

## Schulenburg-Diskussion nach Rücktrittsforderungen gegen Homburg und Wowereit

Im anhaltenden Berliner S-Bahn-Chaos verstärkt sich der Ruf nach politischen Konsequenzen, bis hin zu einem Rücktritt von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). DB-Vorstand Homburg hat für Ende Februar „abschließend organisatorische und personelle Konsequenzen“ angekündigt. Die Grünen sehen in der Komplettausschreibung den einzigen Weg zurück zur Qualität.

Für die Krise der **S-Bahn Berlin** seien zum Teil technische Mängel, überwiegend aber Managementfehler verantwortlich sagte **Ulrich Homburg**, im Vorstand der **Deutschen Bahn (DB)** für den Personenverkehr zuständig, am Montag im **Abgeordnetenhaus**. Derzeit mache das Unternehmen jeden Tag deutlich mehr als 250.000 Euro Verlust. Bereits zum vierten Mal befasste sich der Berliner Verkehrsausschuss mit den Problemen. Homburg kündigte Entschädigungen für die Fahrgäste an, sobald Umfang und Dauer der Einschränkungen feststehen.

Vor allem die Opposition aus **CDU, Grünen** und **FDP** hatte Fahrpreisvergünstigungen gefordert, zum Teil auch Erleichterungen für den Pkw-Verkehr.

Homburg sprach sich nun gegen Fahrpreissenkungen aus. „Ich halte es für besser, wir entschädigen eher einmalig und über Aktionen“, zitiert die „Berliner Morgenpost“ den DB-Mann. Auch der **Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)** lehnt temporäre

Tarifsenkungen ab. Würden danach die Tickets wieder teurer, drohe ein Fahrgastverlust für das gesamte Nahverkehrssystem, so VBB-Chef **Hans-Werner Franz**.

Die S-Bahn-Krise bringt immer öfter Führungskräfte der DB, aber auch der Politik in Bedrängnis. So sprach sich der Berliner Abgeordnete **Andreas Köhler (SPD)** für die Ablösung Homburgs als Vorstand Personenverkehr aus. Die Boulevardzeitung „BZ“ zeigte, wie DB-Chef **Rüdiger Grube** aus seiner Dienst-Limousine steigt, „während Tausende Pendler auf den Bahnsteigen frieren“. Dass sich der Vorstandsvorsitzende bei der Anhörung durch Homburg vertreten ließ, statt „persönlich Verantwortung zu übernehmen“, stieß bei den Berliner **Grünen** auf scharfe Kritik. Die Verkehrspolitikerin der Fraktion, **Claudia Hämmerling**, hatte gemeinsam mit **Toni Hofreiter**, ihrem Kollegen aus dem **Bundestag**, Bundesverkehrsminister **Peter Ramsauer (CSU)** und Berlins Regierungschef **Klaus Wowereit (SPD)** zur Entscheidung zwischen Handeln oder Rücktritt aufgefordert.

Frisch aus dem Urlaub zurückgekehrt, kündigte der „Regierende“ Spitzengespräche mit Grube an, gegebenenfalls auch mit Ramsauer. Wowereit bekräftigte die Bereitschaft des **Landes Berlin**, die S-Bahn zu übernehmen. Vor dem Abgeordnetenhaus hat DB-Manager



Die Fahrgäste bleiben aus: ein Ersatzfahrzeug der S-Bahn Stuttgart am Berliner Hauptbahnhof.

Foto: Matthias Roeser

Homburg nun für Ende Februar „abschließend organisatorische und personelle Konsequenzen“ angekündigt, nach Ende der laufenden Untersuchung. Diese Konsequenzen sollten den S-Bahn-Aufsichtsratsvorsitzenden **Hermann Graf von der Schulenburg** treffen, verlangt der parlamentarische Geschäftsführer der SPD-Fraktion, **Christian Gaebler**, laut der „Berliner Zeitung“. Nach Informationen des „Tagesspiegels“ steht schon fest, dass der Chef von **DB Stadtverkehr** gehen muss: Er sei nicht nur für den rigiden Sparkurs mitverantwortlich, sondern könne auch nicht richtig durchgreifen. „Wir kommentieren diese Spekulation nicht“, teilt Schulenburgs Pressesprecher auf Anfrage mit.

