

Möglichkeiten zur effizienten Leistungserstellung auf Nebenstrecken

Einführungsvortrag

Dipl.-Ing. Martin Pächer

Fachgebiet Bahnsysteme und Bahntechnik
der Technischen Universität Darmstadt

Einführungsvortrag

Möglichkeiten zur effizienten Leistungserstellung auf Nebenstrecken

1. Einleitung

Bahnstrukturreform, Regionalisierung, ÖPNV-Gesetze der Länder, Wettbewerb auf der Schiene, Ausschreibung der Betriebsleistung - dieses sind nur einige von vielen Tatbeständen, die den Markt des Schienenpersonennahverkehrs in den letzten Jahren nachhaltig angestoßen haben.

Mit einer verstärkten Ausschreibung von Verkehrsleistungen im regionalen Eisenbahnverkehr unterliegen die Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen einem verschärften Kosten- und Qualitätsdruck. Dieser fordert dauerhaft schlanke Produktionstechniken insbesondere für Nebenstrecken, sowohl für die Infrastruktur, als auch für das Rollmaterial, den Betrieb und den Vertrieb. Das diesjährige Eisenbahntechnische Kolloquium (ETK) soll hierzu unter dem Leitthema „Möglichkeiten zur effizienten Leistungserstellung“ einen fachlichen Diskussionsbeitrag mit Lösungsansätzen liefern.

Aus dem Leitthema leiten sich direkt drei Fragen ab:

- a) *Was ist unter einer effizienten Leistungserstellung zu verstehen?*
- b) *Was ist unter Nebenstrecken zu verstehen?*
- c) *Welche Möglichkeiten zur effizienten Leistungserstellung bestehen?*

Drei anspruchsvolle Fragen, die die ganze Breite des Eisenbahnwesens tangieren.

2. Effiziente Leistungserstellung

Ein bedeutendes Merkmal des Verkehrs ist, dass einerseits die Betriebs- bzw. Verkehrsleistung nicht auf Vorrat produziert werden kann und andererseits, die Infrastruktur kontinuierlich vorgehalten werden muss.

Die Leistungserstellung soll effizient sein. Was ist Effizienz? Nach Gabler-Wirtschaftslexikon¹ ist die Effizienz ein „Beurteilungskriterium, mit dem sich beschreiben lässt, ob eine Maßnahme geeignet ist, ein vorgegebenes Ziel in einer bestimmten Art und Weise (z.B. unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit) zu erreichen.“ In der Praxis bedeutet eine effiziente Produktion häufig, dass die Minimalkostenkombination erfüllt ist.

Synonyme von effizient sind laut Duden beispielsweise ökonomisch, rationell, sinnvoll, sparsam, wirtschaftlich, zweckmäßig. Insbesondere der Punkt der Zweckmäßigkeit wird im Laufe des ETK in den Mittelpunkt der Betrachtungen rücken, beispielsweise hinsichtlich der Widmung einer Strecke nach EBO oder BOStrab. Herr Dipl.-Ing. Günter Koch wird die „Chancen für einen alternativen Bau und Betrieb von Nebenstrecken nach BOStrab“ herausstellen.

¹ Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler GmbH [Hrsg.], Gabler-Wirtschaftslexikon, Band Bf-E, Wiesbaden, 2000¹⁵

Beobachtet man die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in den letzten Jahren, so scheinen auf den ersten Blick die nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) in punkto effiziente Leistungserstellung cleverer als die bundeseigene DB AG zu sein. Schlagworte wie Senkung der Personalkosten, schlanke Organisationsformen und einfachere Infrastruktur machen in der Fachwelt die Runde. Diese Sichtweise entpuppt sich bei genauerer Analyse als zu oberflächlich, wie uns die einzelnen Beiträge der Referenten verdeutlichen werden.

Zu beachten ist beispielsweise, dass die NE-Bahnen auf Grundlage der derzeitigen Regelwerke eine einfachere und kostengünstigere Infrastruktur als die bundeseigenen Bahnen realisieren können, woraus ein Wettbewerbsvorteil resultiert. Auf dieses Phänomen werde ich unter Punkt 4 hinsichtlich der Möglichkeiten für eine effiziente Leistungserstellung zurückkommen.

Neben technischen und rechtlichen Randbedingungen stellen auch Unternehmensstrukturen eine wichtige Determinante dar. Herr Dr.-Ing. Dipl.-Wirtsch. Ing. Christoph Zimmer stellt neue Organisationsformen für den regionalen Infrastrukturbetrieb vor. Wie sich konkret ein wirtschaftlicher Betrieb von NE-Bahnen gestalten kann, erläutert Herr Dipl.-Ing. Peter Berking am Beispiel der Hessischen Landesbahn.

Effizienzsteigerung ist nicht automatisch mit dem Rückbau von Schieneninfrastruktur oder einer Reduktion des Fahrplanangebots gleichzusetzen. Das Motto „Jeder Fahrgast ist ein Defizit – keine Fahrgäste, kein Defizit“ hat ausgedient. Statt Beförderungsfälle werden Fahrkunden bedient. In vielen Regionen wurde und werden unter der Federführung der Aufgabenträger Angebotsoffensiven erfolgreich gestartet und institutionalisiert (z.B. Rheinland-Pfalz-Takt).

