

BUSSE+BAHNEN

*Mobilität
für Menschen
und Güter*

100 JAHRE



BUSSE+BAHNEN

Mobilität für Menschen und Güter

1895–1995

Gesamtbearbeitung:
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Günter Girnau
Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

CIP-Kurztitel der deutschen Bibliothek

Busse + Bahnen : Mobilität für Menschen und Güter ;
1895 - 1995 ; [100 Jahre VDV] / Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen. Gesamtbearb.: Günter Girnau ;
Friedhelm Bihn. - Düsseldorf : Alba, 1995

ISBN 3-87094-740-3

NE: Girnau, Günter [Bearb.]; Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen; Busse und Bahnen

Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39, 50672 Köln

© 1995, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Chronik: Antje Ahlbrecht, M.A.

Grafiken: Dipl.-Ing. Anke Hauck, Dipl.-Bibl. Sabine Berlingen

Gestaltung und Vertrieb:

Alba Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf

Druck: Druckhaus B. Kühlen KG, 41061 Mönchengladbach

Erschienen: Oktober 1995

ISBN 3-87094-740-3

Vorwort



Dipl.-Ing. Dieter Bollhöfer,
Präsident des
Verbandes Deutscher
Verkehrsunternehmen

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) feiert im Oktober 1995 in München sein 100jähriges Jubiläum. Am 7. Oktober 1895 wurde der damalige Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen mit damals 41 Verkehrsbetrieben in München gegründet.

Mehr als 500 Mitgliedsunternehmen in Deutschland, aber auch zahlreiche ausländische Mitglieder machen den VDV heute zu einem bedeutenden Branchenverband im deutschen Wirtschaftsgeschehen und im internationalen Verkehrsgewerbe zu einem anerkannten Partner.

364 Mitgliedsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr mit den Betriebszweigen U-Bahn, Straßenbahn, Eisenbahn, Bahnen besonderer Bauart, Obus und Bus befördern im gesamten Bundesgebiet rund 8,8 Milliarden Fahrgäste pro Jahr. Das entspricht einem Anteil von ca. 90% am Gesamtmarkt ÖPNV auf Schiene und Straße. Täglich werden die Verkehrsmittel der VDV-Unternehmen von rund 24 Millionen Fahrgästen benutzt. Dabei wird die erfolgreiche Arbeit der Verkehrsunternehmen durch Akzeptanzgewinn gerade in den letzten Jahren eindrucksvoll bestätigt: In den westlichen Bundesländern sind die Fahrgastzahlen 1988 bis 1995 kontinuierlich um in der Summe 20%

gestiegen. In den östlichen Bundesländern konnte der Abwärtstrend durch die gewaltige Motorisierungswelle nach der Wiedervereinigung gestoppt werden, so daß 1994 die Fahrgastzahlen zwar insgesamt konstant blieben, aber vor allem in den großen Städten bereits wieder anstiegen.

Im Eisenbahngüterverkehr werden von den 179 VDV-Mitgliedsunternehmen mit Güterverkehr beachtliche 560 Millionen Tonnen Güter im Jahr transportiert.

In dieser Festschrift sollen anlässlich des Verbandsjubiläums diese Leistungen verdeutlicht und über die Hintergründe dieser erfolgreichen Arbeit berichtet werden. Dies geschieht zwar auf der Grundlage der in hundert Jahren gewonnenen Erkenntnisse aus der Vergangenheit. Hauptsächliches Ziel ist es aber, die heutige Position des Verbandes und seiner Mitgliedsunternehmen darzustellen und die absehbaren Entwicklungen für die Zukunft aufzuzeigen. Dabei wird die Darstellung auf die einzelnen Teilbereiche des Verkehrs ausgerichtet.

17 hochrangige und fachkundige Autoren haben sich mit den verschiedenen Aspekten des Verkehrs beschäftigt. Sie haben damit eine Veröffentlichung geschaffen, die in dieser Form erstmalig die Entwicklung des Verkehrsgewerbes in den vergangenen hundert Jahren beleuchtet und auf zukünftige Chancen und Risiken hinweist. Dabei sind zahlreiche neuartige Datensammlungen und Zusammenstellungen entstanden. Möge dies alles dazu beitragen, daß diese „Festschrift“ gelesen wird und eine weite Verbreitung findet, die dem Anlaß des Jubiläums und der Bedeutung des Verbandes angemessen ist.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dieter Bollhöfer', written in a cursive style.

Inhalt

Verbandsentwicklung	7	Betriebswirtschaft	83
100 Jahre VDV – Situation heute und Ziele für die Zukunft von Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Günter Girnau		Von der Eigenwirtschaftlichkeit zur Gemeinwirtschaftlichkeit und zurück? von Dipl.-Volksw. Josef Hoffstadt	
Verkehrsplanung	33	Linienbusse	101
Von der „Stadt der kurzen Wege“ zum Verkehrsinfarkt in den Städten von Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Fritz Pampel		Von der Kutsche zum Bus-Verkehrssystem von Prof. Dipl.-Ing. Hans-Hermann Meyer	
Gesetzesrahmen	51	Schienenfahrzeuge	125
Vom preußischen Eisenbahngesetz zur europäischen Richtlinie von Dr. jur. Günter Fromm †		Von der Pferdebahn zur Niederflurstraßenbahn und Stadtbahn von Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann	
Unternehmensentwicklung	71	Schienenpersonennahverkehr	147
Vom Einzelunternehmer über die öffentliche Verwaltung zum Dienstleistungs- unternehmen im Wettbewerb von Dipl.-Ing. Dieter Ludwig		Von den Lokalbahnen zum integrierten und regionalisierten Verkehrssystem von Klaus Daubertshäuser	

