Sanierung von Tunneln, Gleisen, Bahnhöfen und Technik investieren. Aus eigener Kraft können die betroffenen Unternehmen nur etwa ein Viertel der Summe aufbringen. Damit droht in den kommenden fünf Jahren eine Finanzierungslücke von über 800 Millionen Euro, die letztlich wohl durch die Kommunen, [denen die Tunnel und U-Bahnhöfe gehören; der Autor] von denen heute schon viele hoch verschuldet sind, ausgeglichen werden müsste. Mit dieser zusätzlichen Belastung wäre ein Großteil der betroffenen Kommunen überfordert.“

Der ÖPNV wird pro Jahr von 9,7 Mrd. Fahrgästen genutzt. Sie legen 90,4 Mrd. Pkm zurück, davon 45 Mrd. mit der Eisenbahn, 29 Mrd. mit den Bussen und 16 Mrd. mit den städtischen Bahnen. Dies geschieht mit 36.500 Bussen und 17.000 Schienenfahrzeugen. Der ÖPNV beschäftigt 236.000 Personen. Bei einer durchschnittlichen Besetzung von 22 % bei Bus und Bahn ist der Verbrauch 0,33 kWh/Pkm, beim mit 1,5 Personen besetzten Pkw 0,54 kWh/Pkm. Der VDV beklagt sich über die niedrige Investition pro Bewohner in die Schieneninfrastruktur. 52 EUR in Deutschland, 99 EUR in Italien, 230 EUR in Österreich und 308 EUR in der Schweiz.

Der Oberbürgermeister von Düsseldorf, Dirk Elbers, begrüßte die VDV-Hauptversammlungsgäste in seiner schuldenfreien Stadt am Rhein, die täglich aus einem Umkreis von 50 km 270.000 Pendler aufnimmt. Das Stadtautobahnnetz ist 50 km lang, es gibt 600 km Radwege und die Stadt arbeitet an der 3,7 km langen Wehrhahn-U-Bahnlinie, die, ab 2014 mit NF8U-Fahrzeuge befahren, 748 Mio. EUR kosten wird. Damit wird Düsseldorf von 10 km Stadtbahntunnel unterquert und ist die Straßenbahn in der Innenstadt verschwunden. Der Flughafen mit 20 Mio. Fluggästen pro Jahr soll langfristig an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden ebenso wie eine neue Rheinüberquerung eine Verbindung mit Oberkassel Nord bewirken soll.



3. Diskussion am Morgen des 12. Juni 2012; v.l.n.r.: Prof. Walter, Prof. Raffelhüschen, Oliver Wolff, Ulrich Homburg, Judith Schulte-Loh

Der photogene und energisch wirkende Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer (Abb. 1), ließ durchblicken, dass der GVFG-Beitrag von 1,9 Mrd. EUR bis 2019 gesichert scheint. Er werde sich weiter für Infrastrukturmittel einsetzen.

Großen Eindruck machte das Impulsreferat von Prof. Dr. Norbert Walter, bis 2009 Chefvolkswirt der Deutsche Bank Gruppe: „Welche Auswirkungen hat die Lage an den europäischen Finanzmärkten auf die Entwicklung der Infrastruktur in Deutschland?“, das wir hier abdrucken.

„Die europäische Finanzkrise geht in eine dramatische zweite Runde nach der Lehmankrise von 2008/2009. Die zweite Runde wird dramatischer als die erste. Die Mittel zur Bekämpfung sind wesentlich knapper geworden, werden politisch immer weniger unterstützt und sie haben an Effektivität verloren. Damit sind auch die Mittel für die Verbesserung und Erhaltung von Infrastruktur knapper geworden. Überall wo Bedarf besteht, bedürfte es rascherer und effektiverer Nutzung der verfügbaren Ressourcen. Renationalisierung und Eigenbrötelei bei Ländern und Kommunen und die Wirkung von Basisdemokratie (z.T. wegen der Expansion sozialer Netzwerke) ma-

chen die effektive Verwendung von Mitteln und die zügige Durchführung von notwendigen Änderungen noch schwerer. Bei der Energiewende beispielsweise stellen Ökologie, Technologie, Ökonomie, Versorgungssicherheit einen Viersprung im Zeitalter faktischer Basisdemokratie (social networks) und umfassender internationaler Konnexität dar. Die Energiewende geht schief!

