

Zukunftsfähiger öffentlicher Nahverkehr für Europa

Gute Beispiele nachmachen



Funded by the
European Commission,
Directorate General
for Environment

Einleitung

Seit Jahren steigen die Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. EU-weit rechnet man mit einem Anstieg des Personenverkehrs um 24 Prozent bis 2010, gemessen an den Zahlen von 1998. Ohne Gegensteuerung entfällt der Großteil des Zuwachses auf den Autoverkehr. Trotz technischer Fortschritte bei den Fahrzeugen ist damit eine erhebliche Zunahme der vom Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen verbunden – insbesondere bei CO₂-Emissionen, Lärmbelastungen und beim Flächenbedarf. Bereits jetzt entfallen 28 Prozent aller Treibhausgasemissionen in der EU auf den Verkehr, davon alleine 84 Prozent auf den Straßenverkehr. Im Rahmen des Kyoto-Protokolls hat sich die EU zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen um 8 Prozent von 2008 bis zum Jahre 2012 verpflichtet. Setzt sich der bisherige Trend in der Verkehrsentwicklung fort, wird der Anteil der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen 2010 aber um rund 40 Prozent höher sein als 1990.

Vor allem städtische Gebiete sind von den verkehrlichen Belastungen betroffen: Mehr als 75 Prozent der EU-Bürger leben in Städten und rund ein Fünftel aller Verkehrsbewegungen innerhalb der EU entfallen auf städtische Wege unter 15 km. Prognosen gehen von einer Zunahme des städtischen Verkehrs um 40 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber 1995 aus.

Wenn ein Großteil des zu erwartenden Verkehrszuwachses auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verlagert würde, könnten die städtischen Umweltbelastungen verringert werden. Es ist deshalb dringend notwendig, bestehende Bus- und Bahnverbindungen nicht nur zu sichern, sondern sie zu einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV auszubauen.

Der öffentliche Nahverkehr wurde in den meisten europäischen Ländern traditionell von lokalen Behörden entweder direkt oder durch städtische Eigenbetriebe erbracht. Grundgedanke dieser Konstruktion war, dass der öffentliche Verkehr als Grundversorgung der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge von der öffentlichen Hand zu gewährleisten sei. Doch trotz hoher öffentlicher Investitionen in die Infrastruktur und den ÖPNV-Betrieb ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken. Daher sind neue Konzepte gefragt, die dem ÖPNV neue Fahrgäste bringen und gleichzeitig die Angebotsqualität und die Effizienz steigern. Ein erfolgversprechender Weg sind wettbewerbliche Ausschreibungen von Verkehrsleistungen, um weitere Kräfte für ein innovatives, qualitativ hochwertiges und kostengünstiges Angebot zu mobilisieren. Ansatz ist ein »kontrollierter« Wettbewerb, der im Gegensatz zur völligen

Deregulierung nicht auf einen reinen Preis- sondern auf einen Qualitätswettbewerb um das beste Angebot setzt.

Was ist kontrollierter Wettbewerb?

Wettbewerb ist kein Selbstzweck. Kontrollierter Wettbewerb soll nicht allein die Preise zur Entscheidung heranziehen, sondern auf einen Qualitätswettbewerb abzielen. Der Schlüssel dazu liegt in der konsequenten Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips: Der Besteller oder Aufgabenträger (die öffentliche Hand) ist für die Sicherstellung einer angemessenen ÖPNV-Bedienung zuständig. Der ÖPNV erfüllt hierbei neben wirtschaftlichen Zielen auch soziale, ökologische und siedlungsstrukturelle Ziele. Im Vordergrund steht insbesondere die Entlastung der Umwelt durch Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV. Da der Markt diese Ziele nicht von sich aus verfolgen kann, muss die öffentliche Hand festlegen, welche Qualität zu bieten ist und wie hoch die Tarife sein müssen, damit diese Ziele erreicht werden. Die Qualitätsvorgaben müssen entsprechend in der Ausschreibung verankert sein.

Ersteller bzw. Leistungserbringer sind die Verkehrsunternehmen. Entsprechend der Vorgaben des Aufgabenträgers obliegt ihnen die Ausformulierung des Verkehrsangebots. Letztendlich erhält das Verkehrsunternehmen mit dem »besten« Angebot den Zuschlag. Bei Beauftragung durch die Kommune gehört die Umsetzung der Bestellung somit zur unternehmerischen Aufgabe des Verkehrsunternehmens.

Der Aufgabenträger erhält so ein geeignetes Instrumentarium, um die Qualität des ÖPNV-Angebots vor Ort zu steuern. Auf der anderen Seite setzt der Wettbewerb innovative Ideen bei Verkehrsunternehmen frei. Damit wird klar festgelegt, welches die staatlichen und welches die unternehmerischen Aufgaben sind. Dies führt zu mehr Effizienz und Transparenz.

Der vorliegende Good-Practice-Leitfaden liefert Informationen und Anregungen, wie der ÖPNV auch und gerade unter Wettbewerbsbedingungen verbessert und ausgebaut werden kann. Vorgestellt werden Beispiele von ausgewählten Städte in Deutschland, Finnland, Frankreich und Schweden, die bereits im Rahmen von Ausschreibungen – oder die Vorbereitung darauf – die Umwelt- und Angebotsqualität ihres ÖPNV-Angebots steigern konnten. Insbesondere soll dieser Leitfaden Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, die erstmalig Ausschreibungen und Verträge entwickeln, erste Informationen und Hinweise liefern. Darüber hinaus soll er denen als Quelle dienen, die sich für eine stärkere Berücksichtigung von Umwelt- und Sozialaspekten im ÖPNV einsetzen.

Impressum

Herausgeber
ICLEI Europasekretariat
Leopoldring 3, 79098 Freiburg
Fon 07 61/3 6892-0
Fax 07 61/3 6892-79
E-Mail: ccp@iclei-europe.org

Verlag und Vertrieb
VCD e.V., Eifelstr.2,
53119 Bonn
Fon 0228/9 8585-0
Fax 0228/9 8585-10
E-Mail: mail@vcd.org

*Verantwortlich für die
Gesamtherstellung und
Übersetzung*
Michael Müller, VCD

*Aktualisierte deutsche
Fassung aus dem englischen
Original*
Better Public Transport for
Europe through Competitive
Tendering – A Good Practice
Guide

Autoren
Mark Hidson, ICLEI
Michael Müller, VCD

Redaktion
fairkehr GmbH, Uta Linnert

Titelbild
Marcus Gloger

Gestaltung und Grafik
Marc Alexander Venner

Druck
Warlich GmbH

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© ICLEI Europasekretariat,
Freiburg 2004

Gefördert von der EU-Kommission, Generaldirektion Umwelt, Community Framework for Co-operation to promote Sustainable Urban Development (COM, 2002/C26/08)



Ein attraktiver und kundenfreundlicher ÖPNV steigert die Nachfrage.

FOTO: MARCUS GLOGER

Der ÖPNV-Markt in Europa

Seit 1960 hat der ÖPNV in Westeuropa erhebliche Marktanteile an den Pkw verloren. Die Erbringung öffentlicher Verkehrsleistungen wurde immer unprofitabler. Gründe dafür sind die gestiegene Pkw-Verfügbarkeit, die zunehmende räumliche Trennung von Arbeiten und Wohnen und die damit verbundene Suburbanisierung. Um den öffentlichen Verkehr aufrecht zu erhalten wurde vor allem in den Städten der ÖPNV in Eigenregie erbracht. Dabei wurden immer höhere öffentliche Mittel in das System gepumpt, ohne dass die Nachfrage entsprechend gewachsen wäre.

In den letzten 10 bis 15 Jahren hat sich die ÖPNV-Organisation innerhalb der EU zunehmend gewandelt. Teils aus ökonomischen teils aus politischen Gründen begannen mehr und mehr Länder wettbewerbliche Gestaltungselemente entweder für den gesamten öffentlichen Verkehr oder zumindest für Teilbereiche einzuführen.

In den meisten Fällen wurde dabei das Modell des »kontrollierten« Wettbewerbs gewählt. Nur in Großbritannien – mit Ausnahme des Großraums London – wurde der Markt komplett dereguliert. Die Europäische Kommission hat eine Studie in Auftrag gegeben, die die Entwicklung von Fahrgastzahlen und Kostendeckungsgrad in 30 größeren europäischen Städten während der 1990er Jahre untersucht hat. Danach weisen Städte, die Verkehrsleistungen im Rahmen eines kontrollierten Wettbewerbs vergeben, den größten Fahrgastzuwachs und gleichzeitig auch den effizientesten Ressourceneinsatz auf.

Noch deutlichere Unterschiede zeigt ein Vergleich zwischen London und dem restlichen England. Während in der Hauptstadt zwischen 1986 und 2000 die Anzahl der Fahrten mit dem Bus um 13 Prozent zunahm, sank die Zahl im gleichen Zeitraum in England um 34 Prozent.

Europäischer Rechtsrahmen

Der Rahmen für den öffentlichen Verkehr wird derzeit im wesentlichen durch die EG-Verordnung 1191/69 bestimmt, die 1991 novelliert wurde. In Deutschland verweisen sowohl das Personenbeförderungsrecht (PBefG) als Bundesgesetz als auch landesrechtliche Regelungen auf diese Verordnung. Die EU-Kommission hat im Juli 2000 einen Entwurf für eine Novellierung der Verordnung 1191/69 F 91 vorgelegt, insbesondere um Rechtsklarheit bei der Abgrenzung von eigen-

Offene Wettbewerbsmärkte in Europa (Stand 2003)

Bus	Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Norwegen, Schweden, Spanien
Straßenbahn	Frankreich, Großbritannien, Irland, Portugal, Schweden, Spanien
U-Bahn	Dänemark, Frankreich, Schweden
Eisenbahn	Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Niederlande, Portugal, Schweden



Der ÖPNV steht auch im Wettbewerb mit dem Auto.

wirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren herzustellen. Im Kommissionsentwurf ist das Prinzip des »kontrollierten« Wettbewerbs umgesetzt. Erstmals wird eine ausdrückliche Verpflichtung der Behörden zur Bereitstellung angemessener Verkehrsdienste eingeführt. Die zuständigen Behörden sollen in einem Ausschreibungsverfahren nach bestimmten Kriterien das »beste« Angebot ermitteln.