Um den Erhalt von Eisenbahninfrastruktur in der Fläche dauerhaft garantieren zu können, hat die DB Netz AG im Zuge der Segmentierung ihres Netzes das Netzsegment "Regionalnetze" gebildet. Diese Regionalnetze sind als Profit-Center angelegt und sollen eigenwirtschaftlich handeln. Hierbei steht insbesondere die Forcierung schlankerer Produktionstechniken im Vordergrund. Herr Dr. Johannes Berg wird über den wirtschaftlichen Betrieb der Regionalnetze der DB AG referieren.

3. Nebenstrecken

Was ist eine Nebenstrecke? Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) und auch die Bau- und Betriebsordnung der Straßenbahnen (BOStrab) kennen den Begriff der Nebenstrecken nicht.

Die EBO unterscheidet zwischen Haupt- und Nebenbahnen sowie zwischen Haupt- und Nebengleisen. Für Hauptbahnen werden höhere Anforderungen als für Nebenbahnen gestellt. Welche Form der Widmung für eine Strecke zweckmäßiger ist, hängt u. a. von der Zielgröße Höchstgeschwindigkeit ab. Eine Verwendung des Terminus Nebenstrecke als Synonym für Nebenbahn ist daher problematisch.

Auch das Regelwerk der DB AG oder beispielsweise das aktuelle Trassenpreissystem kennen den Begriff der Nebenstrecken nicht. Das Trassenpreissystem benennt als Streckenkategorien Fernstrecken, Zulaufstrecken und S-Bahnstrecken.

Die BOStrab unterscheidet zwischen Straßenbahnen, die straßenabhängig und die straßenunabhängig sind. Des Weiteren werden Bahnkörper nach BOStrab in straßenbündige, besondere und unabhängige Bahnkörper eingeteilt.

Was ist eine Nebenstrecke? Der Begriff der Nebenstrecke hat sich als (verkehrlicher) Sammelbegriff für Strecken etabliert, die ein mäßiges Verkehrsaufkommen vorweisen und in der Regel nur von regionaler Bedeutung sind. Nebenstrecken können als Nebenbahn oder als Hauptbahn gewidmet sein. Sie sind oft eingleisig und nicht elektrifiziert.

4. Möglichkeiten

Welche Möglichkeiten bieten sich heute, um eine effiziente Leistungserstellung auf Nebenstrecken zu erzielen?

Vorab eine These:

Man darf nicht alles was man kann!

Für bundeseigene Eisenbahnen und NE-Bahnen sind weitgehend gleiche technische Möglichkeiten zugänglich. Herr Dipl.-Ing. Stephan Tschorn wird exemplarisch über die derzeitige Entwicklung in der Stellwerkstechnik für Regionalstrecken berichten.

Gegenüber der allgemeinen Zugänglichkeit von Technik gibt es in der Zulässigkeit des Einsatzes der Technik für bundeseigene Bahnen und NE-Bahnen deutliche Unterschiede. Dies ist bemerkenswert, da mit der EBO eine einheitliche Grundlage für öffentliche Eisenbahnen vorgegeben ist.

Hieraus leitet sich eine weitere These ab:

Der Stand der Technik ist weiter als der Stand der Regelwerke!

Ursächlich hierfür sind unterschiedliche rechtliche Rahmenbedingungen, die zum Teil historisch bedingt sind. Daraus resultiert das Kuriosum, dass bundeseigene Bahnen mitunter kostenintensive Techniken einsetzen müssen, obwohl diese durch zweckmäßigere und effizientere Alternativen ersetzt werden könnten. Das heißt nicht der Stand der zur Verfügung stehenden Technik, sondern der Stand der gültigen Regelwerke behindert die bundeseigenen Bahnen an einer Angleichung der Leistungserstellung an das Produktionsniveau der NE-Bahnen. Herr Dipl.-Ing. Dirk Menne und Herr Dipl.-Ing. Christian Brinkmann werden sich in ihrem Vortrag dieser Problematik zuwenden und die wichtigsten Unterschiede zwischen den Regelwerken der DB AG und der NE-Bahnen darstellen.

Es drängt sich auf, den Begriff der effizienten Leistungserstellung zu differenzieren, in eine absolute Effizienz und eine relative Effizienz.

Absolut gesehen werden die NE-Bahnen aus den zuvor genannten Gründen (vorerst) weiterhin ein höheres Niveau der Effizienz in der Leistungserstellung erreichen können. Ihr erforderlicher Aufwand wird insbesondere auf der Infrastrukturseite unter dem der bundeseigenen Bahnen liegen können.

In Bezug auf die relative Effizienz liegt es im Bereich des Möglichen, dass die bundeseigenen Bahnen auf Grundlage der angelaufenen Maßnahmenpakete mittelfristig die NE-Bahnen überholen und sich vor dem Hintergrund der noch ausstehenden Angleichung der Regelwerke somit einen Wettbewerbsvorteil erarbeiten könnten.

Mit diesen Thesen möchte ich die fachliche Diskussion des Themenfeldes „Effiziente Leistungserstellung auf Nebenstrecken“ anstoßen. Die folgenden Beiträge der Referenten werden

wichtige Aspekte des Themenfeldes vertiefen, und die unterschiedlichen Sichtweisen und Philosophien von bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen verdeutlichen.

Dipl.-Ing. Martin Pächer,
TU Darmstadt