Eisenbahngüterverkehr	169	Personal	245
Von der Kleinbahn zum regionalen Dienstleister von Ass. jur. Manfred Montada		Vom Pferdekutscher zum Kundenbetreuer von Betriebswirt (VWA) Friedrich Witt	
Eisenbahntechnik	181	Tarifwesen	265
Von der Dampfeisenbahn zum automatischen Betrieb von Dr.-Ing. E.h. Karl-Heinz Jesberg		Vom Schaffner zur Scheckkarte von Dipl.-Volksw. Klaus Wergles	
Hafenbahnen	199	Marketing	285
Vom Freiladegleis zum multifunktionalen Dienstleistungszentrum von Richard Hecke		Vom Wertewandel zum Verhaltenswandel von Dipl.-Kfm. Norbert Walter	
DDR-ÖPNV	211	Design	311
Historische Episode: über Kombinate zur Marktwirtschaft von Dipl.-Ing. oec. Gert Gottschalk und Obering. Klaus Gollmann		Vom Posthorn zum Corporate Public Design von Dipl.-Kfm. Konrad C. F. Lorenzen	
		Telekommunikation	327
		Vom Morsetelegraph zur rechnergesteuerten Verkehrsleittechnik von Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann	
		Chronik	343

Inhalt

Der Stellenwert des Verkehrs heute

Die Ziele für die Zukunft

Mit den Erkenntnissen der Vergangenheit
die Zukunft gestalten

Der VDV und seine
Vorgängerorganisationen

100 Jahre VDV – Situation heute und Ziele für die Zukunft



Günter Girnau (61), Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h., ist seit Gründung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Anfang 1991 Hauptgeschäftsführer und Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDV. Er kam 1973 als stellvertretender Verbandsdirektor zum damaligen Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) und wurde 1976 zum VÖV-Verbandsdirektor berufen. 1963 bis 1977 war Girnau Geschäftsführer der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA), wo er seit 1970 Mitglied des Vorstandes und seit 1977 Vorstandsvorsitzender ist. 1993 wurde Girnau zum Vizepräsidenten des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP), Brüssel, gewählt. 1970 habilitierte er sich und lehrt seitdem an der RWTH Aachen „Unterirdisches Bauen“; 1974 wurde er zum apl. Professor ernannt. 1995 verlieh ihm die Technische Universität Braunschweig die Ehrendoktorwürde.

Der Stellenwert des Verkehrs heute

Niemals zuvor in den 100 Jahren der Verbandstätigkeit hatte der Verkehr im allgemeinen und der Schienenverkehr (Personen und Güter) sowie der öffentliche Personennahverkehr im besonderen einen derartigen Stellenwert wie in der ersten Hälfte der 90er Jahre. Einige Tatbestände belegen dies mit großem Nachdruck:

– Bei den Beitrittsverhandlungen Österreichs mit der Europäischen Union (EU) spielte die umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des alpenüberquerenden Transitverkehrs die alles entscheidende Rolle. Der Beitritt kam erst zustande, nachdem im Protokoll Nr. 9 – über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich – zu den Beitrittsverhandlungen festgelegt wurde, unter welchen Bedingungen der Transitverkehr durch die Republik Österreich in Zukunft abgewickelt bzw. gestattet wird. Vorrangiges Ziel des Protokolls ist u.a. die Senkung der Stickoxid-Gesamtemissionen von schweren Lastkraftwagen im Transit durch Österreich bis zum Jahre 2003 gegenüber 1992 um 60%. Dafür wird ein „Ökopunktesystem“ vorgesehen. Innerhalb dieses Systems benötigt jeder Lkw im Transitverkehr durch Österreich eine Ökopunktezahl, die dem Wert der NO_x-Emissionen

des jeweiligen Lkw gemäß „Conformity of Production“ (COP-Wert) bzw. gemäß Betriebserlaubnis entspricht. Die Republik Österreich hat für die Jahre ab 1995 eine bestimmte Gesamt-Ökopunkteanzahl pro Jahr festgelegt, bis zu der sie Lkw-Transitverkehr erlaubt. Diese Gesamt-Ökopunkteanzahl wird unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt. Das heißt, jedes Land hat ein bestimmtes Kontingent an Ökopunkten, bis zu denen es Lkw-Verkehr im Transit durch Österreich führen darf.

– Eine Volksabstimmung in der Schweiz am 27. September 1992 führte zum Votum für den Bau zweier über 50 km langer und äußerst kostspieliger Alpentunnel: des Gotthard- und Lötschberg-Basistunnels. Wesentliches Ziel dieser Alpentransversalen ist ebenfalls, den Transitverkehr umweltfreundlich und für die Bürger erträglich abwickeln zu können. Der schweizerische Bundesrat hat am 12. September 1994 eine Erklärung zur Umsetzung der „Alpeninitiative“ abgegeben, nach der innerhalb von zehn Jahren der Transitgüterverkehr durch die Schweiz von der Straße auf die Schiene verlegt werden soll.

– In der europäischen Verkehrspolitik spielt der Bau und Ausbau eines europaweiten Hochge-

schwindigkeitsschiennetzes eine herausragende Rolle. 12 000 km Neubaustrecken und 11 000 km Ausbaustrecken mit einem finanziellen Gesamtaufwand von ca. 200 Milliarden Ecu (= ca. 400 Milliarden DM) befinden sich nicht nur in einer akademischen Diskussion, sondern sind zum Teil bereits fertiggestellt und zum Teil im Bau. Der 1994 in Betrieb gegangene Tunnel unter dem Ärmelkanal und die Alpentransversalen sind Teil dieses Netzes.

– Im Bundeshaushalt 1994 und 1995 ist der Verkehrsetat mit 53,1 bzw. 53,6 Milliarden DM zwar „nur“ der drittgrößte Einzelposten, aber mit 26,2 bzw. 26,7 Milliarden DM der größte Investitionsposten. Erstmals liegen dabei 1994 die Investitionen in das Schienennetz (10,1 Milliarden DM) höher als diejenigen in das Straßennetz (8,8 Milliarden DM).

