

Protokoll zum Netzwerk-Workshop am 10.02.02

Am 10. Februar 2004 trafen sich in Berlin im Rahmen des von der EU geförderten Projekts „SIPTRAM - Sustainability in the Public Urban Transport Market“ Experten aus Kommunen, Verkehrsunternehmen und weiteren Institutionen zu einem nationalen Workshop. Eingeladen hatten der Verkehrsclub Deutschland (VCD) sowie der Internationale Rat für lokale Umweltinitiativen (ICLEI), um über Umwelt- und Qualitätsstandards des ÖPNV im künftigen Wettbewerb zu diskutieren. Neben Beiträgen aus der Praxis stand vor allem die Diskussion der Teilnehmer im Vordergrund.

Der Workshop wurde von Michael Müller (VCD) sowie Christoph Erdmenger (ICLEI) eröffnet, die zunächst Gründe und Ziele des SIPTRAM-Projektes vorstellten. Angesichts eines zu erwartenden Verkehrszuwachses von ca. 24% (1998-2010), stellt sich die zentrale Frage, wie ein Großteil des Personenverkehrs auf den ÖPNV verlagert werden kann. Antworten ergaben die Ergebnisse einer europaweiten Recherche, in der Städte durch die wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen die Qualität des Angebots verbessern sowie die Anzahl der Fahrgäste gesteigert werden konnten.

Nach diesem Überblick wurden in zwei Vorträgen die rechtlichen Rahmenbedingungen vorgestellt.

Im ersten Vortrag, den Marc Gorter von der Unternehmensbearbeitung KCW präsentierte, ging es um die Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine künftige ÖPNV-Finanzierung in Deutschland. ...

Oliver Mietzsch, Verkehrsreferent beim Deutschen Städtetag berichtete über die Umsetzung der EU-Richtlinien zur Luftqualität und zum Umgebungslärm auf kommunaler Ebene. So bedeuten die neuen Luftqualitätsrichtlinien der EU, die bereits in das deutsche Recht umgesetzt wurden, dass ab 2005 strengere Grenzwerte für Stickstoffoxide (NO_x) und feine Staubpartikel (PM₁₀) für den Verkehrsbereich gelten. Falls die Luftgrenzwerte überschritten werden, sollen Aktionspläne greifen, die Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft enthalten müssen. Am Beispiel von Frankfurt am Main zeigte O. Mietzsch, dass die Grenzwerte für Stickstoffoxide von 1999 bis 2003 zwar von 60 µg/m³ auf 54 µg/m³ sanken, jedoch der Wert im Jahr 2010 nur 40 µg/m³ betragen darf. Auch beim Feinstaub konnte seit 1999 ein leichter Rückgang verzeichnet werden, der Grenzwert von 40 µg/m³ wird jedoch auch 2005 kaum erreicht werden können.

Um diese Grenzwerte zu unterschreiten, hat der Deutsche Städtetag verschiedene Maßnahmen zusammengestellt, die die Städte einsetzen können und sollten. Diese reichen von weniger erfolgreichen Maßnahmen wie Güterverkehrszentren und Citylogistik zu bedeutenden Konzepten wie die Förderung von umweltfreundlichen Infrastrukturen, des ÖPNV, des Radverkehrs sowie der Ausbau von Parkraum-Konzepten.

Hermann Blümel, Projektkoordinator bei „mobil 21“ stellte das BMU-Demonstrationsprojekt „Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb“ vor. An dem bundesweiten Wettbewerb nahmen 36 von 400 Verkehrsunternehmen teil. Die Wahl fiel auf die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die

Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder), weil beide die besten Konzepte für einen umweltfreundlichen Nahverkehr vorgelegt hatten. Während Berlin Dieselbusse einsetzte, hat Frankfurt (Oder) sich für Erdgasbusse entschieden.