Schon im September hatte der S-Bahn-Betriebsratsvorsitzende **Heiner Wegner** Graf von der Schulenburg sowie den inzwischen abgelösten Produktionschef **Ulrich Thon** für das Chaos verantwortlich gemacht. Beide Manager hätten die Warnungen des Betriebsrates immer wieder in den Wind geschlagen.

Um die Krise in Griff zu bekommen, verlangen die Grünen eine Komplettausschreibung der Leistungen. Nur so könne man zurück zur Qualität finden. Für Verkehrssenatorin **Ingeborg Junge-Reyer (SPD)** ist die Ausschreibung von 25 Prozent eine von drei Optionen (ÖPNV aktuell 3/10). Der Berliner Regierungschef Wowereit geht auf die Grünen zu, nachdem die rot-rote Mehrheit auf eine Stimme abgeschmolzen ist. Eine SPD-Abgeordnete war zu den Grünen gewechselt, nachdem die **Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)** einen Mann als neuen Finanzvorstand berufen hatten. Weil derzeit ein Nachfolger für BVG-Chef **Andreas Sturmowski** gesucht werden muss, ist die BVG-Frauenfrage wieder aktuell (ÖPNV aktuell 102/09).

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**RECHT VGF-ICB vs. Traffiq: Rechtliche Klärung soll Wettbewerb retten / Formale Gründe nur vorgeschoben?**

Die Berichterstattung in „ÖPNV Wettbewerb“ zum Frankfurter Bus-Streit hat die Kollegen der Tagespresse zu weiteren Recherchen veranlasst. Die „Frankfurter Neue Presse“ weist darauf hin, dass **Veolia Alpina** nicht über den Bestbieter informiert wurde. Daraus lässt sich ableiten, dass Veolia tatsächlich Bestbieter ist. Die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ schreibt, dass auch diesmal zunächst nur zwei Bieter in den Wettbewerb eingestiegen waren, neben Alpina noch **In-der-City-Bus (ICB)**. Daraufhin sei **DB Stadtverkehr** „offenbar von **Traffiq**“ umworben worden sei, ebenfalls ein Angebot abzugeben – was man dort ohne wirklichen Ehrgeiz umgesetzt habe. Angeblich liegt das ICB-Angebot 2 Mio. Euro unter dem des nächsten Konkurrenten. Denn ICB könne die Fahrzeuge sehr günstig bei der Mutter **Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF)** mieten.

In Frankfurt ist es Usus, dass städtische Gesellschaften nicht juristisch gegeneinander vorgehen. Die zuständigen Dezernenten können jedoch Ausnahmen erlauben. Der „FAZ“ sagte Verkehrsdezernent **Lutz Sikorski (Grüne)**, in Ausschreibungen müsse alles rechtssicher sein. Deswegen habe er hier befürwortet, dass der ICB-Ausschluss überprüft wird. Sollte ICB

>>

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

Kleiner Aufwand  
**Große Präsenz**

Rufen Sie uns an!  
Ansprechpartner: Sophie Elfendahl  
Tel. 040/23714 220  
E-Mail:  
sophie.elfendahl@dvvmedia.com



www.it-trans.org



IT-LÖSUNGEN IM  
ÖFFENTLICHEN  
PERSONENVERKEHR

Kongresszentrum Karlsruhe | Germany  
24. – 26. Februar 2010

Internationale  
Konferenz und  
Fachmesse

IT-Trends und Innovationen  
für den öffentlichen  
Personenverkehr von morgen!

Partner:



**MABEG**<sup>®</sup>

STADTMOBILIAR  
FAHRGASTINFORMATION

Überdachungen · Wartehallensysteme · Überdachu  
n · Stadtmöbelsysteme · Fahrradabstellanlagen ·  
ne · Modulare Fahrgastinformationssysteme · M  
hör · Kompaktschilder · Haltestellenzubehör · K  
trinen · Informations- und Werbevitriolen · Info  
boller · Sitzmöbel · Abfallbehälter · Poller · Sitzmö

www.mabeg.eu

drin bleiben und dank VGF-Unterstützung ohnehin immer die besten Angebote abgeben, stellt sich die Frage, ob man Wettbewerb und Traffic im heutigen Zuschnitt braucht, sagten Frankfurter Verkehrspolitikern zu „ÖPNV aktuell“. Traffic sucht derzeit per Stellenanzeige einen Vergabespezialisten.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa .

**Prüfauftrag für Leipziger Citytunnel – Vergabe der Mitteldeutschen S-Bahn verschiebt sich.** Der neue sächsische Verkehrsminister **Sven Morlok (FDP)** hat vom **Landtag** grünes Licht für eine Untersuchung der Kostenexplosion beim Citytunnel Leipzig bekommen. Der **Landesrechnungshof** soll nun herausfinden, warum die Kosten von geplanten 572 Mio. Euro auf jetzt 893 Mio. Euro steigen konnten. Die Bauarbeiten am Tunnel, die wegen eines Vergabestreits zeitweise blockiert waren, sind im inzwischen wieder angefahren worden. Die Inbetriebnahme der Strecke verschiebt sich erneut. Deswegen hat der **Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)** jetzt die Gebotsfrist für die neue Mitteldeutschen S-Bahn auf den 18. März verlängert. Der Verkehrsvertrag läuft nun von Ende 2013 bis Ende 2025. Ein Interessent für die Leistung waren die **Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)**, die gemeinsam mit **Benex** bieten wollten. Sollte es dazu kommen, will **Veolia** die Direktvergabe des Leipziger Stadtnetzes an die LVB anfechten. Der Wahlleipziger Morlok ist ein erklärter Gegner der LVB-Direktvergabe. Er hatte im Stadtrat für Wettbewerb geworben.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**Wersus und Mofair fechten Direktvergabe an DB Regio im VRR an – Argumentation mit VRR-Gutachten.** Vor der **Vergabekammer Münster** fechten **Abellio** und **Wersus** den neuen Verkehrsvertrag zwischen dem **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)** und **DB Regio NRW** an. Die Wersus Public Passenger Transport Ltd. mit Sitz in Berlin sieht ihre

Marktchancen in Deutschland unfair eingegrenzt und will eine Ausschreibung erreichen. Geschäftsführer des jungen Unternehmens ist **Ralf Böhme**. Er hat den Düsseldorfer Anwalt **Clemens Antweiler** von der Kanzlei **Rothege, Wassermann & Partner** engagiert. „Wir sehen gute Erfolgchancen“, sagte der Vergaberechtler zu „ÖPNV aktuell“. „Vor der Direktvergabe gab es einen Rechtsstreit, in dem der VRR selbst die Auffassung vertreten hat, dass die Leistungen ausgeschrieben werden müssen. Außerdem hat der Besteller beim vorhergehenden Vertrag die Formalien nach dem europäischen Vergaberecht beachtet.“ Nach der Kürzung der Regionalisierungsmittel wollte der VRR weit gehende Zugeständnisse von DB Regio NRW erreichen. Als das misslang, wurde der Verkehrsvertrag mit Verweis auf Preis- und Vergaberecht gekündigt, vor dem **Verwaltungsgericht Gelsenkirchen** aber nur ein Teilerfolge errungen. Die anschließende

Direktvergabe wurde unter Vermittlung und mit finanzieller Unterstützung des **Landes NRW** ausgehandelt.

Wersus stützt seine Argumentation unter anderem auf Unterlagen aus diesem Prozess. Der VRR hat Materialien dazu einschließlich diverser [Gutachten](#) auf seiner Homepage bereitgestellt. „Für einen öffentlichen Auftraggeber ist ein solches Vorgehen sehr ungewöhnlich“, meint Antweiler. „Wir entnehmen daraus, dass der VRR selbst Interesse an der vergaberechtlichen Klärung hat.“ Auf der [Wersus-Homepage](#) bescheinigt sich der Branchenuling selbst ein „großes Interesse an einer substantiellen Marktentwicklung und an der Umsetzung eines einheitlichen Regelwerkes hinsichtlich Finanzierung und Vergabe im europäischen Verkehrsmarkt.“

DB Regio, Abellio und VRR haben eine Stellungnahme zu den Vorgängen gegenüber der FinTimes Deutschland abgelehnt. Der Verband **Mofair**, in dem Abellio Mitglied ist, kritisiert die teilweise bis 2023 laufende Direktvergabe ebenfalls scharf und hat daher eine beihilferechtliche Prüfung bei der **EU-Kommission** beantragt. Vergaberechtlich kann der Verband nicht agieren: Er ist wirtschaftlich nicht betroffen, kann also kein berechtigtes

## In eigener Sache

Ab der kommenden Woche versorgt ÖPNV aktuell die Leserinnen und Leser immer dienstags und freitags mit Nachrichten und Hintergründen aus dem öffentlichen Personenverkehr. Wir danken all jenen, die den neuen Fachinformationsdienst mit Vorschlägen und Anregungen seit dem Start am 9. November 2009 begleitet haben und versprechen Ihnen auch für die Zukunft Informationen mit Nutzwert.