– Bei den Projekten Deutsche Einheit, die nach der Wiedervereinigung Deutschlands zur Wiederherstellung der vorher fast völlig unterbrochenen Ost-West-Verbindungen aufgelegt wurden, handelt es sich um neun Schienenfernverkehrs- und sieben Autobahnprojekte. Erstmals wird hier der Schienenausbau von Anfang an nicht nur im zeitlichen Gleichklang mit dem Straßenbau vollzogen, sondern auch noch mit einer größeren Zahl von Verbindungen.

– Die Verkehrsprognosen sagen bis zum Jahre 2010 eine Steige-

Nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Krieg mußten unter großen Anstrengungen die Schäden beseitigt werden, was aus eigener Kraft, ohne öffentliche Hilfe, nicht gelingen konnte. Vor allem mußten das zerstörte Schienennetz wieder aufgebaut und die Fahrzeuge mühsam instandgesetzt werden – eine gewaltige Kraftanstrengung.

Schon bald erhielten die Verkehrsunternehmen eine neue Herausforderung: Die zunehmende Motorisierung der Gesellschaft. Von Jahr zu Jahr wuchs die Zahl der Personenkraftwagen in Deutschland. In immer kürzeren Zyklen wurden die Schallgrenzen der Zulassungszahlen überschritten. Erst 100, dann 200 und 300 Autos pro 1000 Einwohner. Inzwischen sind in vielen Städten, auf dem Lande ohnehin, über 500 Pkw pro 1000 Einwohner erreicht. Alle Einwohner der Bundesrepublik Deutschland können heute auf den Vordersitzen der Autos Platz nehmen. Dies konnte nicht ohne Einfluß auf den öffentlichen Nahverkehr bleiben. Zunächst ließen sich manche noch von den Fahrgastzahlen täuschen, die durch den Bevölkerungszuwachs und die höhere Mobilität der Schüler (sprich: die längeren Wege der Schüler, die zunehmend höhere Schulen besuchten) gehalten werden konnten. Die Marktanteile des ÖPNV gingen jedoch seit den 50er Jahren kontinuierlich

zurück. Schließlich waren auch die absoluten Fahrgastzahlen rückläufig. Dementsprechend stiegen die Defizite der Verkehrsunternehmen. In der Folge wurde in vielen Städten eine Defensivstrategie eingeschlagen. Um Kosten zu sparen, wurde in vielen westdeutschen Städten der Straßenbahnverkehr abgeschafft und auf den vermeintlich wirtschaftlicheren Omnibusbetrieb umgestellt. In dieser Zeit wurden auch die steuerlichen Querverbände zwischen Versorgungs- und Verkehrsbetrieben geschaffen. Dabei wurden viele

Eigenbetriebe in eine GmbH oder eine AG umgewandelt. Heute werden von den 360 VDV-Unternehmen mit Personenverkehr 226 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung, 65 als Aktiengesellschaft und 54 als Eigenbetrieb geführt. Unabhängig von der Rechtsform wurden die kommunalen Verkehrsunternehmen in dieser Zeit als Teil der öffentlichen Verwaltung betrachtet.

Extrem war dies in der sowjetischen Besatzungszone bzw. der DDR der Fall.

Bereits Ende der 40er Jahre wurden dort die Verkehrsbetriebe mit anderen Wirtschaftszweigen in den „Kommunalen Wirt-

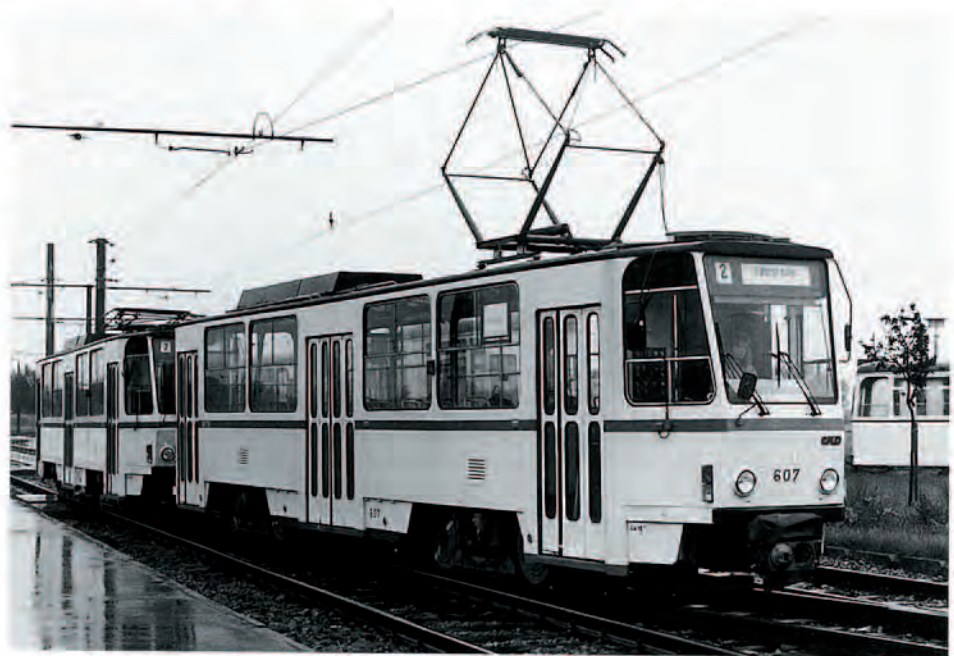


Bild 2: Zentrale Fahrzeugbeschaffung in der DDR, hier: Triebwagen in Rostock (Foto: Reichenbach)

schaftsunternehmen“ (KWU) vereinigt, später jedoch wieder ausgliedert als „Volkseigene Betriebe“ (VEB). Die kleineren Betriebe sowie die neugegründeten Unternehmen gingen in Kraftverkehrskombinaten auf Bezirksebene auf. Unabhängig von der Trägerschaft wurden die wichtigsten Entscheidungen, z. B. über Fahrzeugbeschaffung, größere Investitionen oder die Tarife, jedoch zentral gefällt – mit den bekannten Ergebnissen. Bei-

spielsweise fiel die Entscheidung, die Tarife auf dem Preisstand von 1944 einzufrieren, was von Jahr zu Jahr höhere staatliche Preisstützungen für die Betriebe zur Folge hatte. Nach der Wende wurden die Kombinate in kleinere Verkehrsunternehmen aufgeteilt, wobei in der Regel die Kreise das Eigentum erhielten. Die großen kommunalen Verkehrsbetriebe wandelte man wieder zu Aktiengesellschaften oder GmbH um.