Nach zahlreichen Änderungsvorschlägen durch das Europaparlament, hat die EU-Kommission in 2002 einen neuen Verordnungsentwurf vorgelegt. Der Verordnungsentwurf befindet sich zurzeit in der politischen Abstimmung. Da sowohl das Personenbeförderungsgesetz als auch die Landesnahverkehrsgesetze auf die Verordnung 1191/69 verweisen, führt jede Änderung der Verordnung zu unmittelbaren Auswirkungen im nationalen Recht.

Für Ausschreibungen von öffentlichen Aufträgen und Dienstleistungen gelten innerhalb der EU – von wenigen Ausnahmen abgesehen – die Bestimmungen der EU-Vergaberichtlinien. Bei der Vergabe von Verträgen nach diesen Richtlinien ist eine Ausschreibung die Regel und muss sich an den Prinzipien Transparenz, freier Zugang und Nichtdiskriminierung orientieren. Selbst wenn die eigentliche Dienstleistung nicht im Rahmen einer Ausschreibung vergeben wurde, ist das Equipment, das für die Erbringung dieser Dienstleistung benötigt wird, im Rahmen einer Ausschreibung zu beschaffen. Im ÖPNV betrifft dies zum Beispiel die Fahrzeuge.

ÖPNV-Finanzierung und Wettbewerb

Weitreichende Bedeutung für die ÖPNV-Gestaltung in Deutschland hat die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache »Altmark Trans« (C 280/00) vom Juli 2003. Nach jahrelangem Rechtsstreit um die Frage, in welcher Weise öffentliche Ver-

kehrsleistungen durch die öffentliche Hand finanziert werden dürfen, hat der Europäische Gerichtshof Klarheit geschaffen. Zwar dürfen Städte und Kreise als öffentliche Aufgabenträger Verkehrsleistungen im ÖPNV mitfinanzieren ohne dabei gegen das EU-Beihilfeverbot zu verstoßen, es müssen dabei aber folgende vier Voraussetzungen erfüllt sein:

- Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.
- Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wurde, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen.
- Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken.
- Die Höhe des Ausgleichs, wenn die Auswahl nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, muss bestimmt werden im Vergleich zu den Kosten, die ein durchschnittliches Verkehrsunternehmen zu tragen hätte (unter Berücksichtigung der Einnahmen und des angemessenen Gewinns aus der Erfüllung seiner Verpflichtungen).

Nur wenn die oben genannten Voraussetzungen erfüllt sind, stellt der finanzielle Ausgleich keine staatliche Beihilfe im Sinne des EG-Vertrags dar. Dies sichert Transparenz und beugt einer Wettbewerbsverzerrung vor.

Ausgangspunkt für die Klage vor dem Europäischen Gerichtshof war der seltene Fall, dass für die Wiedereinrichtung einer Regionalbuslinie im Landkreis Stendal zwei Verkehrsunternehmen einen Genehmigungsantrag abgegeben hatten. Die Genehmigung wurde dem bisherigen Betreiber aufgrund dessen Leistungsfähigkeit sowie aus Gründen des Besitzstandsschutzes erteilt, obwohl der neue Bewerber ein

besseres Verkehrsangebot aufweisen konnte. Zudem konnte der bisherige Betreiber davon ausgehen, dass der Landkreis die entstehenden Defizite im laufenden Betrieb ausgleicht. Der unterlegene Bieter hat gegen die Vergabe Widerspruch eingelegt. Nach mehreren Verfahrensschritten hat das schließlich angerufene Bundesverwaltungsgericht das Verfahren zur Klärung der Finanzierungsfragen dem Europäischen Gerichtshof vorgelegt.

Der gegenwärtige Rechtsrahmen für den öffentlichen Personenverkehr in Deutschland schreibt bereits heute für sogenannte »gemeinwirtschaftliche« Verkehre, das sind Verkehre, die nur durch öffentliche Finanzmittel sichergestellt werden können, eine Ausschreibung vor. Diese Ausschreibungen haben die Kommunen in Deutschland bisher fast ausnahmslos vermieden. Vielmehr erfolgt die Auftragserteilung im Rahmen einer behördlichen Genehmigung an die meist lokal agierenden Verkehrsunternehmen. Diese erhalten dann ausschließliche Rechte, meist für sechs bis 15 Jahre, teilweise auch länger. Ein Wettbewerb unter verschiedenen Anbietern findet nicht statt. Um die vom Europäischen Gerichtshof aufgestellten Kriterien zu erfüllen, ist die Vergabe von ÖPNV-Leistungen im Rahmen von wettbewerblichen Ausschreibungen die beste Lösung.

Gesetzliche Regelungen mit Umweltbezug

Umweltkriterien gehören zu den bestimmten Kriterien, die in dem o.g. Kommissionsentwurf bei der Angebotsbewertung berücksichtigt werden sollen. So heißt es in Artikel 4 des Verordnungsentwurfs: »Bei der Bewertung der Angemessenheit öffentlicher Personenverkehrsdienste, der Festlegung von Auswahl- und Vergabekriterien und bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Kriterien berücksichtigen die zuständigen Behörden ... die Umweltfaktoren, unter anderem lokale, nationale und internationale Normen für Emissionen von Luftschadstoffen, Lärm und Treibhausgasen.«

Solche Umweltkriterien, wie z. B. die Vorgabe bestimmter Emissionswerte von Bussen, müssen bereits in der Ausschreibung definiert werden. Ist beispielsweise das Emissionsniveau als Mindestspezifikation vorgegeben, müssen Verkehrsunternehmen, die sich für den Auftrag bewerben, diese Kriterien erfüllen.

Die Forderung anspruchsvoller Umweltstandards, die über die derzeitigen gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehen, sind nach einem anderen Urteil des Europäischen Gerichtshofs (»Concordia/Helsinki«, Rs. C 513/99) zulässig und dürfen als Zuschlagskriterium bei der Auswahl des besten Bieters berücksichtigt werden. Dies ist auch dann erlaubt, wenn lediglich ein Anbieter diese Umweltkriterien erfüllen kann. Als Voraussetzungen sind zu erfüllen, dass diese Kriterien mit

dem Gegenstand des Auftrags zusammenhängen und dem Aufgabenträger keine unbeschränkte Entscheidungsfreiheit eingeräumt wird. Außerdem müssen die Kriterien zuvor in nichtdiskriminierender und transparenter Weise im Leistungsverzeichnis beschrieben werden. Der EuGH hat zugleich die Berücksichtigungsfähigkeit von solchen Umweltschutzanforderungen erkannt, die keinen konkreten wirtschaftlichen Vorteil für den Auftraggeber haben. Auch Faktoren, die nicht rein wirtschaftlich sind, könnten sich auf den Wert des Angebots auswirken.

Das »Helsinki-Urteil« war Grundlage für die neuen EU-Vergaberichtlinien, die 2003 verabschiedet wurden. Mit den neuen Richtlinien wird die Möglichkeit gestärkt, bei der Vergabe öffentlicher Aufträge Umwelt- und Sozialkriterien zu berücksichtigen.

Neue EU-Standards für die Luftqualität und Lärm

Neben Klimaschutzmaßnahmen hat die EU auch verschärfte Anforderungen an die Luftqualität definiert. Mit der 1996 verabschiedeten Rahmenrichtlinie zur Luftqualität gelten strenge Grenzwerte für bestimmte Luftschadstoffe in allen Mitgliedsländern und diese dürfen ab 2005 bzw. 2010 nicht mehr überschritten werden. Die Richtlinie wird durch insgesamt vier schadstoffspezifische »Tochter-Richtlinien« umgesetzt.

Für den Verkehrsbereich relevant ist die erste Tochter-Richtlinie. Diese setzt Luftqualitätsstandards für die Schadstoffe Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffoxide (NO_x), Partikel (PM₁₀) und Blei (Pb) fest. Alle Städte müssen in den nächsten Jahren Aktions- und Maßnahmenpläne erstellen, die darlegen, welche Maßnahmen im Falle von Grenzwertüberschreitungen ergriffen werden. Weil der Verkehr in Städten in wichtigen

EU-Luftqualitätsstandards mit direktem Verkehrsbezug

	Inkrafttreten	Grenzwert	
Kohlenmonoxid (CO)	1.1.2005	10 µg/m ³	8-h-Mittelwert
Stickstoffdioxid (NO ₂)	1.1.2010	40 µg/m ³	Jahresmittelwert
	1.1.2010	200 µg/m ³	1-h-Grenzwert, max. 18 Überschreitungen pro Jahr
Benzol	1.1.2010	5 µg/m ³	Jahresmittelwert
Staubpartikel (PM 10)	1.1.2005	40 µg/m ³	Jahresmittelwert
	1.1.2005	50 µg/m ³	Tagesmittelwert, max. 35 Überschreitungen pro Jahr
			Richtgrenzwert
PM 10	1.1.2010	20 µg/m ³	Jahresmittelwert
	1.1.2010	50 µg/m ³	Tagesmittelwert, max. 7 Überschreitungen pro Jahr

Umweltbereichen Hauptverursacher von Belastungen ist, können diese Maßnahmen auch Fahrbeschränkungen beinhalten. In zahlreichen Städten geht man davon aus, dass die ab 2005 geltenden Grenzwerte für Feinstaub (PM10) nicht eingehalten werden können. Überschreitungen werden vor allem an hochbelasteten Straßenabschnitten gemessen. In Berlin müssen die Feinstaubbelastungen teilweise um bis zu 62 Prozent reduziert werden. Dominierende Quelle sind dieselbetriebene schwere Nutzfahrzeuge. Betroffen sind aber nicht nur Großstädte. Messergebnisse aus Brandenburg zeigen Handlungsbedarf auch in kleinen Städten unter 50 000 Einwohner. Probleme bei der Einhaltung der Grenzwerte werden auch aus anderen EU-Ländern berichtet.

Auch der Lärm soll wirksam begrenzt werden. Die EU-Richtlinie zum Umgebungslärm schreibt bis 2007 die Erfassung der Lärmbelastung in Großstädten, an Hauptverkehrsstraßen, an Hauptstrecken der Bahn und im Umland von großen Flughäfen vor. Die Richtlinie verlangt im Sinne eines umfassenden Lärminderungskonzepts auch Maßnahmen zur Lärminderung an der Quelle, also auch für Straßen- und Schienenfahrzeuge und die Verkehrsinfrastruktur.