DVV Media Group Redaktion ÖPNV aktuell

Interesse nachweisen. Das Spannungsfeld zwischen öffentlicher Daseinsvorsorge und dem Marktzugang privater Transportunternehmer hat den Juristen Antweiler im vergangenen Jahr bis vor den **Europäischen Gerichtshof (EuGH)** geführt. Dabei ging es um die Vergabe von Rettungsdiensten. Wersus-Manager Böhme leitete Arriva PE, OHE und bis 2007 die **Odeg (Arriva/Benex)**, musste den Chefssessel jedoch 2007 an **Klaus Jacobs**, den inzwischen abgelösten Chef von **Arriva Deutschland**, abtreten.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**FINANZIERUNG** **Schäuble: „Kein Politikbereich vom Sparkurs ausgenommen“.** Bis zum 5. März müssen die **Bundesministerien** ihre Ausgabewünsche beim **Finanzministerium** anmelden. Ressortchef **Wolfgang Schäuble (CDU)** hat seine Kollegen jetzt schriftlich auf einen strikten Sparkurs verpflichtet, damit Deutschland seine Neuverschuldung „nachhaltig, wachstumsfreundlich und sozial gerecht“ zurückführen könne. Allen Beteiligten müsse klar sein, dass davon kein Politikbereich ausgenommen werden könne, heißt es in dem Schreiben, das verschiedenen Zeitungen vorliegt.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**Sturzflug nach steilem Anstieg – ÖPNV-Subventionen stabil, Kerosinfreiheit immer teurer.** In der Finanz- und Wirtschaftskrise hat der **Bund** 2009 seine Subventionen auf 29,5 Mrd. Euro hoch gefahren, gegenüber 23,5 Mrd. Euro im Vorjahr. Maßgeblich für die Steigerung waren die Abwrackprämie und andere Maßnahmen der Konjunkturpakete. 2010 sollen die Subventionen wieder auf 24,4 Mrd. Euro schrumpfen, sagt die **Bundesregierung** in ihrem 22.

### Direkte Bundessubventionen für den Nahverkehr

- Umsatzsteuerermäßigung: 830 Mio. Euro \*)
  - Mineralölsteuerrückerstattung ÖPNV 67 Mio. Euro
  - Stromsteuerabsenkung für Bahn und Bus: 125 Mio. Euro
  - Kfz-Steuerfreiheit im Linienverkehr: 30 Mio. Euro
  - ermäßigte Energiesteuersätze für für Flüssiggas-, Erdgas- und Elektrofahrzeuge
- Werte für 2008, 2009, 2010 (geschätzt), \*) Anteil Bund: 53,4 %, Länder: 44,6 %, Gemeinden: 2 %

Quelle: 22. Subventionsbericht vom 13. Januar 2010

Subventionsbericht, den das **Kabinett** gestern beschlossen hat. Auch wenn die Subventionen für den ÖPNV in der Krise stabil bleiben: Nach wie vor „ist Förderung des öffentlichen Personennah- und des Schienenverkehrs von erheblicher Bedeutung“,

schreibt das **Bundesfinanzministerium**, das den Bericht alle zwei Jahre erstellt (s. Kasten). Dagegen belastet der Flugverkehr den Bundeshaushalt immer stärker. Führte die Steuerfreiheit von Kerosin 2007 zu Einnahmeausfällen von 395 Mio. Euro, steigt dieser Betrag 2010 auf voraussichtlich 680 Mio. Euro. Im Gütertransport profitiert der Kombiverkehr enorm vom Konjunkturprogramm: Umschlaganlagen, 2007 mit unter 80 Mio. Euro gefördert, erhalten 2009 und 2010 jeweils über 150 Mio. Euro.