Ein anderes Beispiel für die Behandlung der Verkehrsunternehmen als öffentliche Verwaltung: Für die Politik und die Verwaltung stehen Begriffe wie „Gleichbehandlung“ und „Gerechtigkeit“ ganz oben. Dagegen ist natürlich nichts einzuwenden. Unter dieser Flagge wird aber häufig für alle Stadtteile ein gleich gutes Angebot gefordert – unabhängig von der Nachfrage. Wenn der Stadtteil A einen 10-Minuten-Takt hat, muß der Stadtteil B auch einen haben. Wenn nach A die letzte Bahn um 0.30 Uhr fährt, braucht auch B eine Spätverbindung, auch wenn die Nachfrage ganz unterschiedlich ist. In vielen Fällen muß selbst in größeren Städten ein Einheitstarif gelten, gleichgültig, ob man nur drei Haltestellen fährt oder 10 Kilometer zurückgelegt werden.

Nahverkehrsbetriebe als Teil der öffentlichen Verwaltung

Von der Politik, den Benutzern, aber auch den Mitarbeitern werden an eine öffentliche Verwaltung andere Anforderungen gestellt als an ein Wirtschaftsunternehmen. Besonders pikant ist die Stellung der Kommunalpolitik zu „ihrem“ Verkehrsunternehmen. Simplifiziert stellt sich in vielen Städten die Situation so dar: Während des Jahres gilt der Verkehrsbetrieb als Teil der öffentlichen Verwaltung, der soziale und ökologische Ziele im Sinne der „Daseinsvorsorge“ zu erfüllen hat. Einmal im Jahr, bei der Verabschiedung des Wirtschaftsplanes oder der Vorstellung des Jahresergebnisses, wird der Betrieb als Wirtschaftsunternehmen angesehen, mit den entsprechenden Kommentaren über das Betriebsdefizit und der Aufforde-

rung, dieses abzubauen oder doch zumindest zu begrenzen.

Besonders deutlich wird die Behandlung der Verkehrsunternehmen als öffentliche Verwaltung auf dem Gebiet der Preispolitik. In der Regel wird nicht der marktgerechte Preis angestrebt, sondern ein Preis, der auch für sozial Schwächere noch vertretbar erscheint. Oder ein Preis, der es ÖPNV-Abstinenzlern besonders schmackhaft machen soll, die Busse und Bahnen zu benutzen, und damit dazu beiträgt, die Stadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Ein Wirtschaftsunternehmen hingegen hätte kein Interesse daran, aus Sozial- oder Umweltgründen mögliche Erträge zu verschenken.

Daneben müssen die Verkehrsbetriebe häufig mit den Fehlern der Stadtentwicklung leben. In der Vergangenheit wurden viele Neubaugebiete ohne Rücksicht auf eine vernünftige ÖPNV-Anbindung geplant. Also mußte nachträglich eine „politische“ Buslinie eingeführt werden, die sich in der Regel durch besondere Unwirtschaftlichkeit auszeichnet.

Auch die Tarifpartner behandeln die Verkehrsunternehmen als öffentliche Verwaltung. So wurden Jahr für Jahr Tarifverträge vereinbart, ohne auf die wirtschaftliche Situation der Betriebe Rücksicht zu nehmen. Die hohen Löh-



Bild 20.: Fahrzeugfamilie der Verkehrsbetriebe der Stadtverkehre Karlsruhe. Oben links: GT6-80C Oben rechts: GT8-100C/2S für Zweirichtungsverkehr mit Zweistromtechnik für 15 kV/16 2/3 Hz Wechselspannungs- und 750-V-Gleichspannungsbetrieb Rechts: GT8-80C mit Komfort-Panorama-Mittelteil (Fotos: DUEWAG)



falen von den Kölner und Bonner Verkehrs-Betrieben in Zusammenarbeit mit Industriefirmen mit der Aufgabenstellung entwickelt worden war, sowohl auf unterirdischen und oberirdischen Stadtbahnstrecken mit eigenem Bahnkörper und erhöhten Haltestellen als auch im Straßenraum mit niveaugleichen Kreuzungen und Bahnübergängen einsetzbar

zu sein. Diese Aufgabenstellung wurde durch einen sechsachsigen Gelenkwagen mit einem Drehgestellmittenabstand von 10 m, Energiezufuhr über Dachstromabnehmer und den Einbau von Klapptrittstufen realisiert. Ab 1973 wurden drei Prototypen in Köln und Bonn getestet. Die diesem Fahrzeugkonzept zugrunde liegenden Abmessungen waren

richtungweisend für viele Fahrzeugentwicklungen, z. B. Docklands Light Railway London, U-Bahn-Wagen Newcastle, Stadtbahnwagen Utrecht, Gelenktriebwagen Salzburg, LRV St. Louis/USA und Stadtbahnwagen Guadalajara/Mexiko. Acht Städte Nordrhein-Westfalens haben sich für den Einsatz dieser Fahrzeuge entschieden, von de-

nen Ende Juni 1995 bereits 479 im betrieblichen Einsatz bzw. bestellt waren.

