

„Integrierter Personenverkehr – Champion oder Prinzip Hoffnung“

25. Gothaer Technologenseminar an der Staatlichen Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr Gotha

Tobias Pretzsch

Zum 25. Mal fand Ende Januar das Gothaer Technologenseminar (GTS) statt, welches traditionell von der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. (DVWG), der Fachschule Gotha sowie dem Institut für Ausbildungsförderung, Fortbildung und Wissenstransfer Gotha e.V. (IAFW) organisiert wird. In diesem Jahr stand es unter dem Leitthema „Integrierter Personenverkehr – Champion oder Prinzip Hoffnung“ und resümierte in einer Art retrospektiver und perspektivischer Sicht, was aus kühnen Ideen und Visionen erwachsen ist und welche Zukunftsbilder sich abzeichnen (Abbildung 1).



Abbildung 1: Gemeinsame Eröffnung des 25. GTS durch den Vorsitzenden der DVWG Bezirksvereinigung Thüringen Herrn Prof. Dr. Kill und dem Schulleiter der Fachschule Gotha Herrn Höhne

Das Themenspektrum der Fachbeiträge reichte vom Verbundgedanken im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis hin zur Angebotsqualität und dem damit verbundenen Wettbewerb.

Prof. Gather von der FH Erfurt verglich beispielhaft das Thüringer ÖPNV-Angebot in der DDR mit dem Heutigen und kam zu dem Schluss, dass sich im Busverkehr das Angebot im ländlichen Raum verbessert und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) trotz geringer Netzgröße die angebotene Verkehrsleistung erhöht hat.

Der Verbundgedanke

Herr **Andreas Möller** (Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Mittelthüringen (VMT)) präsentierte die Entwicklung des VMT und untermauerte den Erfolg des Verkehrsverbundes mit konkreten Zahlen. Der VMT verbuchte in den ersten 5 Jahren ein Umsatzplus von 9,8 % bei einer Steigerung des Fahrgastaufkommens von 5,9 %.

Herr **Volker Krebs** von den Stadtwerken München verglich die Charakteristika von Verkehrsverbänden in der Fläche und in Ballungsräumen und stellte in einer seiner abschließenden Thesen klar, dass „dort, wo integrierter Verkehr angeboten wird, auch vielfältige Regionalentwicklung stattfindet. Öffentlicher Verkehr (ÖV) ohne Integration verkommt zum öffentlichen Schülerverkehr mit Ergänzungsangeboten für Randgruppen“.

Fazit beider Vortragenden war, dass Verkehrsverbände die Chance bieten, dass zukünftig jeder seine für die Fahrt relevanten Informationen (Fahrtroute, Ticket) über ein Smartphone abrufen und damit verkehrsträgerübergreifend von Tür zu Tür auch bei Abweichungen vom Regelfahrplan reisen kann.

Wettbewerb und Angebotsqualität

Herr **Prof. Saxinger** von der Rödl & Partner Rechtsanwaltsgesellschaft referierte über die rechtlichen Rahmenbedingung beim Wettbewerb im ÖPNV bzw. SPNV und legte die wesentlichen Auszüge aus der geltenden Verordnung (EG) 1370/2007 und dem Personenbeförderungsgesetz PbefG dar. Dabei ging er auf den gesetzlich gegebenen Gestaltungsspielraum bzgl. integrierter öffentlicher Personenverkehrsdienste und Qualitätsstandards ein.

Frau **Alexandra Eckert** von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) ging in ihrem Fachbeitrag auf das Thema Qualität als Ausschreibungsparameter aus Sicht eines Bestellers im Auftrag des Freistaates Bayern ein. Wichtige Qualitätsstandards in Bayern sind u.a. Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Leitstelle/Notfall- und Störungsmanagement aber auch ein hohes Maß unterschiedlicher Fahrgastinformationen. Die BEG hat mit diesen Qualitätsstandards sehr gute Erfahrungen gemacht.