Das Wirtschaftsprüfungsunternehmen WIBERA hat nun sämtliche Kosten beider Busbetriebe analysiert und kam zu folgenden Zwischenergebnissen: Die Mehrkosten für anspruchsvolle Umweltstandards dieser Fahrzeuge liegen zwischen 0,7 und 1,8% (ohne Förderung) und mit Förderung aus Bundesmitteln und lokalen Gasversorgungsunternehmen zwischen 0,4 und 0,5%.

Neben den Mehrkosten fließen bei der Kalkulation von Verkehrsangeboten aber auch die Kostenrisiken mit ein. Beim Kauf von Bussen mit dem gesetzlichen Mindeststandard Euro 3 ist mit einem erheblich höheren Wertverlust zu rechnen, der sich aus dem künftig geringeren Erlös gebrauchter Busse ergibt. Denn im Hinblick auf den EU-Beitritt müssen die osteuropäischen Länder die EU-Standards erfüllen, weshalb sich schon jetzt der Gebrauchtwagenmarkt in diesen Ländern erheblich verändert hat.

Infolge der EU-Luftqualitätsnormen ab 2005 kann es auch passieren, dass bestimmte Busse mit hohen Emissionswerten nicht mehr eingesetzt werden können. Eine Umrüstung oder ein vorzeitiger Austausch dieser Fahrzeuge, die ihre übliche Nutzungsdauer nicht erreichen, würde erheblich höhere Risiken mit sich bringen als die Mehrkosten für anspruchsvollen Umweltstandards. Somit sind die Kostenrisiken insgesamt viel größer als die Mehrkosten der EEV-Busse.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Umweltqualität erhebliche Vorteile im Qualitätswettbewerb bringt.

Anschließend stellte Thomas Kortmann von der Firma HJS die technischen Möglichkeiten der Schadstoffminderung bei Bussen vor. HJS entwickelte einen Filter, den sogenannten CRT-Filter (Continuous Regeneration Trap), der Kohlenmonoxide, Kohlenwasserstoffe und Rußpartikel von Dieselbussen fast vollständig reduziert. Allerdings muss ein Temperaturfenster von 250° bis 450° erreicht werden, damit das Gerät voll funktionsfähig ist. Generell erreichen Stadtbusse diese Temperaturen, auch beim stop-and-go Verkehr. Lkw, die im Stadtverkehr leer fahren, können dagegen diese Temperaturen nicht erreichen. Der Wartungsintervall dieser Filter, die von der Asche gereinigt werden müssen, liegt zwischen 30.000 und 200.000 km. Wenn der Filter also bei Stadtbussen nach 60.000 km gereinigt werden würde, würde zweimal im Jahr eine Wartung erfolgen, die jeweils 2,5 Stunden dauert. HJS hat sich zum Ziel gesetzt, die Wartungsintervalle zu verlängern, da schließlich jeder Wartungsaufwand mit Kosten verbunden ist.

1996 erfolgte durch Förderkonzepte die Einführung der CRT-Filter in Stadtbusse ausgesuchter Verkehrsbetriebe. In Deutschland sind mittlerweile ca. 7.000 Busse mit diesem Filter ausgestattet, europaweit sind es mehr als 20.000 Busse und Lkw. Mit diesem Filtersystem können somit ältere Dieselbusse nachgerüstet werden und damit sogar den EEV-Standard erreichen.

Die folgenden zwei Vorträge widmeten sich erneut der Praxis. Bernd Hüsken von der Region Hannover stellte am Beispiel dieser Region eine virtuelle Ausschreibung vor, während Carola Negura von traffiQ den Frankfurter Weg darstellte.