Den Verkehrsbetrieben in Karlsruhe diente der B-Wagen als Basis einer Fahrzeugfamilie, bestehend aus:

- sechssachsigem Einrichtungswagen
- achtsachsigem Einrichtungswagen mit unterschiedlichen Mittelteilen und
- achtsachsigem Zweirichtungswagen in Zweisystemausführung für den Betrieb im 750-V-Gleichspannungs- und 15-kV/16 2/3-Hz-Wechselspannungsnetz sowohl in hochfluriger als auch in teilweise hoch- und niederfluriger Ausführung.

Mit den zuletzt genannten Fahrzeugen gelang – unter Mitbenutzung von Strecken der DB AG – eine überaus kostengünstige Realisierung eines S-Bahn-ähnlichen Systems, mit dem eine um-



Bild 21: Stadtbahnwagen S-DT 8 der Stuttgarter Straßenbahnen AG (Foto: DUEWAG)

steigefreie und damit außerordentlich attraktive Verbindung zwischen der Karlsruher Innenstadt und einer Vielzahl von Orten in den Regionen um Karlsruhe ermöglicht wird. Die sehr positive Resonanz der Fahrgäste führte auch in anderen Städten mit vergleichbaren Verhältnissen zu ähnlichen Überlegungen, z. B. in Chemnitz. Für den Großraum

Saarbrücken sind bereits die Weichen zur Übernahme dieses Systems gestellt.

Das dem A-Wagen zugrundeliegende Fahrzeugkonzept wurde erst 1981 als vielbeachteter Doppeltriebwagen S-DT 8 der Stuttgarter Straßenbahnen AG realisiert. Dieses Fahrzeug verdeutlicht beispielhaft die gelungene Realisierung eines Stadtbahnsystems auch unter sehr schwierigen topographischen Bedingungen und verkörpert in der zuletzt bestellten Serie den hohen Entwicklungsstand der später zu erläuternden choppergespeisten Gleichstromantriebstechnik.

Der 2,4 m breite Stadtbahnwagen für das Stadtbahnnetz in Hannover, ausgerüstet mit Klapptrittstufen zum Betrieb an Hoch- und Niedrigbahnsteigen, der als Zweirichtungs-Doppelgestellfahrzeug mit einem Drehgestellmittenabstand von 6,4 m konzipiert wurde und von dem



Bild 22: Stadtbahnwagen der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (Foto: ÜSTRA)

keit ziemlich eindeutig, zumal diese zwar ökonomisch, nicht aber mit ihren Betriebsanlagen in die Kombinate integriert waren. Ihre Ausbildung als kommunale AG oder GmbH konnte somit relativ zügig erfolgen, obwohl sie oft in erheblichem Umfang auch um die Städte angeordnete Kreise mit bedienten. So entstanden in rascher Folge z. B. die Erfurter Verkehrsbetriebe AG (1. April 1990), die Rostocker Straßenbahn AG (22. Mai 1990), die Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (26. Juni 1990), während sich einige Städte mit der Übernahme sehr schwer taten, wie z. B. Dresden und Leipzig. In Leipzig wurde letztlich anstelle der auf Grund der Größe angestrebten Bildung einer AG der Betrieb als GmbH 1993 von der Stadt übernommen.

Wesentlich schwieriger war die Kommunalisierung der zahlreichen Omnibusbetriebe, da einmal ihr Betriebssitz und ihr Einzugs-Bereich nicht mit den vorhandenen Kreisen identisch war und zum anderen eine enge Verflechtung mit dem Güterverkehr und anderen Kombinars-Bereichen bestand, die nur schwer auflösbar war. So mußte im einzelnen geklärt werden, welcher Kreis für welches Unternehmen zuständig ist, wobei durchaus nicht alle betroffenen Kreisverwaltungen die Übernahme eines Omnibusunternehmens im Rahmen ihrer „Daseins-Vorsorge“ anstrebten – sie hatten rechtzeitig erkannt, daß damit auch die Übernahme der steigenden Defi-

zite der Betriebe verbunden war. Besonders ab 1992 kam es in dieser Hinsicht zu umfangreichen Auseinandersetzungen, bei denen der Verband zusammen mit dem Deutschen Landkreistag überwiegend erfolgreich auf die Kommunen einwirkte, so daß die Kommunalisierung der Omnibusabteilungen oder -bereiche aus den ehemaligen Kombinarsbetrieben doch noch in vielen Fällen erfolgreich verlaufen konnte.

Zum anderen war bei der Aufteilung der Kombinate allein schon dadurch ausgeprägter Zündstoff vorhanden, daß bisher Personen- und Güterverkehr einen gemeinsamen Betrieb verkörperten, z. B. mit nur einem Instandhaltungsbereich. Bei der Privatisierung des Güterverkehrs, die meist sehr schnell vollzogen wurde, war allein schon der Kampf um die Immobilien ein schwer lösbares Problem, das oft zu Ungunsten des Personenverkehrs abgeschlossen wurde. So war bis Ende 1991, wo eigentlich schon die Kommunalisierung der Verkehrsbetriebe durch die Treuhand abgeschlossen sein sollte, erst folgender Stand erreicht : Von 189 Landkreisen und 16 kreisfreien Städten waren bis zum 10. 12. 1991 insgesamt 40 Kommunalisierungen und fünf Privatisierungen vom Vorstand der Treuhandanstalt beschlossen (= 21%), 81 Vorstandsvorlagen befanden sich in Vorbereitung (= 38%), mit 63 Kommunen war noch keine Übereinstimmung erzielt (= 29%) und 26 Kommunen hatten den erforder-

lichen Antrag noch gar nicht gestellt (= 12%).

Bis zum 31. 8. 1992 konnte dann aber ein echter Fortschritt erreicht werden, indem bereits der Vollzug für 148 Kommunen erfolgt war (69%), 50 Vorstandsvorlagen in Arbeit waren (23%) und lediglich 17 Fälle (8%) noch als unklar galten.