Andere Zahlungen im Verkehrsbereich „mit subventionsähnlichen Wirkungen“ führt der Subventionsbericht nicht an – weil es dabei um Infrastrukturmaßnahmen geht, um Sozialtransfers (die im Sozialbericht der Bundesregierung nachgewiesen werden), um Forschungsförderung oder „weil es sich dabei zu einem Großteil nicht um die Förderung von privaten Betrieben und Wirtschaftszweigen handelt“.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**KARRIERE** **Leipziger Wasserwerke entlassen Ex-LVB-Chef Heininger fristlos – Anklagen gegen ihn und LVB-Chef Hanss – LVB wickelt CBL-Verträge ab.** Die **Kommunalen Wasserwerke Leipzig (KWL)** haben sowohl ihren kaufmännischen Geschäftsführer **Klaus Heininger** als auch ihren technischen Geschäftsführer **Andreas Schirmer** fristlos entlassen. Ihnen wird vorgeworfen, dass sie hochriskante Finanzmarktgeschäfte an den Gremien vorbei getätigt und die Aufklärung der Vorgänge behindert haben. Womöglich entsteht den KWL ein zweistelliger Millionenschaden – Geld, das eigentlich zur Deckung des Defizits der **Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)** benötigt wird. Leipzigs Oberbürgermeister **Burkhard Jung (SPD)** hat Strafanzeige gestellt.

Heininger ist bei der Staatsanwaltschaft kein Unbekannter: Gegen ihn wurde im Oktober Anklage wegen Untreue und Bestechlichkeit erhoben. Die Vorwürfe stehen im Zusammenhang mit einem Cross-Border-Leasinggeschäft (CBL), an dem Heininger als LVB-Chef mitgewirkt hat. Auch gegen den amtierenden LVB-Chef **Wilhelm Georg Hanss** läuft deswegen eine Anklage. Dabei geht es um den Verkauf und die Rückmiete von Gleisanlagen. Die Aufsichtsräte beider Kommunalunternehmen hatten nach der Anklageerhebung erklärt, von einer Beurlaubung der Manager vorläufig Abstand zu nehmen.

## RMV – Lunkenheimer bald auch Vertriebschef

Zum 16. März 2010 geht Siegfried Ziller, beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) für den Geschäftsbereich Vertrieb zuständig, in den



Ruhestand. Dann übernimmt Jörg Lunkenheimer dieses Ressort zusätzlich in seine Verantwortung. Der Diplom-Volkswirt und Verkehrswissenschaft-

ler ist bereits seit Oktober für die Bereiche Marketing und Innovation und damit für Schlüsselprojekte wie E-Mobilität und E-Ticketing zuständig. Zuvor arbeitete er in der RMV-Stabsstelle.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

Die Anwälte der Betroffenen zeigten sich gegenüber der „Leipziger Volkszeitung“, dass ihre Mandanten nun von den monatelangen Verdächtigungen entlastet werden könnten. Als Werbegeschenke der CBL-Vermittler wie Luxusreisen oder teure Uhren bekannt wurden, setzte die Leipziger Verwaltung einen Verhaltenskodex für die Stadtwirtschaft durch und drängte die Kommunalmanager, die erhaltenen Vorteile in Form von Spenden an die Allgemeinheit zurückzugeben.

In den Monaten Februar bis Juli 2009 haben die LVB vier von sechs Cross-Border-Leasinggeschäften durch „Verhandlungen in aller Ruhe und Stille“ vorfristig und im Einvernehmen mit den Partnern aufgelöst. Das hat Unternehmenssprecher **Reinhard Bohse** gegenüber der Lokalzeitung bestätigt. Zwischen 1996 und 1998 verkauften die LVB Straßenbahnen für 289 Mio. US-Dollar in die USA und mieteten sie zurück. Die so entstandenen Steuervorteile brachten der LVB einen Barwertvorteil von 16 Mio. Euro, die in die rasche Erneuerung des Fuhrparks flossen. Durch die CBL-Auflösung seien für die LVB keine nennenswerten Kosten entstanden. „Nur die Berater mussten bezahlt werden.“ Damit sind noch zwei CBL-Verträge offen: der eine über den Infrastrukturverkauf, der andere über den Verkauf