Empfehlungen der deutschen Umweltministerkonferenz

Berücksichtigt man die Anforderungen, die sich aus der Luftqualitätsrichtlinie und der Umgebungslärmrichtlinie ergeben, sind Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gut beraten, bei Ausschreibungen bereits heute die Anforderungen von morgen zu berücksichtigen.

Gebrauchtfahrzeuge mit alter Norm können zwar auch nach Inkrafttreten neuer Grenzwertvorschriften noch weiter gefahren werden, ihr Weiterverkauf innerhalb der EU-Staaten, einschließlich Osterweiterung, wird jedoch aufgrund von Importbeschränkungen und Steuerregelungen schwierig. Wer also heute einen Bus mit EURO 3 oder EURO 4 kauft, kann ihn möglicherweise ab 2009 nur noch außerhalb Europas verkaufen. Allerdings gelten auch dort mittlerweile in vielen Ländern ähnliche Regeln, so dass ein Verkauf grundsätzlich problematisch und nur mit geringen Erlösen machbar sein wird. Dagegen verschafft eine weitsichtige Planung beim Kauf von Bussen, verbunden mit einem stärkeren Umweltengagement, den Verkehrsunternehmen Wettbewerbsvorteile.

Da bereits heute von verschiedenen Herstellern Stadtbusse mit Diesel- oder Erdgasantrieb angeboten werden, die den anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für schwere Nutzfahrzeuge, EEV, erfüllen, hat die Umweltministerkonferenz im November 2003 auf Initiative des Landes Berlin einen Beschluss gefasst, der die auch vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen, VDV, empfohlenen anspruchsvollen Umweltstandards zum Maßstab erklärt. Gleichzeitig sollen schärfere Lärmgrenzwerte berücksichtigt werden. Den Verkehrsressorts sowie den Aufgabenträgern werden diese als Orientierungswerte für die Förderung sowie für die Ausschreibung empfohlen.

Europäische Emissionsstandards für Busse

Abgasemissionen

Der Schadstoffausstoß von Stadtbusen hängt in erster Linie von den dafür eingesetzten Fahrzeugen ab: Art des Antriebs, Fahrzeuggröße und -alter. Hier setzt Brüssel mit den Grenzwerten für limitierte Luftschadstoffe (EURO 1 bis EURO 5) verbindliche Vorgaben für die Fahrzeugindustrie. Bei Lkw und Bussen steht die Reduzierung von Stickoxiden und Partikeln im Vordergrund. Momentan gilt für alle neuen Fahrzeugtypen die Norm EURO 3. Die letzte Fortschreibung aus dem Jahr 1999 beinhaltet auch den Emissionsstandard EEV für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles), der einen noch strengeren Grenzwert für Partikel als EURO 5 festlegt.

Diese verschärften Abgasnormen haben Konsequenzen für die Anschaffung von Bussen. So benötigen die Fahrzeughersteller ab 2008 für ihre Fahrzeuge eine Typzulassung nach EURO 5. Das bedeutet, dass alle Fahrzeuge, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ein Jahr nach der Typzulassung, also 2009, die verschärften Abgasgrenzwerte erfüllen müssen.

Lärm

Seit 1970 gibt es EU-weite Grenzwerte für Lärm von Kraftfahrzeugen (Pkw, Lkw und Busse), die seitdem mehrmals verschärft wurden. So liegen die Grenzwerte für Busse und Lkw heute um über 10 dB(A) unter den ursprünglichen Werten. Die letzte Fortschreibung erfolgte 1996 (Richtlinie 92/97 EWG). Danach gelten folgende Grenzwerte:

- 80 dB (A) bei Fahrzeugen mit einer Motorleistung von 150 kW und mehr,
- 78 dB (A) bei einer Motorleistung von weniger als 150 kW.

Eine Analyse der Geräuschemissionen neuer Fahrzeuge hat ergeben, dass die Grenzwerte deutlich unterschritten werden können. Aus dieser Analyse sind Richtwerte für die Beschaffung möglichst leiser Lkw und Busse abgeleitet worden, die unterhalb der obigen Werte liegen. Diese werden bei der Neufassung der Grenzwerte zugrundegelegt.

Da die Fahrzeuggeräusche immer weiter reduziert wurden, treten die Abrollgeräusche der Reifen zunehmend in den Vordergrund. Bei Geschwindigkeiten ab 40–60 km/h dominiert das Reifengeräusch. Mittlerweile bieten Reifenhersteller auch sogenannte »lärmarmer« Reifen an, die aufgrund eines geringeren Rollwiderstands leiser als herkömmliche Reifen sind und nebenbei den Kraftstoffverbrauch reduzieren.

Eine Liste lärmarmen Reifen findet sich im Internet unter: www.umweltbundesamt.de

Diese Städte in Europa gehen mit gutem Beispiel voran.



Vorbildliche Beispiele in Europa

Einige Städte in Europa haben es bereits vorgemacht und die Qualität ihres ÖPNV-Angebots deutlich verbessert: Sie haben die Angebotsqualität, die Umweltpreformance und soziale Standards deutlich gesteigert. Diese Attraktivitätssteigerung spiegelte sich auch in der Kundennachfrage: Die Nachfrage im ÖPNV hat sich dort teilweise deutlich erhöht. Gleichzeitig hat sich auch der Kostendeckungsgrad des ÖPNV nachhaltig verbessert. Ein Garant für diesen Erfolg war die Einführung oder zumindest die Vorbereitung wettbewerblicher Ausschreibungen und die Vorgabe anspruchsvoller Qualitätsstandards. Die folgenden Beispiele sollen zeigen, wie die Städte vorgegangen sind und welche Erfahrungen sie dabei gemacht haben.

Ausschreibungen im Regionalbusverkehr im Großraum Helsinki, Finnland

Die Region Helsinki ist der einzige größere Ballungsraum in Finnland. Die Region umfasst zwölf Kommuni-

nen in denen zusammen über eine Million Menschen leben und über eine halbe Million Menschen arbeiten. Als Aufgabenträger für den Regionalverkehr im Großraum Helsinki ist die Behörde »YTV« zuständig.

Anfang 1991 trat in Finnland ein neues Gesetz für den Öffentlichen Personenverkehr in Kraft, das den kommunalen Behörden die Ausschreibung ihres ÖPNV, für den sie auch finanziell verantwortlich sind, ermöglichte. Drei Jahre später forderte ein weiteres Gesetz, alle öffentlichen Dienstleistungen im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung zu vergeben. Ab einem bestimmten Auftragswert sind die Regelungen der EU zu beachten. Derzeit liegt der EU-Wert, ab dem öffentliche Dienstleistungen ausgeschrieben werden müssen bei 200 000 Euro.

YTV gab eine Untersuchung in Auftrag, um die Effekte wettbewerblicher Ausschreibungen zu evaluieren und darauf aufbauend ein geeignetes Vorgehen zu erarbeiten. Im Vordergrund standen dabei die Reduzierung der Kosten bei gleichzeitiger Steigerung der Angebotsqualität sowie die Erhöhung der Produktivität und der Kundennachfrage.

Umweltfreundlich mobil in Helsinki: Stadt- und Regionalverkehr sind vorbildlich verknüpft.



Die erste Ausschreibung fand 1994 statt. Die Ausschreibung umfasste 15 Prozent des regionalen Busverkehrs (rund 4,4 Millionen Personenkilometer) und der Betrieb startete im Januar 1995. Bis Ende 1996 wurde der gesamte regionale Busverkehr ausgeschrieben. Die Laufzeit der Verträge der ersten Ausschreibungen war auf drei Jahre beschränkt. Liefen die Verträge aus, wurden sie in zwei jährlichen Runden erneut ausgeschrieben. Dazwischen gab es auch separate Ausschreibungen für einzelne Linien.

Ausschreibungsspezifikationen

YTV übernimmt die Planung des Streckennetzes, des Fahrplans und des Fahrzeugeinsatzes. Die Verkehrsunternehmen sind ausschließlich für die Durchführung des Betriebs zuständig. Die Fahrgeldeinnahmen gehen komplett an YTV. Um eine geeignete Berechnungsgrundlage für die Angebotsbewertung zu erhalten, wurden verschiedene Ansätze untersucht. YTV entschied sich für den Leistungskosten-Ansatz pro gefahrenem Kilometer, der bereits bei früheren vertraglichen Vereinbarungen zugrundegelegt wurde. Auf dieser Basis wird die zur Verfügung gestellte Gesamtprovision berechnet.

Bei den ersten Ausschreibungen sollten alle Verkehrsunternehmen gleich behandelt werden. So wurden nur gleich große Netze ausgeschrieben. Dies erwies sich jedoch als wenig praktikabel. Deshalb wurde dazu übergegangen, einzelne Blöcke ohne Ausschreibung zu verlängern. Als Ergänzung zu den Hauptausschreibungen wurden auch kleinere Ausschreibungen für Neuverkehre durchgeführt. Die ursprüngliche Vertragslaufzeit von drei Jahren beträgt heute generell fünf Jahre.

In den Ausschreibungen werden besondere Vorgaben an die Servicequalität und die Beschaffenheit der Fahr-

zeuge gestellt, die von den Verkehrsunternehmen erfüllt werden müssen. Zweimal im Jahr werden Kundenbefragungen durchgeführt, auf deren Basis die Unternehmen einen Qualitätsbonus erhalten.

Bei der Auswahl des besten Angebots werden die einzelnen Angebote auf Grundlage der Kosten und der angebotenen Qualität bewertet. Zunächst werden die Fahrzeugqualität und die restlichen Qualitätsfaktoren evaluiert. Erst dann werden die Bieterpreise geprüft und die Gesamtkosten ermittelt. Für den niedrigsten Preis gibt es 87 Punkte, die anderen Angebotspreise werden in der Relation dazu bewertet. Ursprünglich wurden nur 75 Punkte für den Angebotspreis vergeben. Zwar ist der Wert der Qualitätsfaktoren im Vergleich zum Preis nun niedriger, aber gleichzeitig wurden die Mindestanforderungen an die Qualität erhöht. Die Beschaffenheit der Fahrzeuge geht jetzt mit bis zu zwei Punkten in die Wertung ein. Anfangs wurde auch das Alter der Fahrzeugflotte bei der Bewertung einbezogen, dies wurde allerdings mittlerweile durch die Vorgabe eines Höchstalters ersetzt. Im wesentlichen werden diese Prinzipien auch heute noch bei den Ausschreibungen angewendet.