Herr **Roland Suckrow** von der ETC Transport Consultants GmbH beleuchtete in seinem Vortrag die Entwicklungslinie von Qualitätsmanagementsystemen im ÖPNV (QMS-ÖPNV) in der praktischen Umsetzung. In den letzten 12 Jahren haben sich die QMS-ÖPNV in den unterschiedlichsten Facetten rasant entwickelt, hierzu zählen u.a. die territoriale Ausfächerung, die Verfahrensphilosophie sowie die Erfassungstechnik.

Herr **Matthias Koch** von der DB Regio AG stellte in seinem Beitrag die Wirkung des Integralen Taktfahrplans (ITF) auf die Angebotsqualität dar. Wesentliches Merkmal ist, dass der Integrale Taktfahrplan eine hohe räumliche und zeitliche Verfügbarkeit

des Angebotes für den Kunden bietet. Bei der Planung muss beachtet werden, dass die Reisezeit trotz ITF wettbewerbsfähig bleiben muss.

Herr **Thomas Hoffmann** von der DB Regio AG stellte am Beispiel der Ausschreibung des Saale-Thüringen-Südharz (STS) Netzes die Frage, ob Angebotsmanagement einen Selbstzweck oder Kundennutzen hat. In der Ausschreibung zum STS Netz wurden sehr detaillierte Qualitätsanforderungen gestellt, dass das letztendliche Angebot der DB Regio Südost 60.000 Blatt in 200 Ordnern umfasste. Schlussfolgernd muss man feststellen, dass alleine durch die Angebotserstellung aber auch später durch die Angebotsprüfung dem ÖV Gelder in Millionenhöhe entzogen werden.

Die Angebotsqualität aus Sicht eines Netzbetreibers stellte Herr **Ralph Grassel** von der DB Netz AG dar. Durch Anreizsysteme wird eine Qualitätssteigerungen auf dem Schienennetz unterstützt. Zu den Systemen gehören u.a. Anreize zur Verringerung von Störungen, Anreize zum vertragsgemäßen Zustand der Infrastruktur sowie Anreize für ein lärmabhängiges Trassenpreissystem. Durch diese Anreizsysteme sind bereits deutliche Qualitätsentwicklungen sichtbar.

Podiumsdiskussion

In der abschließenden Podiumsdiskussion (Abbildung 2) wurde im besonderen Maße die steigenden Qualitätsanforderungen durch die unterschiedlichen Aufgabenträger in Ausschreibungen kritisiert. Es existiert zwar ein bundeseinheitlicher Rahmen, der jedoch nicht umgesetzt wird. Es muss der öffentliche Druck erhöht werden, um Instanzen zu installieren, die eine Grundstruktur für Qualitätsstandards in Ausschreibungen festlegen.

Auch der Verbundgedanke wurde noch einmal aufgegriffen und es musste besonders für den Thüringer Raum festgestellt werden, dass Standards des Verbundes nicht den Standards des Aufgabenträgers im SPNV entsprechen. Einen innovativen Gedanken brachte abschließend Prof. Saxinger ins Spiel. Er stellte eine Ähnlichkeit der Thüringer Raumstruktur mit der Struktur der Schweiz fest. Dies biete Thüringen die Chance, pilothaft ein verkehrsträgerübergreifendes integriertes Netz zu entwickeln.

Als abschließendes Fazit darf festgehalten werden, es hat in den letzten Jahren einen deutlichen Qualitätsanstieg im ÖPNV gegeben, allerdings bleiben Fragen bezüglich der Stabilität und Integrität offen.



Abbildung 2: Die Referenten stellen sich einer regen Podiumsdiskussion.

Die Vorträge der Fachtagung finden sie unter folgender Internetadresse:
http://www.iafw-gotha.de/GTS/gts_25.html

Autorenangaben:

Dipl.-Ing. Tobias Pretzsch, Fachlehrer für Verkehr an der Staatlichen Fachschule für Bau, Wirtschaft und Verkehr Gotha, tobias.pretzsch@fachschule-gotha.thueringen.de