von Beiwagen für alte **Tatra**-Straßenbahnen. Der Leipziger **Stadtrat** hatte die LVB und ihre operative Tochter **Leobus** Ende Oktober bis 2028 mit den 23 Mio. Fahrplankilometern auf 14 Tram- und 60 Buslinien in der Stadt und im Umland betraut. An den KWL ist der **Landkreis Leipzig** mit knapp 25 Prozent beteiligt.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**VRS / NVR / KCM – Klein folgt als Pressesprecher auf Stock.** Der Journalist **Holger Klein** ist neuer Pressesprecher des **Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS)** und damit auch für den SPNV-Besteller **Nahverkehr Rheinland (NVR)** sowie das **Kompetenzcenter Marketing (KCM)** der NRW-Verbünde zuständig. Der 38-jährige folgt auf **Isabella Stock**, die sich nach VRS-Angaben anderen beruflichen Aufgaben zuwendet. Klein arbeitete zuvor beim Handballverein **VfL Gummersbach** und beim Kölner Stadt-Anzeiger.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**Waldeck-Frankenberg – Nach Problemen mit Wettbewerb wird ÖPNV Chefsache.** Der neue Landrat im **Landkreis Waldeck-Frankenberg (Korbach)**, **Reinhard Kubat (SPD)**, hat sich nach seinem Amtsantritt mit den beiden Kreisbeigeordneten auf einen Neuzuschnitt der Dezernate verständigt. Vom Kreisbeigeordneten **Otto Wilke (FDP)** übernimmt er unter anderem die Zuständigkeit für den **Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)**, für die ÖPNV-Sparte des Kommunalversorgers **Energiegesellschaft Waldeck-Frankenberg (EWF)** und das Regionalmanagement. Diese und weitere Themengebiete lägen ihm „besonders am Herzen“, teilt der Wahlbeamte mit. Weil Wettbewerbsgewinner mit sog. Schrottbussen unterwegs waren, hat die EWF jetzt Verträge mit mittelständischen Ausschreibungsgewinnern gekündigt (wir berichteten)

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**GVN-Pressesprecher Zimmermann jetzt für Taxler zuständig – Pross Nachfolger.** Beim **Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN)** hat **Gunther Zimmermann** vom altersbedingt ausgeschiedenen **Hartmut Knaack** die Geschäftsführung der Fachvereinigung Taxi/Mietwagen übernommen. Zimmermanns Nachfolger als GVN-Pressesprecher ist **Michael Pross**. Der 45-jährige kommt von einem Marketing- und Dienstleistungsverbund für mittelständische Unternehmen.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**KORREKTUR** **Chef von DB Stadtverkehr ist Hermann von der Schulenburg.** In Teilen der Ausgabe 1+2/10 fehlte im Beitrag „RMV lehnt Rücknahme schlechter DB-Risiken ab“ der Name des Chefs von **DB Stadtverkehr**. Er wird hiermit nachgetragen: **Hermann Graf von der Schulenburg**.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**Geschäftsberichte S-Bahn Berlin als Quelle.** In Teilen der Ausgabe 3/10 stand unter der Tabelle „Ausgewählte Kenndaten **S-Bahn Berlin**“ eine falsche Quellenangabe. Die Daten ergeben sich allesamt aus den Geschäftsberichten 2006 bis 2008, welche die DB-Tochter im Bundesanzeiger veröffentlicht hat.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa

**INTERVIEW** **„Gesamtfinanzierung wichtiger als einzelne Instrumente.“** Zur Zukunft des PBefG und der Nahverkehrsfinanzierung, aber auch zum „Kampf um die Köpfe“ hat **Knut Ringat** „ÖPNV aktuell“ Rede und Antwort gestanden. Der Geschäftsführer des **Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV)** leitet als Vizepräsident die Sparte „Verkehrsverbände und Aufgabenträgerorganisationen“ im **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**. Die Fragen stellte **Markus Schmidt-Auerbach**.



Knut Ringat will wirksame Nahverkehrspläne

*Welches Zugeständnis haben die Verkehrsverbände und Aufgabenträgerorganisationen im VDV gemacht, um das gemeinsame Eckpunktepapier mit dem Mittelstand zu ermöglichen?*

**Knut Ringat:** Wir halten es für absolut wichtig, uns gegenüber der Politik als Branche mit gemeinsamen Grundpositionen zu präsentieren. Deshalb kommt es nicht so sehr auf den einzelnen Paragraphen im neuen PBefG an, sondern viel mehr auf die finanzielle Ausstattung des Gesamtsystems.

Unterhalb dieser Ebene wird es weiterhin teilweise konkurrierende Interessen geben, die sich in unterschiedlichen Verbänden artikulieren.

*Heißt Ihre Devise also: Lieber Geld als Rechte?*

**Ringat:** In einer Situation, wo die öffentlichen Kassen durch die Wirtschaftskrise weiter unter Druck geraten sind, müssen zentrale Finanzierungsinstrumente wie das GVFG und die Regionalisierungsmittel neu verhandelt werden. Bei der Umsatzsteuer und dem Ausgleich nach 45a PBefG und SGB wird über den Zuschnitt diskutiert. Deshalb müssen alle Marktakteure zusammen dafür kämpfen, dass das Fördervolumen erhalten bleibt. Es war sehr hilfreich, dass VDV, kommunale Spitzenverbände und 13 Bundesländer den Finanzbedarf im Nahverkehr bis 2020 erstmals gemeinsam untersucht haben.