Die oben beschriebene Vorgehensweise wird auch bei den Ausschreibungen der städtischen Busverkehre in Helsinki, Espoo und Vantaa angewendet. Es gibt lediglich leichte Modifikationen bei den Anforderungen, insbesondere was die Fahrzeugbeschaffenheit angeht. Die Fahrzeuganforderungen sind allerdings zwischen YTV und den anderen Kommunen abgestimmt, so dass die gleichen Fahrzeuge sowohl im Regional- als auch im innerstädtischen Verkehr genutzt werden können.

Angebotsqualität

Um die Angebotsqualität zu messen, werden seit 1995 Kundenbefragungen durchgeführt. Auf einer Skala von 1 bis 5 betrug der Wert 1995 3,98. Bis 1998 hat sich die Zufriedenheit kontinuierlich auf knapp über 4 eingependelt. Lediglich in 1999 gab es einen Rückgang, weil aufgrund des strengen Winters der Fahrplan oft nicht eingehalten werden konnte. Im Jahr 2000 stieg die Zufriedenheit allerdings wieder und liegt aktuell bei einem Wert von 4,02.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Ausschreibungen anfangs zu einer deutlichen Qualitätsverbesserung geführt haben, aber externe Einflüsse durchaus einen Einfluss haben. Neben der Pünktlichkeit spielt auch das Fahrplanangebot eine Rolle. Während 1994 insgesamt 29,1 Millionen Buskilometer im Regionalverkehr angeboten wurden, ist das Verkehrsvolumen bis 2002 um 19 Prozent auf 34,5 Millionen Buskilometer gestiegen. Die Ausschreibungen haben zu einer Modernisierung der Busflotte und damit zu einer Reduzierung des Durchschnittsalters der Fahrzeuge geführt. Heute beträgt das Durchschnittsalter der Flotte 4,5 Jahre im Vergleich zu 6,5 Jahren vor der ersten Ausschreibung.

Kosten/Tarife

Die Leistungskosten pro gefahrenem Buskilometer sanken infolge der Ausschreibungen. Ohne Ausschreibung lägen die Kosten inflationsbereinigt für 2002 bei umgerechnet 75 Mio. Euro, während sie in Realität bei 54 Mio. Euro lagen. Die Einsparungen durch Wettbewerb betragen rund 21 Mio. Euro. YTV beschloss, die Kosteneinsparungen zur Ausweitung des Angebot zu nutzen. Die Mittel für den Regionalverkehr wurden aufgestockt, Ticketpreise gesenkt und die Beiträge der kommunalen Behörden reduziert. So sank der Preis für ein Monatsticket von umgerechnet 62,20 Euro in 1994 auf 54,60 Euro in 1997. Erst im Jahr 2000 wurde erstmals der Tarif auf 57,10 Euro erhöht. Parallel zur Senkung der Ticketpreise hat sich auch das Defizit im Regionalverkehr verringert. In 2001 deckten die Fahrgelderlöse etwa 67 Prozent der Ausgaben. Legt man die Leistungskosten vor den Ausschreibungen zu Grunde, müsste der Preis für das Monatsticket bei rund 84 Euro liegen, um den gleichen Kostendeckungsgrad zu erzielen.

Personal

Die Position des Personals rückte bei den Ausschreibungen in den Vordergrund, da beim Wechsel des Betreibers auch das Fahrpersonal von einem Unternehmen zum anderen wechselt. Dadurch ergaben sich einige Probleme bei der Beschäftigungssicherheit und den Konditionen. Nach einem Streik im Frühjahr 1998 wurde die sogenannte Lonka-Vereinbarung getroffen, die die Beibehaltung der Lohnbezüge auch nach einem

Übergang zu einem neuen Arbeitgeber sichert. Da die Marktanteile der Verkehrsunternehmen im wesentlichen konstant geblieben sind und sich sogar teilweise vergrößert haben, konnte eine gewisse Arbeitsplatzsicherheit erreicht werden. Zusätzlich wurden durch die Ausweitung des Angebots auch neue Stellen geschaffen. Es wird geschätzt, dass sich die Zahl der Busfahrer um 250 erhöht hat. Es scheint, dass die Probleme eher kurzfristiger Natur sind, wenn Ausschreibungen verloren wurden und der neue Betreiber noch nicht nach neuem Personal gesucht hat.

Fazit

Die Ziele, die mit der Einführung von Wettbewerb gesetzt wurden, sind erreicht worden. Die Ausschreibungen haben zu deutlichen Kosteneinsparungen geführt, die zur Ausweitung des Angebots und zur Senkung der Fahrpreise genutzt wurden. Gleichzeitig wurde die Fahrzeugflotte zügig modernisiert und die Servicequalität auf einem hohen Level gehalten. In Helsinki ist man der festen Überzeugung, dass der öffentliche Verkehr im Großraum Helsinki ohne Wettbewerb in einer deutlich schlechteren Position wäre.

Weitere Informationen:

Niilo Järviuoma, YTV Helsinki Metropolitan Area Council, Transport Department, Box 521, 00521 Helsinki, E-Mail: niilo.jarviuoma@ytv.fi

Ausschreibungen im Stadtverkehr Dijon, Frankreich

Dijon liegt im Norden Frankreichs im Departement Bourgogne und hat 244 000 Einwohner. Für den öffentlichen Nahverkehr zuständig ist die »Société de Transport de la Région Dijonnaise«. Die Region Dijon umfasst 16 Kommunen.

Zielsetzung

Wie in vielen Städten wurde das Verkehrsnetz in Dijon zwischen 1975 und 1995 stark ausgebaut und zahlreiche Vororte wurden erschlossen. Der Ausbau erfolgte zu einer Zeit, als die Nachfrage im ÖPNV begann nachzulassen. Probleme waren Zunahme des Autoverkehrs und ein steigendes Defizit im ÖPNV. Der Nahverkehrsplan von Dijon legt fest, dass der Umweltverbund aus zu Fuß gehen, Fahrrad Fahren und Bus und Bahn stärker gefördert werden soll. Daher war die Verbesserung der ÖPNV-Qualität eines der Hauptziele wettbewerblicher Ausschreibungen. Es sollte ein ÖPNV-System entwickelt werden, das den Bedürfnissen eines Großteils der Bevölkerung entspricht und gleichzeitig die Ausgabenseite entlastet.

Jeder vierte Einwohner Dijons nutzt inzwischen den umweltfreundlichen Nahverkehr.



Ausschreibungsinhalte

Ausschreibungen sind in Frankreich seit dem sogenannten Sapin-Gesetz von 1993 die Regel. Alle fünf bis sechs Jahre werden städtische Verkehrsleistungen neu ausgeschrieben. 2002 erfolgte die derzeit letzte Ausschreibung für das gesamte Busnetz, das zum 1. Januar 2003 vergeben wurde. In den Ausschreibungsunterlagen (frz. »Cahier de charges«), sind die Anforderungen definiert, die auch Umweltkriterien umfassen. Vorgaben gibt es für die Fahrzeugemissionen und die Fahrzeugwartung, um vor allem die Partikelemissionen zu reduzieren. Diese Vorgaben sind verpflichtend und von allen Unternehmen einzuhalten. Zur Überprüfung werden alle sechs Monate die Rußemissionen von einem Viertel der Busflotte kontrolliert.

Die Beschaffung der Fahrzeuge erfolgt durch die kommunale Transportbehörde. Der Betrieb muss lediglich die Wartung gewährleisten und für die Schulung der Fahrer im Umgang mit den neuen Fahrzeugen sorgen.

Angebotsqualität

Die Ausschreibungen haben die Akzeptanz und das Image des ÖPNV in Dijon erhöht. Mittlerweile nutzt jeder Vierte den ÖPNV. Zwischen 1975 und 1995 hat sich das Fahrgastaufkommen auf 38 Millionen nahezu verdoppelt. Gründe sind Ausweitung der Fahrtenhäufigkeit, eine Beschleunigung der Busse durch Vorrangmaßnahmen und die Senkung der Fahrpreise. Um diese Änderungen umzusetzen bedurfte es eines koordinierten Vorgehens verschiedener Behörden. Auch Vertreter nationaler Straßenbehörden waren eingebunden.

Um die Verkehrsunternehmen für eine hohe Qualität zu motivieren, wurden Vergleichswerte vorgegeben, die eine regelmäßige Überprüfung der erbrachten Qualität ermöglichen. Die Vorgaben beinhalten u. a.:

- die Zuverlässigkeit der Busse
- die vom Fahrgast wahrgenommene Qualität
- Fahrgastinformationen
- ein Beschwerdemanagement
- die Sauberkeit der Fahrzeuge

Fahrzeuge

In Dijon fahren derzeit 215 Busse, 100 davon sind Gelenkbusse. Je die Hälfte der Fahrzeuge entsprechen dem EURO 2 und dem EURO 3-Standard. 32 Busse sind mit einem Partikelfilter ausgestattet. Die Dieselmotoren werden mit schwefelfreiem Diesel betankt. Nach umfangreichen Tests mit verschiedenen alternativen Antriebsarten wurde entschieden, ab 2003 nur noch Erdgasbusse neu zu beschaffen. Es stellte sich heraus, dass Partikel das größte Problem sind und Erdgasbusse die bestmögliche Partikelminderung bieten. Außerdem genießen Erdgasbusse eine gutes Image in der Bevölkerung und verursachen weniger Lärm als Dieselmotoren. Der Partikelfilter wird als beste Lösung für Altfahrzeuge angesehen.