Vorausgegangen war ein Schreiben der Treuhandanstalt an die Ministerien für Finanzen und Verkehr der neuen Länder und des Bundes zur Kommunalisierung, Aufrechterhaltung und Finanzierung des ÖPNV vom 13. 2. 1992, in der auf die kritische Lage der Unternehmen hingewiesen wurde, aufgrund derer die Kommunen sich gegen eine Übernahme sträubten; u. a. wurde auch eine Lösung hinsichtlich der Altschulden gefordert. Vorab hatte bereits der VDV in einem Positionspapier zur Reorganisation des ÖPNV in der Fläche der fünf neuen Bundesländer vom 20. 3. 1991 Stellung genommen und darin auf der Basis des Gesetzes über die Selbstverwaltung der Gemeinden und Landkreise in der DDR (Kommunalverfassung) vom 12. 5. 90, das laut Einigungsvertrag weiter galt, konkrete Vorschläge unterbreitet.

Verkehrsaufkommen / Ökonomie

Unmittelbar nach der Wende setzte in allen Betrieben ein rasanter Rückgang des Verkehrsaufkommens ein, der 1991 zu-

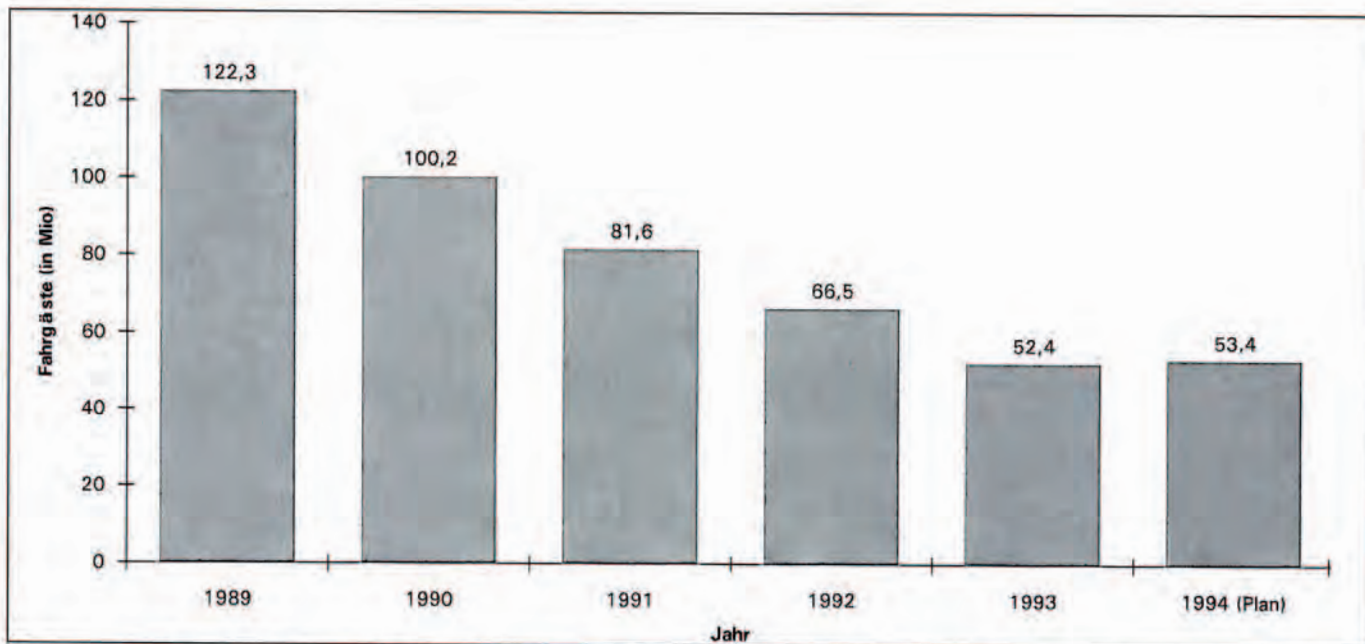


Bild 31: Entwicklung der Beförderungszahlen im ÖPNV der Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft

nahm und erst Ende 1992 im Prinzip abklang, nachdem er eine Reduzierung der Beförderungszahlen um 50% und zum Teil noch mehr gebracht hat. Die Hauptursachen für diesen radikalen Einbruch waren:

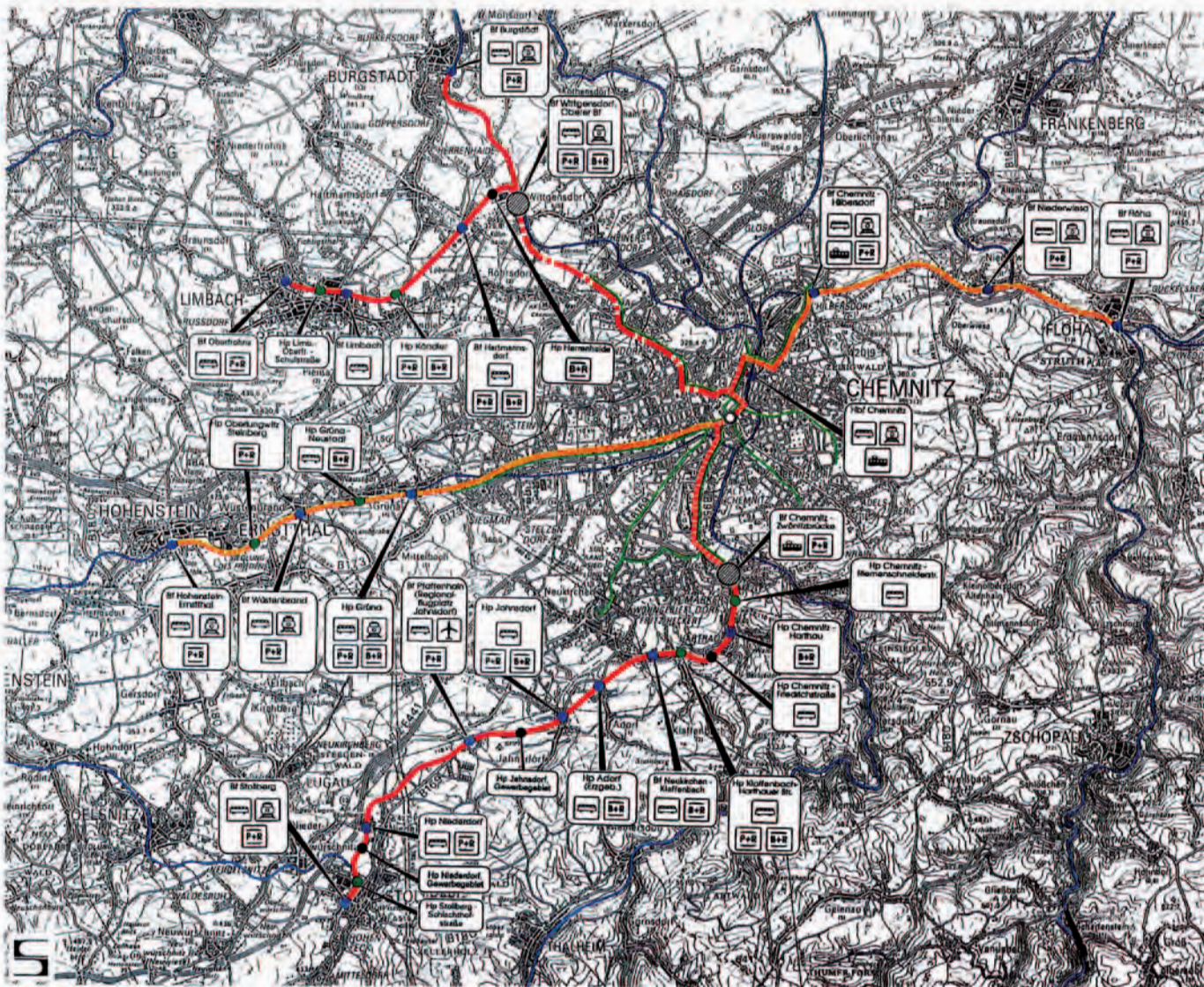
- die rasche Zunahme der individuellen Motorisierung,
- der wirtschaftliche Zusammenbruch besonders ganzer industrieller Bereiche mit der dadurch bedingten rasanten Zunahme der Arbeitslosigkeit,
- Tarifierhöhungen bis zu 1000%.

So sanken bereits von 1990 zu 1991 in 18 Betrieben des städtischen Nahverkehrs die Beförde-

rungszahlen um 30% und die Nkm-Leistungen um 7%; in 15 Betrieben des Regionalverkehrs um 31% bzw. 13%.

Diese Entwicklung zwang die Betriebe natürlich zu weiteren Reduzierungen ihres Leistungsangebotes, im innerstädtischen Verkehr zunächst durch Schwächung des Behängungsgrades, im Regionalverkehr aber sehr schnell auch durch Dehnung der Wagenfolge. Der hohe Anteil im vertragsgebundenen Arbeiterberufsverkehr schwand auf ein Minimum. Im Durchschnitt gesehen waren die Rückgänge im Regionalverkehr stärker, da hier die individuelle Motorisierung sich voll entfalten konnte, während sie in den Städten sehr bald ihre Gren-

zen in dem beengten Verkehrsraum fand, und es nicht zuletzt deshalb dort allgemein ab 1993 zu einer Stabilisierung des Verkehrsaufkommens kam. In den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende waren aber die Besetzungen so schwach, daß auch Verkehrseinschränkungen oder Umstellungen von der Schiene auf die Straße unumgänglich waren. In Bezug auf das Verkehrsangebot konnte somit der früher übliche Standard nicht mehr gehalten werden. Besonders in der Region ist die ehemalige Flächendeckung des ÖPNV nicht mehr vorhanden, und das Angebot oft nur durch den Schülerverkehr noch gewährleistet. Damit brachten auch die Tarifierhöhungen ab 1991



- | | | | | | | |
|---|---|--|--|--|---------------|-------------------|
| 1. Ausbaustufe
vorhandene Eisenbahnstrecke | weitere Ausbaustufe | vorhandener Eisenbahnhaltepunkt | Zentralhaltestelle | Verknüpfungspunkte : Eisenbahn - Stadtbahn | Eisenbahn | Regionalflugplatz |
| 1. Ausbaustufe
vorhandene Stadtbahnstrecke | Eisenbahn | geplanter zusätzlicher Haltepunkt | Verknüpfungspunkte : Eisenbahn - Stadtbahn | Regionalbus | Park-and-Ride | Bike-and-Ride |
| 1. Ausbaustufe
Stadtbahn-Neubaustrecke | Stadtbahn | Haltepunkt - möglicher späterer Bedarf | Haltepunkt - möglicher späterer Bedarf | Stadtbahn | | |
| | Stadt- und Regionalbus
nicht dargestellt | | | | | |

Bild 41: „Chemnitzer Modell“ – vorgesehene Trassen und Haltepunkte der Sächsischen Pilotlösung für die Verknüpfung der regionalen Schiene mit dem Städtischen Straßenbahnnetz, ohne sofortige Vollelektrifizierung der einbezogenen Eisenbahn-Trassen

Mit der KVG



Bild 9: Werbung naïv und einfach im Stil der 20er Jahre (Foto: Schlarbaum)

Bild 10: Kinowerbung mit einer Diaserie, „Familie Sieben“ Mitte der 50er Jahre (Archiv: MVG Lüdenscheid)



Familie Sieben - wie bekannt - fährt stets nur mit Mark Sauerland, denn in deren Omnibus ist jede Fahrt ein Hochgenuss, man fährt so sicher, so bequem, und garnicht teuer ausserdem.

zum Beispiel die Waschmittelwerbung (Fewa) informativ, untermauert von wissenschaftlichen Beweisen, um dem Konsumenten eine rationale Kaufentscheidung zu ermöglichen. Diese Betonung der rationalen Entscheidung war für die späten 50er und frühen 60er richtungsweisend.