*Welche Forderungen formulieren die Verbände für die einzelnen Finanzierungsinstrumente?*

**Ringat:** Die Gesamthöhe der Finanzierung ist aus meiner Sicht wichtiger als das einzelne Instrument. Anpassungen bieten auch Chancen. Eine GVFG-Novelle könnte zum Beispiel erstmals Ersatzinvestitionen fördern. Das ist insbesondere ein Thema für die westlichen Bundesländer mit ihren Stadtbahnssystemen aus den 1960-er, 1970-er Jahren. Eine ausgeprägte Länderkonkurrenz, etwa bei den Regionalisierungsmitteln, birgt auch

>>

Gefahren. Für Anpassungen der regionalen Verteilung bieten sich daher die künftigen Dynamisierungsbeträge der RegMittel an.

*Beim Thema „Rechtsrahmen“ plädieren der VDV und der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) für bundeseinheitliche Regelungen – mit Rückendeckung der Verbände und Aufgabenträgerorganisationen?*

**Ringat:** Auch wir fänden es gar nicht gut, wenn das PBefG nur noch als Rahmengesetz auf Bundesebene wirkt, und unter diesem Dach 16 teilweise stark differierende Ländermodelle existieren. Das würde den Nahverkehr insgesamt schwächen. Verkehrsräume machen zudem nicht an Ländergrenzen halt.

*Ist für die Verbände die mit Engagement eingeforderte stärkere Rechtsstellung im PBefG verhandelbar?*

**Ringat:** Mit dem Referentenentwurf aus dem Jahr 2008 haben wir ein wichtiges Ziel erreicht. Dazu stehen wir weiterhin.

*Sollte das neue PBefG den Nahverkehrspläne für verbindlich erklären?*

**Ringat:** Dieses Handwerkszeug ist absolut wichtig, damit der Nahverkehr die Mobilität für Bürger und Wirtschaft sichern und damit er seine sozialen und ökologischen Aufgaben erfüllen kann. Dafür brauchen wir mehr Abstimmung zwischen Politik, Regie und operativer Ebene, nicht weniger. Dazu zählt auch das kooperative Miteinander mit dem Ziel, für eine erfolgreiche Verkehrsplanung die Lokalen Nahverkehrspläne mit dem Regionalen Nahverkehrsplan eng zu verzahnen.

*Manche Juristen sagen, dass Unternehmens- und Mischverbände Auslaufmodelle sind, weil sie gemäß der EU-Verordnung 1370/07 aus Gründen des Vergabe- und Beihilferechts ab 2019 keine Mittel mehr verteilen dürfen. Teilen Sie diese Auffassung?*

**Ringat:** Ich mache mir keine Sorgen. Als die ersten Wettbewerbsverfahren im deutschen SPNV anstanden, wurden manche Organisationsmodelle schon einmal für tot erklärt. Es gab jedoch Anpassungen und Ausgestaltungen. Deswegen haben wir heute noch immer eine bunte Landschaft von Verbänden und Aufgabenträgern. Die Vielfalt der Modelle bietet auf unterschiedliche regionale Anforderungen die jeweils passende Antwort.

*Herr Ringat, in Anerkennung Ihrer Verdienste um die Ausbildung des Branchennachwuchses sind Sie seit kurzem Honorarprofessor an der TU Dresden. Wie wichtig ist der "Kampf um die Köpfe" für die Branche?*

**Ringat:** Angesichts der enormen Herausforderungen, vor denen unsere Gesellschaft steht, müssen wir den Nahverkehr weiter modernisieren, die Qualität weiter erhöhen. Dafür brauchen wir gut ausgebildete, engagierte, begeisterungsfähige Frauen und Männer: Verkehrswirtschaftler, Verkehrstechniker, Verkehrsingenieure, aber auch Verkehrsrechtler. Deswegen engagiere ich mich als Hochschullehrer, für das **Junge Forum der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG)** und jetzt auch im „Holm“, dem Frankfurter **House of Logistics and Mobility**.

ÖPNV aktuell | 14.1.2010 | msa