Kosten

Dijon hat sich dazu entschieden, günstige Tarife für die Benutzung des ÖPNV anzubieten. Trotz der niedrigen Fahrpreise ist der Kostendeckungsgrad in Dijon mit 41,5 Prozent höher als bei anderen vergleichbaren französischen Städten (37,9 Prozent durchschnittlicher Kostendeckungsgrad in Frankreich). Grund ist u. a. die hohe Fahrtenhäufigkeit von 140 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Wenn keine Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung unternommen worden wären, hätten die Fahrpreise erhöht werden müssen mit dem Risiko, Fahrgäste zu verlieren. Ziel ist, das Defizit auf der Basis von 2000 konstant zu halten. Weitere politischen Maßnahmen sind gegenwärtig in der Diskussion, um die Fahrpreise günstig zu halten.

Personal

Wie in Helsinki wird in den Ausschreibungen bei Betreiberwechsel auch die Übernahme des Fahrpersonals vorgeschrieben.

Fazit

Die Gründe für die Nutzung des ÖPNV in Dijon sind sehr vielfältig und hängen von persönlichen aber auch notwendigen Fahrtzwecken ab. Ziel der Stadt war es, eine sichere und einfache Art der Fortbewegung zu ermöglichen, den Wirtschaftsverkehr aufrecht zu erhalten und die Lebensqualität für die Bewohner zu sichern. Die Grundprinzipien dafür lauten:

- Verbesserung der städtischen Umwelt
- Förderung des Umweltverbunds
- Bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten

Nach Prognosen wird sich der Anteil des Autoverkehrs in Dijon bis 2020 verdoppeln, falls keine Maßnahmen zur Gegensteuerung ergriffen werden. Dies entspräche einer Zunahme von etwa 1000 Fahrzeugen, die täglich zusätzlich in die Stadt führen. Die Entwicklung des

Verkehr zwischen Stadt und Umland ist eine der Schlüsselthemen der Zukunft. Die Stadt sieht daher in den Ausschreibungen ein geeignetes Instrument für eine nachhaltige Verkehrspolitik und den sozialen Zusammenhalt.

Weitere Informationen:

Jean-Marie Attard, *Communauté des l'agglomération dijonnaise*, 11 rue Victor Dumay, BP 1529, 21034 Dijon Cedex, E-Mail: jmattard@agglo-dijon.fr

Ausschreibungen in Göteborg, Schweden

Göteborg ist mit 470 000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Schwedens. Die gesamte Region Göteborg umfasst 750 000 Einwohner. Obwohl die Zuwachsraten des Individualverkehrs in der Stadt bei zwei bis vier Prozent, und in den Vororten bei vier bis sechs Prozent liegen, ist der Anteil des Individualverkehrs in der Innenstadt seit Jahren konstant. Grund sind Angebotsverbesserungen im ÖPNV bei gleichzeitiger Umsetzung verschiedener restriktiver Maßnahmen gegenüber dem Autoverkehr.

Der öffentliche Verkehr in Göteborg wird durch Straßenbahnen, Busse, Fähren und Pendlerzüge abgedeckt. In den vergangenen Jahren wurde vor allem das Straßenbahnsystem ausgebaut. Heute entfallen rund 60 Prozent aller ÖPNV-Fahrten auf die Straßenbahn, auf die Pendlerzüge lediglich zwei Prozent. Der ÖPNV genießt in Göteborg Vorrang: So haben beispielsweise die Straßenbahnen an fast allen Ampelanlagen im Stadtgebiet Vorfahrt.

Seit 1990 gilt in Schweden ein neues ÖPNV-Gesetz. Neben der Trennung von Besteller- und Erstellerebene sieht das Gesetz auch die generelle Ausschreibung öffentlicher Verkehrsleistungen vor. Dem kam die Stadt mit der Gründung einer städtischen Ausschreibungsbehörde Trafikkontoret nach. Diese setzt sich aus Verkehrsplanern zusammen, die vorher in anderen städtischen Behörden sowie beim städtischen Verkehrsunternehmen Göteborgs Sparvagnar AB beschäftigt waren. Die Behörde ist verantwortlich für Finanzen, Liniennetz, Bedienungsstandards, Tarife, Information und Marketing sowie für die gesamte Infrastruktur. Mit Schaffung der neuen Provinz West-Schweden wurde 1999 die neue ÖPNV-Behörde Västtrafik gegründet, die für den gesamten ÖPNV in dieser Provinz zuständig ist. Trafikkontoret firmiert nun unter Västtrafik Göteborgsomradet als nachgeordnete Planungs- und Ausschreibungsbehörde für die Region Göteborg.

Ziele

Die Stadt Göteborg hat sich zum Ziel gesetzt, den privaten Autoverkehr zu reduzieren und die bestehende Infrastruktur so effizient wie möglich zu nutzen. Die lokale Umwelt soll verbessert und schädliche Belastungen minimiert werden. Dies sollte über den Ausbau des ÖPNV-Systems und die Erhöhung der Zugänglichkeit und Effizienz erreicht werden.

So orientiert sich auch der Nahverkehrsplan der Stadt an Nachhaltigkeitszielen und setzt dabei gleichzeitig auf die Prinzipien des Wettbewerbs. Mit der Umsetzung des neuen ÖPNV-Gesetzes auf lokaler Ebene sollten die neuen Ausschreibungskriterien und vertraglichen Regelungen:



Freie Fahrt für den Nahverkehr: In Göteborg haben Busse und Straßenbahnen im Stadtgebiet Vorfahrt.

FOTO: RAGNAR DOMSTAD

- die Qualität und die Quantität des ÖPNV-Angebots steigern,
- den Kostendeckungsgrad verbessern,
- Sozial- und Umweltstandards erhöhen,
- kleinen Busunternehmen den Marktzugang ermöglichen,
- sowie öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen die Teilnahme an Ausschreibungen erlauben.

Als konkrete Zielgrößen für den ÖPNV wurde Mitte der 1990er Jahre das politische Ziel ausgegeben, die Anzahl der ÖPNV-Fahrten bis 1999 um 20 Prozent und den Kostendeckungsgrad innerhalb von zwei bis drei Jahren auf 50 Prozent zu erhöhen.

Umsetzung

Die ersten Ausschreibungen in Göteborg fanden 1992 statt und umfassten rund ein Drittel des Busverkehrs. Weitere Ausschreibungen folgten 1996 und 1998. Mitte 2003 fand die letzte Ausschreibung statt, bei der insgesamt zwei Drittel des gesamten Busnetzes neu zu vergeben waren. Ende 2002 wurde auch der Fährverkehr ausgeschrieben, Straßenbahnen sind bis mindestens 2010 nicht Gegenstand von Ausschreibungen.

Abgasemissionsanforderungen in Göteborg (Verkehrsvertrag Sept. 2003)

Verkehrsnetz	Partikel	Stickoxidausstoß*
Regionalverkehr	0,02 g/kWh (= EEV)	6,0 bis 3,8 g/kWh
Stadtverkehr (Teilnetz 1)	0,02 g/kWh (= EEV)	5,0 bis 2,0 g/kWh
Stadtverkehr (Teilnetz 2)	0,02 g/kWh (= EEV)	4,0 bis 2,0 g/kWh

* Durchschnitt der Flotte in jährlichen Stufen 2004 bis 2010 sinkend, entspricht einer Absenkung von EURO 3 auf EEV

Umweltstandards

Bereits bei den ersten Ausschreibungen wurden besondere Anforderungen an die Umweltverträglichkeit des ÖPNV gestellt. Ein Stadtratsbeschluss von 1988 sah ursprünglich vor, keine Dieselbusse mehr anzuschaffen. Aufgrund seinerzeit fehlender Alternativen formulierte man dies in spezielle Anforderungen an Kraftstoffe und Abgasemissionen um. Man kam zur Erkenntnis, dass nicht die Technik entscheidend sei, sondern die Einhaltung der Grenzwerte. Seit 1993 darf nur noch schwefelfreier Diesel verwendet werden und es gelten seitdem jährlich verschärfte Anforderungen an die Fahrzeugemissionen, definiert als Flottensummenwerte. 1999 lag der einzuhaltende Wert für Stickoxide auf dem Niveau, das erst 2001 durch Inkrafttreten der EURO 3 Norm für alle Neufahrzeuge verpflichtend war. In der letzten Ausschreibung in 2003 ging man noch einen Schritt weiter: Für alle Busse gilt bei den Partikelemissionen der EEV-Grenzwert und die Stickoxid-Emissionen müssen in jährlichen Stufen bis 2010 von EURO 3

auf EEV-Niveau reduziert werden. Und als besonderer Bonus für das Unterschreiten der Stickoxid-Grenzwerte wurden bis zu 0,15 Schwedische Kronen pro Fahrzeugkilometer (ca. 2 ct/km) in Aussicht gestellt.

Weitere Vorgaben betreffen das Fahrzeugalter: Fahrzeuge dürfen nicht älter als zehn, das durchschnittliche Alter der Flotte nicht älter als fünf Jahre sein. Einige Verträge schreiben vor, dass alle neuen Dieselbusse mit einem Partikelfilter ausgestattet sein müssen. Da es in Göteborg, wie auch in anderen schwedischen Städten, eine sogenannte »Umwelt-Zone« gibt, in denen nur Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen fahren dürfen, benötigen auch alte Busse, die in dieser Zone unterwegs sind, einen Partikelfilter.

Um Anreize für eine hohe Angebotsqualität zu schaffen, erhalten die Unternehmen 25 Prozent der Fahrgasteinnahmen. Normalerweise gehen alle Einnahmen an die Ausschreibungsbehörde und die Unternehmen erhalten lediglich die vereinbarte Provision pro gefahrenem Kilometer. Einige Verträge beinhalten spezielle Vorgaben an die Angebotsqualität und Qualitätskontrolle, die von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut untersucht wird.

Ergebnisse

Die Einführung des Ausschreibungswettbewerbs war – wie in ganz Schweden – sehr erfolgreich. Zwischen 1990 und 1997 stiegen die Fahrgastzahlen um 7,5 Prozent, obwohl durch Routenoptimierungen die gefahrenen Buskilometer um sieben Prozent sanken, d.h. die Auslastung konnte deutlich verbessert werden. Die Gesamtausgaben für den ÖPNV sind zwar leicht gestiegen, aber aufgrund der gestiegenen Fahrgastzahlen bei lediglich leicht erhöhten Tarifen sank zwischen 1991 und 1998 der öffentliche Zuschuss der Stadt um 30 Prozent. Damit hat sich der Kostendeckungsgrad seit 1991 von rund 30 Prozent bis 2003 auf 60 Prozent erhöht. Gegenwärtig haben 40 Busunternehmen einen Vertrag mit Västtrafik, wobei rund die Hälfte der bestellten Busverkehre auf die Region Göteborg entfallen.