Ein anderer Brennpunkt ist das Auto: Es wird zunehmend zur „res non grata“. Bei Energie-, Umwelt- und Verkehrsfragen steht das Auto gesellschaftlich und politisch (zu) oft am Pranger – dabei sind Lkw und Pkw Last- und Lustesel von Wirtschaft und Bürgern. Der Ausbau der Straßen bleibt konzeptionell zurück (vor allem in Bezug auf die Intensivierung der Lkw-Verkehre und hier insbesondere in Bezug auf (europäische) Ost-West-Verbindungen. Und Initiativen bei Telematik, moderner Auto-Nutzungs-Organisation, beim privaten Straßenbau, der privaten Straßennutzungsorganisation und der Straßen-Maintenance-Organisation fehlen.

Krankenhäuser und Schulen werden alt und schimmelig: Die Demografie macht Neuinvestitionen (Erweiterung) wenig dringend und „to stay state of the art“ wird so immer weniger natürlich. Die schwachen Staatsfinanzen und die Perspektiven (weitere Anspannung) machen die Modernisierung aus dem Staatshaushalt immer prekärer. Die Ablehnung der Privatisierung dieses Teils der Daseinsvorsorge und die Ablehnung von Studiengebühren machen die Perspektiven eher noch düsterer.

Politische Führung und neue Modelle der Gestaltung und Moderation der Bürgergesellschaft werden dringend gebraucht. Europäische Netze brauchen die Vereinigten Staaten von Europa zur Sicherung von Effektivität (z.B. Eurocontrol, intereuropäischer Bahnverkehr, pipelines für Rohstoffe). Deutschland muss sich als Architekt dieses Prozesses in die Verantwortung bringen.“

Wenn es international wirtschaftlich schlechter geht, wird es auch Deutschland treffen. Die Schuldenlast ist viel zu hoch. Trotz niedrigster Zinsen, trotz höchsten Steuereinnahmen habe die BRD kein Geld für dringende Infrastruktur-Maßnahmen und muss auch in 2012 weitere Schulden machen. Es gibt keine Rücklagen. Es wurde in den schuldenfreien 60er Jahren drei Mal so viel investiert wie jetzt! Die Zinsen auf unsere Schulden sorgen dafür, dass es kein Geld für Infrastrukturen für den ÖPNV geben kann.

Es folgte eine Diskussion unter der Moderation von Judith Schulte-Loh (WDR Köln), an der neben Prof. Walter, Prof. Bernd Raffelhüschen, Uni Freiburg, Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr DB Mobility Logistics



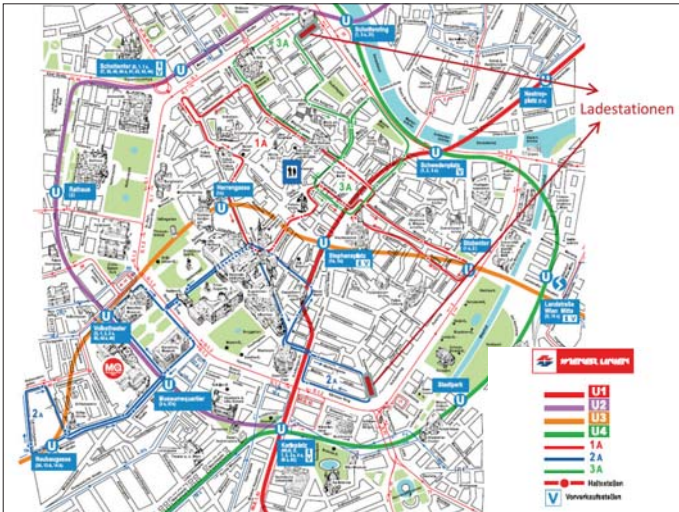
4. Kombibuspläne in der Uckermark

Abbildung: Uckermärkische Verkehrsgesellschaft

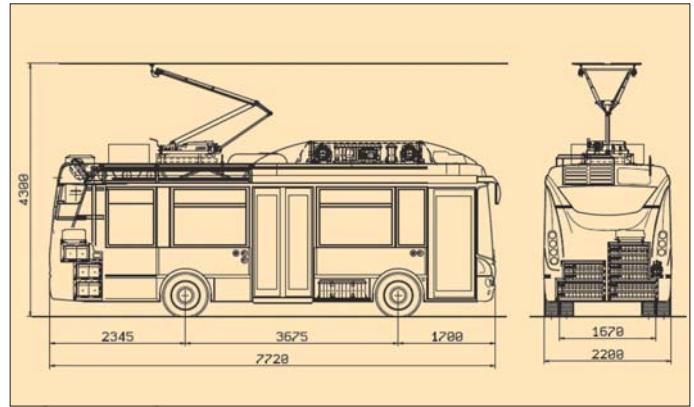


5. Ein schwedischer Kombibus

Aufnahme: Uckermärkische Verkehrsgesellschaft



6. Linienplan eines geplanten Elektrobussystems im Wiener Stadtzentrum. Gedacht ist offenbar an die Umstellung der bestehenden Innenstadtlinien 2A und 3A mit einer Flotte von zwölf Elektrofahrzeugen und Ladestellen am Schottenring und am Schwarzenbergplatz. Abbildung: Wiener Linien