Bedingt durch die Kriegsfolgen war Individualverkehr eher die Ausnahme. Der öffentliche Nahverkehr hatte, ähnlich wie bereits vor dem Krieg, eine Quasi-Monopolstellung inne, nur wenige konnten sich ein eigenes Auto leisten. Dies ließ, zumindest in den frühen 50ern, Absatzwerbung für die öffentlichen Verkehrsmittel als überflüssig erscheinen. Man warb jedoch, genau wie bereits in den 20ern, für Ausflugs- und Ferienfahrten. In einigen Verkehrsbetrieben erkannten weitsichtige Leute jedoch bereits die Wichtigkeit von Marketing und Publik Relations, wie etwa Dr. Mroß (Hamburger Hochbahn). Er hat schon Anfang der 50er Jahre auf die immense Bedeutung der öffentlichen Meinung und die Notwendigkeit ihrer Pflege für die Verkehrsbetriebe hingewiesen. Bei Betrachtung seiner Auflistung von Problem- und Kritikpunkten wie überfüllte Fahrzeuge, Fahrplangestaltung oder Verhalten des Personals ist zu erkennen, daß man damals bereits den gleichen Schwierigkeiten gegenüberstand wie heute. Auch die genannten Anregungen zur Bewältigung derselben sind heute wie damals beachtenswert [17].



Bild 11: Vorwegnahme des Signets „Busse und Bahnen“ im Frankierstempel (ASEAG Werkszeitung Heft 1/3, 1954)

Dessen ungeachtet wirkt die damalige Werbung für den ÖPNV, die vereinzelt gestaltet wurde, aus heutiger Sicht etwas naiv und eher erheiternd denn animierend. Gleichzeitig kann sie eine gewisse Nostalgie und Sehnsucht nach der „guten alten Zeit“ wecken, in der die Aufgaben und Probleme, denen die öffentlichen Verkehrsunternehmen gegenüberstanden, verglichen mit heute einfacher zu bewältigen schienen. Tendenziell konnte man

zwar einen Fortschritt gegenüber der Vorkriegszeit in Werbemitteln und Werbestil erkennen, in der Marketingstrategie war man jedoch – von den erwähnten Ausnahmen abgesehen – noch auf dem Stand der 20er Jahre stehen geblieben.

Man konnte die Konsequenzen des Wirtschaftswunders und die sich daraus ergebende Verkehrsentwicklung wohl einfach nicht richtig einschätzen.

Die 60er und 70er Jahre: Die 68er und die wilde Frische von Fa

Nach dem Vollzug des Wirtschaftswunders etablierte sich in der Werbung ein neues Konsumentenschema. Man kehrte endgültig ab vom Kunden als Individuum, der Konsument wurde nur noch als Massenphänomen betrachtet. Dies fand auch Eingang in die Werbegestaltung. Die abgebildeten Personen wurden, sowohl in Zeichnungen als auch in Fotografien anonymisiert dargestellt, als Herr und Frau Jedermann. Die neuen Entwürfe von Anzeigen und Werbespots für Fernsehen und Kino unterlagen in Form und Inhalt dem Einfluß der „Kreativen“, vielfach junge Graphiker und Designer mit künstlerischen Ambitionen, in den Werbeagenturen. Aus dieser Epoche stammt auch die Interaktion vom Briefing der selbständi-

gen Agenturen durch die Werbeabteilungen der Betriebe, wie wir sie heute noch kennen [18].

Um die Produkte auf immer stärker gesättigten und umkämpften Märkten absetzen zu können, konstruierten die Agenturen das neue Stilmittel der Erlebniswelten, eine Methode, die aus den USA übernommen wurde. Den Käufern wurde neben dem sachlichen Nutzen des erworbenen Produkts noch ein emotionaler Zusatznutzen, das „Erlebnis“ bei der Benutzung des Produktes, versprochen. In Wissenschaft und Praxis häufig zitiertes Musterbeispiel ist die „wilde Frische von Fa“, eine Kampagne, die die Vermittlung von emotionalen Erlebnisbildern par excellence vornahm [19].

Genau wie die wichtigsten Einflüsse für die Werbung in Deutschland stammte auch die Gegenbewegung, der Konsumerismus, aus den USA. Dieser Trend, der in den frühen 60ern in den Staaten entstand und etwa 1974 nach Deutschland kam, beinhaltet als Interessenpolitik organisierter Verbrauchergruppen eine Art Gegenmarktmacht der Verbraucher gegen die Anbieter. Der Konsumerismus kann im Rahmen des gesellschaftlichen Wertewandels, der in der Studentenbewegung von 1968 Ausdruck und gleichzeitig Ausgangspunkt für weitere Veränderungen fand, als Aspekt der Überflußgesellschaft gesehen werden [20].

In dieser Zeit wurde auch die Testimonialtechnik, die in den 70er und 80er Jahren eine wichtige Rolle in der Gemeinschaftswerbung für den ÖPNV spielt, entwickelt. Dabei handelt es sich um eine Weiterentwicklung der

Schöne Deine Nerven,
meide Gefahr und Verdruß!
Nimm Urlaub vom Auto,
fahr mit dem Bus!

Wochenendkarten

Bitte beachten! Die Benutzung der Wochenendkarte ist nur möglich in Saarbrücken. Ab 19.12.1974 gültig.

Stadtbezirk Saarbrücken 2,- DM
Gesamtes Netzgebiet 3,- DM

Bild 13: Werbung für Wochenendkarte in Saarbrücken (Archiv Saartal-Linie)