Alle Umweltvorgaben in den Ausschreibungen wurden erfüllt. Gegenwärtig liegen die Durchschnittswerte der Busemissionen in Göteborg bei den Stickoxiden um 25 Prozent unterhalb des EURO 3-Werts und bei den Partikeln wird fast EURO 4/5 erreicht. 1998 waren bereits über die Hälfte aller Dieselbusse mit einem Partikelfilter ausgestattet. Daneben setzen die Unternehmen auch auf den Erdgasantrieb. Der Anteil biologischer Kraftstoffe (i. d. R. Biogas) beträgt mittlerweile rund 25 Prozent.

Auch die Sozialstandards wurden erfüllt. Die Gehälter der Busfahrer blieben in den ersten Jahren konstant. Seit 1999 steigen sie aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen und

dem generell niedrigen Anteil gut ausgebildeter Busfahrer auf dem Arbeitsmarkt.

Lediglich bei einer Ausschreibung kam es zu Problemen. Es wurde gefordert, dass das alte Personal sowie die Erdgastankstellen-Infrastruktur vom Gewinner der Ausschreibung zu übernehmen sind. Laut Gerichtsbeschluss ist dies jedoch nicht zulässig.

Generell kann gesagt werden, dass die Ausschreibungen in Göteborg zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen und einer Steigerung der Umwelt- und Sozialstandards bei gleichzeitig sinkenden Kosten geführt haben. Die eingesparten Gelder wurden für die Ausweitung des Angebots sowie zur Beibehaltung günstiger Fahrpreise eingesetzt.

Weitere Informationen:

*Ragnar Domstad, Västtrafik GO, Box 405,
S-40126 Göteborg, E-Mail: ragnar.domstad@
vasttrafik.se*

Vorbereitungen auf den Wettbewerb in Deutschland

Ausschreibungen im ÖPNV sind in Deutschland grundsätzlich möglich. Bei der letzten Änderung des Personenbeförderungsgesetzes in 1996 wurden Regelungen für »gemeinwirtschaftliche Verkehre« aufgenommen, wonach diese entweder durch Auferlegung oder durch Ausschreibung zu vergeben seien. Dennoch sind Ausschreibungen kommunaler Verkehrsleistungen bisher eher die Ausnahme. Auf kommunaler Ebene dominie-

ren nach wie vor die städtischen Eigenbetriebe. Sie erhalten Konzessionen ohne Ausschreibung. Diese Praxis hat lange Tradition und ist bezeichnend für geschlossene Märkte, die diese Unternehmen vor Wettbewerb schützt.

Anders sieht dies beim Schienenpersonennahverkehr aus. Im Zuge der Regionalisierung wurde die Aufgaben- und Finanzhoheit auf die Bundesländer und vereinzelt auf Verkehrsverbünde übertragen. Sie erhalten dafür vom Bund entsprechende Finanzmittel, die sie zur Bestellung von Schienennahverkehrsleistungen einsetzen können. Zahlreiche Bundesländer haben dabei auch von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, einzelne Strecken im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung zu vergeben. Dort wo Strecken ausgeschrieben wurden, konnte das Angebot teilweise deutlich verbessert und neue Fahrgäste gewonnen werden. Gleichzeitig haben die Länder erhebliche Finanzmittel eingespart. Häufig kamen auch Wettbewerber der Bahn zum Zug, wie z. B. Connex. Dennoch liegt der Marktanteil der DB im Schienenpersonennahverkehr immer noch bei über 90 Prozent.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben und zu erwartender Änderungen ist inzwischen bei zahlreichen Städten und Verkehrsunternehmen die Erkenntnis gereift, dass auch im kommunalen ÖPNV wettbewerbliche Elemente Einzug halten werden. Nicht zuletzt das EuGH-Urteil zur öffentlichen Finanzierung (s. o.) erfordert Änderungen der bisherigen Praxis. So bereiten sich bereits einige Städte und Unternehmen auf den kommenden Wettbewerb vor. Die folgenden Beispiele zeigen, wie deutsche Kommunen und Verkehrsunternehmen sich auf den kommenden Wettbewerb vorbereiten und dabei gleichzeitig Umwelt- und Qualitätsstandards berücksichtigen. Für alle Fälle gilt: Politischer Wille ist die entscheidende Triebfeder.



Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr hat innovative Potenziale in Deutschland freigesetzt.

FOTO: ARCHIV

Demonstrationsprojekt Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb

Um zu untersuchen, wie sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung von Umweltschutzkriterien strategisch auf den künftigen Wettbewerb vorbereiten, hat das Bundesumweltministerium 2002 ein Demonstrationsprojekt gestartet und nach vorbildlichen Konzepten gesucht. Die besten Konzepte bei den Verkehrsunternehmen stammen von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder). Die BVG reichte ihr Vorhaben zur Anschaffung 25 neuer Dieselsebusse ein, die erstmals den EEV-Standard erfüllen. In Frankfurt (Oder) ging man einen Schritt weiter: Die gesamte Busflotte bestehend aus 22 Dieselsebusen sollte durch neue Erdgasbusse, ebenfalls nach EEV-Standard, ersetzt werden. Mittlerweile fahren diese sauberen Busse sowohl in Berlin als auch in Frankfurt (Oder). Laut Umweltministerium ist die Entwicklung dieser emissionsarmen Fahrzeuge erst durch den Wettbewerb der verschiedenen Antriebstechniken forciert worden. In einem begleitenden Kostenmonitoring wurden die Systemkosten sowie die umweltseitigen Effekte im Rahmen einer Lifecycle-costs-Analyse mit einem herkömmlichen Dieselsebus nach EURO 3-Standard mit Partikelfilter verglichen. Erste Ergebnisse belegen, dass die Mehrkosten von EEV-Bussen vernachlässigt werden können. Im Gegenteil: Der Einsatz umweltfreundlicher Busse kann Risiken vermeiden, die durch die verschärften Anforderungen an die Luftqualität und die damit verbundenen möglichen Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß betreffen könnten. Auch der Wiederverkauf alter Busse wird aufgrund verschärfter Importbestimmungen in Osteuropa und sogar in Afrika zunehmend schwieriger.

Die umweltfreundlichste Busflotte Europas fährt in Frankfurt (Oder).



FOTO: VBB



Neues ÖPNV-Gütesiegel »Zitronenfalter«. Wird vom BMU für nachgewiesenen innovative Anwendung anspruchsvoller Umweltstandards im ÖPNV vergeben.

Bei den Aufgabenträgern überzeugte das Konzept der Region Hannover. Hier wird gegenwärtig im Rahmen einer »virtuellen Ausschreibung« mit verschiedenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen aus Niedersachsen und Bremen der »Ernstfall« geprobt. Dabei wird auch untersucht, welche Umweltstandards praktikabel sind.

Weitere Informationen:

Gabriela Felder, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin, Tel. 030/25414-345, E-Mail: gabriele.felder@vbbonline.de

Frankfurt (Oder)

Frankfurt (Oder) hat rund 68 000 Einwohner und besitzt mit der Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) ein eigenes Verkehrsunternehmen. Die Stadtverkehrsgesellschaft betreibt zehn Bus- und sechs Straßenbahnlinien. Wie bereits oben ausgeführt, wurde das

Kundenzufriedenheit mit dem ÖPNV in Frankfurt (Oder) 2001 und 2003 (Auszug) – in Prozent

Sehr zufrieden und zufrieden sind Kunden mit ...	2001	2003
Fahrzeuge	64	96
Sicherheitsgefühl	69	88
Pünktlichkeit	66	84
Zuverlässigkeit der Anschlüsse	41	71
Platzangebot	55	71
Sauberkeit	50	81
Haltestellen	63	71
Preis-Leistungsverhältnis	20	35
Verkaufsstellen/Kundenberatung	40	79
Qualität der Auskünfte	48	78
Linien-/Fahrplanangebot	41	76

Konzept des Verkehrsunternehmens vom BMU ausgezeichnet.

Seit März 2003 fahren nun die neuen Erdgasbusse, die neben den niedrigen Schadstoffemissionen auch deutlich leiser als herkömmliche Dieselmotoren sind. Damit hat Frankfurt (Oder) die umweltfreundlichste Busflotte in Deutschland, wenn nicht sogar in Europa. Mit den neuen Bussen und einem neuen Marketingkonzept konnte die Stadtverkehrsgesellschaft eine erstaunliche Verbesserung der Kundenzufriedenheit verzeichnen. In einer Kundenbefragung stieg die Zufriedenheit nach Einführung der neuen Erdgasbusse von 69 auf 88 Prozent. Die Zufriedenheit mit den Fahrzeugen stieg gar von 64 auf 96 Prozent. Bemerkenswert ist, dass trotz Fahrpreiserhöhung das Preis-Leistungs-Verhältnis 2003 von nahezu doppelt so viel Kunden wie 2001 positiv wahrgenommen wird.

Die Anschaffung der sauberen Busse beruht auf einer starken politischen Unterstützung. Nach dem Oder-Hochwasser 1997 beschloss der Stadtrat, dass die Stadt selber Maßnahmen ergreifen müsse, um die negativen Einflüsse auf das Klima und die lokale Umwelt zu verringern. 1998 wurde ein Plan für die kurz- bis mittelfristige Reduzierung von CO₂- und Lärm-Emissionen auf den Weg gebracht. Auch bei der Errichtung der neuen Wagenhalle des Verkehrsunternehmens wurden ökologische Aspekte berücksichtigt, wie z.B. geringe Versiegelung, Regenwassernutzung und ein niedriger Energieverbrauch. Die Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) besitzt ein zertifiziertes Qualitäts- und Umweltmanagementsystem.