7. Batterie-Midibus mit Ladepantograph. Das Ladekonzept der Wiener Linien sieht eine Schnellladung an der Busendstelle (für jeweils zwei Busse), eine Normal-Ladung in der Busgarage (für alle zwölf Busse), kein Stecksystem und keinen Batteriewechsel vor. Abbildung: Wiener Linien

AG, und Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des VDV, teilnahmen (Abb. 3). Sprach Prof. Aberle in 2011 in Darmstadt noch von „jammern auf hohem Niveau“, ist jetzt die Schlussfolgerung: „höre auf zu träumen, es wird nicht mehr Geld geben!“

Alle Vorträge, soweit ein Hörer ihnen folgen konnte, waren von sehr interessantem Niveau. Man kann sie abrufen auf [http://www.vdv.de/jahrestagung/gaeste\\_referenten.html](http://www.vdv.de/jahrestagung/gaeste_referenten.html). Eine perfekte Initiative.

Auf zwei Referate wollen wir kurz eingehen: Lars Boehme, Uckermärkische Verkehrsgesellschaft, Schwedt, legte dar, wie man in der Uckermark innovativ nachdenkt, um bei stark abnehmenden Bevölkerungszahlen doch einen bezahlbaren ÖPNV beizubehalten: nämlich durch kombinierten Verkehr. Man hat mit einem niederländischen Großverteiler Absprachen getroffen, im kombinierten Verkehr drei Läden zu bevorraten (Abb. 4, 5). Ein anderer sehr interessanter Vortrag war der von Günter Steinbauer, Wiener Linien. Er zeigte Pläne, mit Elektrobussen, die aufgeladen werden (Shanghai-Expo-Vorbild), Buslinien durch die Innenstadt von Wien zu betreiben (Abb. 6, 7). Der neue Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff ist ein Erfolg, die Tagung spiegelte es wieder! ■ ■

# Neue Reihe: Stadtverkehr – Bildarchiv

## Neu für alle Straßenbahn-, Omnibus- und Nahverkehrsfreunde!

Nach der schon seit vielen Jahren erfolgreichen EK-Bildbandreihe „Eisenbahn-Bildarchiv“ hält nun die neue Reihe „Stadtverkehr-Bildarchiv“ Einzug in die EK-Bibliothek. Das „Stadtverkehr-Bildarchiv“ widmet sich künftig der Themenvielfalt rund um den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Den Schwerpunkt bilden hierbei neben Straßenbahn- auch Omnibusbücher. Die neue Reihe startet zunächst mit zwei Bänden (ein Bus- und ein Straßenbahnbuch).



**Die Freiburger Straßenbahn heute**  
 235 x 165 mm · 96 Seiten · ca. 100 Abbildungen  
 € 19,80 · Bestellnr. 499  
 erscheint November 2012

Seit nunmehr 110 Jahren gehört die Freiburger Straßenbahn zum Stadtbild der Breisgaumetropole. Heute präsentiert sich der Straßenbahnbetrieb der Freiburger Verkehrs AG (VAG) als modernes Stadtbahn-System, das im Zuge der Ausdehnung der Stadt in den letzten Jahren stetig ausgebaut und erweitert wurde. Derzeit besteht das Netz aus vier Linien, doch weitere Ausbauprojekte sind bereits in der Planung, um weitere Freiburger Stadtteile mit der Stadtbahn zu erschließen. Band 2 des „Stadtverkehr-Bildarchivs“ bietet einen Einblick in den aktuellen Straßenbahnbetrieb der VAG, der heute das Rückgrat des Freiburger Stadtverkehrs darstellt und fast ausschließlich mit modernen Niederflurbahnen abgewickelt wird.



EK-Verlag GmbH · Lörracher Str. 16 · 79115 Freiburg · Tel. 07 61 / 70 310 - 0 · Fax 07 61 / 70 310 - 50 · [service@eisenbahn-kurier.de](mailto:service@eisenbahn-kurier.de)