Die virtuelle Ausschreibung in Hannover handelt von einem Planspiel zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßen-Personennahverkehr in den Ländern Bremen und Niedersachsen. Ziel dieses Planspiels ist es, die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf den Ausschreibungswettbewerb vorzubereiten, da in Zukunft wettbewerbliche Vergabeverfahren die Regel sein

werden. An dem Planspiel nahmen 24 Verkehrsunternehmen teil, die auf vier Teilnetze (einer Großstadt, einer Kleinstadt, einer Region, im ländlichen Raum) verteilt worden sind. Somit haben für jedes dieser vier Teilnetze sechs Unternehmen Angebote erstellt. Insgesamt betrug die Dauer des Vergabeverfahrens ca. 20 Monate.

Hermann Blümel fragte sich in seinem Vortrag, ob man mit dem heutigen Know-how überhaupt die hohen Umweltstandards bezahlen kann. ...

Claudia Negura von traffiQ, der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, erwähnte in ihrem Vortrag ebenfalls die Schwierigkeiten der Umsetzung von Umweltstandards bei Ausschreibungen. Zur Zeit hat TraffiQ eine Ausschreibung für Midibusleistungen im Süden von Frankfurt veröffentlicht. Die Vergabe des Auftrags wird in diesem Frühjahr erfolgen und im Dezember 2004 soll dann der Verkehr auf vier Linien aufgenommen werden. Aufgrund der sehr engen Straßenverhältnisse hat traffiQ sich für den Einsatz von Midibussen entschieden. Ursprünglich sollten die Busse die Euro 4 Norm erfüllen. Doch trotz vorhergehender Zusage der Industrie, stellte sich heraus, dass es kein Filtersystem auf dem Markt gibt, das die Schadstoffe Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff, Partikel und Stickoxide bei Midibussen ausreichend reduziert, um die ab 2006 geltende Euro 4 Norm zu erreichen. Thomas Kortmann von der Firma HJS erklärte, dass die Motoren für die kleinen Busse zu groß sind, weshalb die Temperatur nicht erreicht werden kann, die aber nötig wäre, damit der CRT-Filter funktionieren kann. Deshalb wurde diese Anforderung von der Ausschreibung wieder entfernt, so dass die Busse nun nur die Euro 3 Norm erfüllen. Ab 2005 sollen dann 20% des Frankfurter Busnetzes ausgeschrieben werden. Um die Leistungserbringung der Verkehrsunternehmen zu überprüfen, führt traffiQ jährlich eine Kundenbefragung durch, bei der die Leistungen abgefragt werden, die vom Unternehmen umgesetzt werden können. So werden von traffiQ beispielsweise in der Ausschreibung hohe Anforderungen an das Personal und seine Qualifikationen verlangt, so dass sich bei der Kundenbefragung 50 Prozent der Fragen auf das Personal beziehen. Der Kunde bewertet seine Zufriedenheit mit dem Personal und somit indirekt die Leistung des Verkehrsunternehmens.

Diskussion

In der folgenden Diskussion wurden zunächst die komplizierten politischen Strukturen in Deutschland dafür verantwortlich gemacht, die eine Ausschreibung von öffentlichen Verkehrsleistungen erschweren. Die EU-Richtlinie von 1999, die 2005 in Kraft tritt, richtet sich an die Mitgliedstaaten. Für die nationale Umsetzung sind die Kommunen zuständig, deren Kassen jedoch leer sind. Als Lösung für dieses Problem wurde vorgeschlagen, die Kommunen finanziell zu fördern und gesetzliche Vorgaben zu leisten. Da die Zahlungsbereitschaft für Umweltaspekte nur beschränkt ist, sollten die Aufgabenträger sich gemeinsam überlegen, welche Umwelt- und Qualitätsstandards für die Verkehrsunternehmen umsetzbar sind und diese dann in den Ausschreibungen festlegen.

Ein weiterer wichtiger Diskussions-Punkt betraf die sozialen Auswirkungen des Wettbewerbs. So wurde angenommen, dass ein freier Wettbewerb zur Senkung der Personalkosten führen wird. Das Beispiel aus Skandinavien hat uns jedoch gezeigt, dass ein Mangel an Busfahrern zu einem hohen Lohnniveau führen kann.