Weitere Informationen:

Gabriela Felder, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin, Tel. 030/25414-345, E-Mail: gabriele.felder@vbbonline.de

Bocholt

Die Stadt Bocholt als Mittelzentrum mit rund 75 000 Einwohnern liegt im westlichen Münsterland, direkt an der Grenze zu den Niederlanden. Der öffentliche Personennahverkehr dümpelte lange Zeit vor sich hin, was sich in steigenden Kosten und sinkenden Fahrgastzahlen ausdrückte. Die Stadt reagierte und gründete 1999 eine eigene Stadtbusgesellschaft, die seitdem als städtische Management- und Infrastrukturgesellschaft fungiert. Seit Januar 2004 ist die StadtBus GmbH unter dem Dach der Stadtwerke Bocholt GmbH. Mit der Neuorganisation des gesamten Busnetzes wurde ein neues, modernes StadtBus-System installiert.

Im Jahr 2000 wurde der Betrieb für sechs Midi-Buslinien und vier Taxibuslinien europaweit ausgeschrieben. Neben hohen Qualitätsanforderungen an das Fahr-



FOTO: STADTBUS BOCHOLT

planangebot wurden auch an die Fahrzeuge, das Fahrpersonal und die Verkehrsdurchführung hohe Anforderungen gestellt. So wurden u. a. für alle Midibusse mindestens der EURO 2 Standard gefordert und die Fahrzeuge durften nicht älter als fünf Jahre sein. Einen Bonus gab es für Erdgasbusse. Bei der Wertung hat entsprechend nicht das preislich günstigste, sondern das in Augen der Stadtbusgesellschaft wirtschaftlichste Angebot den Zuschlag erhalten. Insgesamt haben 15 Verkehrsunternehmen ein Angebot abgegeben.

Im August 2001 wurde der Betrieb aufgenommen. Das Ergebnis der Ausschreibung wird von der Stadt als uneingeschränkt positiv bezeichnet. Trotz der erheblich gestiegenen Qualität konnte eine Kostenreduktion im reinen Fahrbetrieb von rund 20 Prozent gegenüber der Situation vor der Ausschreibung erzielt werden. Im Vergleich zu anderen Nahverkehrssystemen ähnlicher Prägung mit vergleichbaren Qualitätsstandards, aber ohne Wettbewerb, erzielt Bocholt eine Kostenersparnis von bis zu einem Drittel. Seit Mai 2003 gehören auch zwei grenzüberschreitende Linien zum Stadtbussystem.

Auch auf Kundenseite war das Vorgehen der Stadt erfolgreich: Seit Betriebsaufnahme haben sich die Fahrgastzahlen innerhalb von zwei Jahren von 380 000 auf 750 000 fast verdoppelt. 2003 wurde die Millionengrenze überschritten. Nach Ansicht der Stadt waren diese Ergebnisse nur durch Wettbewerb zu realisieren.

Weitere Informationen:

Petra Behrendt, Stadtbus Bocholt GmbH, Europa-
platz 20, 46399 Bocholt, Tel. 02871/21919-0,
E-Mail: peb@stadtbusbocholt.de

Neues Design kommt bei den Fahrgästen gut an: Seit Einführung des Stadtbusses in Bocholt haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt.

Mobilitätsberatung und Planung für den ÖPNV aus einer Hand: Frankfurts neue Nahverkehrsgesellschaft „traffiQ“.



FOTO: TRAFFIQ

Frankfurt/Main

Auch die Stadt Frankfurt am Main mit ihren rund 650 000 Einwohnern hat sich für den Weg des Wettbewerbs entschieden. Im September 2001 wurde die lokale Nahverkehrsgesellschaft »traffiQ« gegründet, die seitdem für das ÖPNV-Netz der Stadt, bestehend aus sieben U-Bahn-, sieben Straßenbahn- und 52 Buslinien, zuständig ist. Dabei wurde keine neue Behörde geschaffen, sondern die Management-Abteilung des kommunalen Verkehrsunternehmens VGF in die neue Gesellschaft traffiQ überführt. Vorrangiges Ziel bei der Einrichtung von traffiQ war die Schaffung eines organisatorischen Rahmens, der dauerhaft eine rechtssichere Finanzierung des lokalen ÖPNV in Frankfurt gewährleisten kann. Damit soll die Stadt Frankfurt am Main – durch die Trennung der Regieebene vom Verkehrsbetrieb – im öffentlichen Verkehrswesen besser auf Veränderungen in Richtung Wettbewerb reagieren können.

TraffiQ hat folgende Aufgaben:

- Finanzierung des ÖPNV in Frankfurt am Main,
- Abschluss von Vereinbarungen oder Verträgen über die Erbringung von Verkehrsleistungen,
- Überwachung der Leistungserbringung und der Einhaltung der Qualitätsstandards durch die Auftragnehmer,
- Marketing, Kundenbetreuung und Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV in Frankfurt am Main,
- Verkehrs- und Investitionsplanung,

- Abstimmung mit Behörden und mit anderen Aufgabenträgern und deren Nahverkehrsunternehmen sowie mit den Verkehrsverbänden.

Folgende Ziele verfolgt die Stadt mit der Gründung von traffiQ und der Einführung von Wettbewerb:

- Erhöhung des ÖPNV-Anteils am »Modal split«,
- Gewährleistung hoher Qualitätsstandards,
- Sicherung einer ausreichenden Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung der Kosten.

Da die Konzessionen für die Buslinien der VGF großteils zum 31. Mai 2001 ausliefen, hat die Stadt in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium in Darmstadt der VGF den Busverkehr für eine Übergangszeit auferlegt. Denn zu diesem Zeitpunkt waren die für eine Ausschreibung notwendigen organisatorischen und rechtlichen Strukturen noch nicht geschaffen. Im Herbst 2003 hat der Stadtrat beschlossen, dass ab 2006 in jährlichen Stufen jeweils 20 Prozent des Frankfurter Busliniennetzes nach einer europaweiten Ausschreibung in Betrieb gehen sollen. Die Ausschreibung für das erste Teilnetz erfolgt im Sommer 2004, die zweite Ausschreibung ist bereits in Vorbereitung. Laut Hessischem ÖPNV-Gesetz soll der ÖPNV als Teil des Umweltverbundes dem Umweltschutz dienen. Daher werden in den Ausschreibungen auch anspruchsvolle Umweltstandards vorgegeben. Diese orientieren sich an den Grenzwerten für EURO 4/5 bzw. EEV.

Bereits Ende 2003 wurden vier Midibuslinien – zwei bereits bestehende und zwei neue Linien – im Frankfurter Süden europaweit ausgeschrieben. Der Zuschlag

für den Betrieb, der ab Dezember 2004 starten soll, wurde Anfang Mai 2004 erteilt. Dann kommen auch erstmals Busse im neuen Design zum Einsatz, die das zukünftige Erscheinungsbild des Frankfurter Nahverkehrs präsentieren sollen. Ursprünglich waren strenge Anforderungen an die Partikelemissionen in der Ausschreibung enthalten, die auch von den Busherstellern zugesagt wurden. Nach Auftragsvergabe stellte sich allerdings heraus, dass zum jetzigen Zeitpunkt der Einsatz eines Partikelfilters bei Midibussen nicht möglich ist. Entsprechend mussten die Vorgaben wieder auf das EURO 3-Niveau gesenkt werden. Der Vertrag, der knapp 330 000 Buskilometer im Jahr umfasst, hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit der Option auf eine Verlängerung um weitere drei Jahre. Nach Angaben von traffiQ, werden sich die Midibusleistungen voraussichtlich ohne städtische Zuzahlungen finanzieren. Mit dem eingeschlagenen Weg ist Frankfurt am Main als erste Großstadt in Deutschland bestens für den künftigen Wettbewerb gerüstet.

Weitere Informationen:

Christian Schäfer, traffiQ – Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Kurt-Schumacher-Str. 10, 60311 Frankfurt am Main, E-Mail: c.schaefer@traffiq.de

Region Hannover

Im Zuge einer Regionalreform wurde Ende 2001 die »Region Hannover« gegründet, die die regionalen Planungs- und Verwaltungsaufgaben der Landeshauptstadt Hannover und der Städte und Gemeinden des ehemaligen Landkreises Hannover bündelt. Die Region

Hannover umfasst mit rund 1,1 Millionen Einwohnern rund 15 Prozent der Einwohner Niedersachsens. Dort ist die Region Hannover auch für den öffentlichen Personennahverkehr zuständig. 2002 wurde der Grundsatzbeschluss gefasst, mehr Wettbewerb im ÖPNV einzuführen. Daher wurden zunächst alle Busverkehrsleistungen nur noch bis Ende 2004 vertraglich vereinbart. Ziel ist es, ab 2005 nach und nach die Verkehrsleistungen auszuschreiben.

Wie bereits zuvor erwähnt, wurde das Wettbewerbskonzept der Region Hannover innerhalb des Demonstrationsprojekts »Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb« vom Bundesumweltministerium ausgezeichnet. In einem ersten Schritt wird die Ausschreibungsvorbereitung gefördert. Dabei wird insbesondere die Ausschreibung hoher Umweltstandards und die Bewertung in Angeboten modellhaft entwickelt. Daneben hat die Region Hannover zusammen mit den Ländern Bremen und Niedersachsen ein Projekt gestartet, bei dem in einer sogenannten »Virtuellen Ausschreibung« Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Ausschreibungen üben können. Es wurden vier unterschiedliche Liniennetze gebildet, für die Unternehmen Angebote abgeben konnten. Da dieses Projekt mit dem BMU-Projekt verlinkt ist, wird auch untersucht, welche Umweltstandards praktikabel sind.

Weitere Informationen:

Bernt Hüsken, Region Hannover, Hildesheimer Str. 20, 30169 Hannover, E-Mail: bernt.huesken@region-hannover.de



Designerbusse mit Erdgasantrieb: mehr Komfort und weniger Schadstoffe auf Hannovers Straßen.

FOTO: USTRA HANNOVER

Gesamtsieger

Kategorie »Ländlicher Raum«:
• **Ohrebus Verkehrsgesellschaft mbH, Vahldorf**

Kategorie »Städtischer Raum bis 100 000 Einwohner«:
• **KVS GmbH, Saarlouis**

Kategorie »Städtischer Raum 100 000 bis 500 000 Einwohner«:
• **Freiburger Verkehrs AG**

Kategorie »Städtischer Raum mit mehr als 500 000 Einwohner«:
• **üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG**

Kategoriensieger

Kategorie »Angebot und Nachfrage«:
• **Geraer Verkehrsbetrieb GmbH**
• **Stadtwerke Rosenheim – Verkehrsbetriebe**

Kategorie »Betrieb Bus«:
• **Saarbahn GmbH, Saarbrücken**

Kategorie »Betrieb Bahn«:
• **Freiburger Verkehrs AG**

Kategorie »Umweltmanagement«:
• **Geraer Verkehrsbetrieb GmbH**
• **Heidelberger Versorgungs- und Verkehrsbetriebe GmbH**

Innovationsieger

für zukunftsorientiertes Umweltengagement:
• **Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder mbH**
• **Saarbahn GmbH, Saarbrücken**
• **Berliner Verkehrsbetriebe BVG**
• **üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG**
• **Stadtwerke Augsburg – Verkehrs-GmbH**

Das VCD ÖPNV-Umweltranking

Um vorbildliche Maßnahmen für mehr Umweltschutz und Kundenorientierung im ÖPNV herauszustellen, hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) nach dem Vorbild der jährlichen VCD Auto-Umweltliste im Frühjahr 2002 deutsche Verkehrsunternehmen aufgerufen, sich am ersten VCD ÖPNV-Umweltranking zu beteiligen. Damit hatten Verkehrsunternehmen – getreu dem Motto »Tue Gutes und rede darüber« – die Möglichkeit, ihr Umweltengagement unter Beweis zu stellen. Verkehrsunternehmen sollten zu einem Wettlauf um das beste Angebot für Umwelt und Fahrgäste angeregt werden. Gleichzeitig sollte die Bedeutung der Umwelt- und Kundenfreundlichkeit im künftigen Wettbewerb herausgestellt werden.

Insgesamt 32 Verkehrsunternehmen haben sich an dem Ranking des VCD beteiligt und damit gezeigt, dass sie Umweltschutz und Kundenorientierung ernst nehmen. Mittels eines Fragebogens wurden Daten in den Kategorien »Angebot und Nachfrage«, »Betrieb Bus/Betrieb Bahn« und »Umweltmanagement« ermittelt und bewertet.

Die Teilnehmer des VCD ÖPNV-Umweltrankings nehmen Umweltschutz und Kundenorientierung ernst.

Die Ergebnisse des Rankings zeigen: Umweltschutz und Kundenorientierung sind Schlüsselfaktoren im künftigen Wettbewerb um ÖPNV-Leistungen. Entsprechend positioniert können Verkehrsunternehmen Wettbewerbsvorteile erzielen. Nicht zuletzt erhöht die Ausrichtung der Unternehmenspolitik an Umweltschutzziele und am Fahrgast das Image und steigert die Kundenachfrage. Neben den zahlreichen positiven Ansätzen hat das Ranking aber auch einige Schwachstellen aufgedeckt: So ist der hohe Anteil alter Dieselsebusse problematisch. Hier haben Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen bei Altfahrzeugen Priorität. Auch bei der Neubeschaffung von Bussen und Bahnen wird das Potenzial für umweltfreundliche Fahrzeuge nicht ausgeschöpft. Nach wie vor bleibt der Umstieg vom MIV zum ÖPNV der wichtigste Schritt zur Verringerung der Umweltbelastungen, die durch den Verkehr verursacht werden. Doch ohne politischen Flankenschutz und entsprechendes Handeln der ÖPNV-Akteure bleiben die Potenziale ungenutzt. Auch hier zeigt das Ranking: Städte und Kommunen müssen sich viel stärker als bisher für ihren ÖPNV engagieren. Das Ranking wird fortgeführt, wobei künftig stärker der kommunale Rahmen untersucht werden soll.

Alle Informationen und Ergebnisse zum ersten VCD ÖPNV-Umweltranking sind in der Broschüre »VCD Fakten: ÖPNV-Umweltliste 2002« enthalten.

Weitere Informationen:

Michael Müller, Verkehrsclub Deutschland (VCD),
Eifelstr. 2, 53111 Bonn, Tel. 0228/98585-19,
E-Mail: michael.mueller@vcd.org, Internet:
www.vcd.org/oepnv.html



FOTO: VOLKER LANNERT

EU-Projekt »SIPTRAM – Sustainability in the Public Urban Transport Market«

Die vorliegende Broschüre entstand im Rahmen des von der EU-Kommission geförderten Projekts »SIPTRAM – Sustainability in the Public Urban Transport Market«, das gemeinsam vom Verkehrsclub Deutschland (VCD), dem Städtenetzwerk ICLEI – Local Governments for Sustainability und T&E, dem Europäischen Verband für Verkehr und Umwelt, durchgeführt wird. In einem europaweiten Austausch zwischen Experten und Entscheidungsträgern im Bereich ÖPNV sollen Maßnahmen und Möglichkeiten vorangebracht werden, mit denen Qualität und Effizienz des ÖPNV – vor allem im Übergang zu mehr Wettbewerb und Ausschreibungen – gesteigert werden können. Der Fokus richtet sich auf Umwelt- und Qualitätsstandards, die bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen zu berücksichtigen sind. Das Projekt gliedert sich in folgende Bereiche:

Politische Unterstützung für einen zukunftsfähigen öffentlichen Nahverkehr

Eine stärkere Ausrichtung des Stadtverkehrs an Nachhaltigkeitszielen geht nicht ohne klaren Veränderungswillen der Politik. Um das Bewusstsein bei kommunalen Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung für eine stärkere Förderung des öffentlichen Verkehrs zu schärfen, haben ICLEI und VCD in Zusammenarbeit mit verschiedenen politischen Akteuren eine Absichtserklärung mit dem Titel »Zukunftsfähiger öffentlicher Nahverkehr für Europa« erarbeitet. Kommunale Akteure, die sich künftig verstärkt für einen leistungsstarken, umweltverträglichen und nachhaltigen Stadtverkehr einsetzen wollen, können dies mit Unterzeichnung der Absichtserklärung dokumentieren. Die deutsche Fassung der Absichtserklärung ist beim VCD oder im Internet unter www.vcd.org/themen/04.htm erhältlich.

ÖPNV-Akteure im Dialog

SIPTRAM möchte eine Plattform für den europaweiten Austausch aktueller Entwicklungen und Erfahrungen aus Forschung und Praxis bieten. Hierzu wurde eine Mailing-Liste eingerichtet. Wenn Sie an dem Informations- und Erfahrungsaustausch interessiert sind, können Sie sich per E-Mail an mark.hidson@iclei-europe.org in die Mailing-Liste eintragen.

Weiterhin fand ein fachlicher Austausch im Rahmen verschiedener nationaler Workshops in Deutschland, Schweden, Italien, Spanien und Frankreich und in Form von Runden Tischen statt. Dieser Projektteil beinhaltet die aktive Mitarbeit von Entscheidungsträgern, Politikern und Fachexperten aus Kommunen, Verkehrsunternehmen, Fahrzeugindustrie und weiteren Institutionen. Themen sind u. a. Umwelt- und Sozialstandards in Ausschreibungen, Maßnahmen und technische Möglichkeiten für einen umweltschonenden ÖPNV.

Versteckte Subventionen des Autoverkehrs

Basierend auf einer Pilotstudie, die im Auftrag des Umweltbundesamtes in den Städten Stuttgart, Dresden und Bremen 2000/2001 durchgeführt wurde, wurde eine Methode entwickelt, mit der städtische Haushaltsbudgets sowohl auf direkte als auch weniger offensichtliche finanzielle Einnahmen und Ausgaben für den Autoverkehr analysiert werden können. Die Untersuchung zeigt, dass deutsche Städte im Schnitt 100 bis 150 Euro je Einwohner an versteckten Kosten für den Autoverkehr aufbringen (weitere Infos zur Untersuchung erhalten Sie unter www.iclei.org/europe/ccp/subsidies_german.htm). Die Untersuchung wird im Rahmen von SIPTRAM für die Städte Graz (Österreich), Ferrara (Italien) und Genf (Schweiz) durchgeführt.

Städtische Nahverkehrssysteme im Vergleich

Im Rahmen eines Benchmarking werden europäische Städte hinsichtlich der Performance ihres ÖPNV-Systems untersucht und verglichen. Im Vordergrund stehen dabei Umwelt- und Sozialstandards sowie entsprechende Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.



FOTO: DAVID AUSSERHOFER

»Wir haben nach dem Oderhochwasser 1997 überlegt, was wir kommunal für den Klimaschutz tun können.«
Martin Patzelt, Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt/Oder hat die Absichtserklärung »Zukunftsfähiger Nahverkehr in Europa« bereits unterzeichnet.

Der öffentliche Verkehr leistet einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige städtische Mobilität. Doch Wettbewerb und Ausschreibungen von öffentlichen Verkehrsleistungen stellen kommunale Akteure vor neue Herausforderungen. Richtig gesteuert kann Wettbewerb zusätzliche Potenziale für einen kundenorientierten, umweltfreundlichen und effizienten ÖPNV freisetzen. Zahlreiche Städte in Europa haben bereits gute Erfahrungen mit Ausschreibungen gesammelt. Dieser Leitfaden zeigt beispielhaft die Erfahrungen und Lernprozesse von Helsinki (Finnland), Göteborg (Schweden) und Dijon (Frankreich) auf. Auch deutsche Städte beginnen mit den Vorbereitungen auf den Wettbewerb. Vorgestellt werden die Aktivitäten aus Frankfurt (Oder), Bocholt, Frankfurt am Main und der Region Hannover.

Weitere Informationen zum Projekt



ICLEI Europasekretariat
Mark Hidson, Leopoldring 3, 79098 Freiburg
Tel. 07 61/3 6892-0
E-Mail: mark.hidson@iclei-europe.org
Internet: www.increase-public-transport.net



Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Michael Müller, Eifelstr. 2, 53119 Bonn,
Tel. 02 28/9 85 85-19
E-Mail: michael.mueller@vcd.org
Internet: www.vcd.org/oePNV.html



European Federation for Transport and Environment (T & E)
Stephanos Anastasiadis, Bd de Waterloo 34,
B-1000 Brüssel, Belgien, Tel.: +32 2/502 99 09
E-Mail: info@t-e.nu, Internet: www.t-e.nu