

DB mit Appetit auf Arriva – Deutsche Töchter landen wohl auf anderem Teller

Die DB will Arriva übernehmen und dafür angeblich bis zu 2 Mrd. EUR bezahlen. Der Aktienkurs des britischen Unternehmens ist explodiert. Unklar ist, was aus seinen deutschen Töchtern wird. Zuvor waren Übernahmegespräche von Arriva und SNCF Keolis gescheitert.

Die Deutsche Bahn (DB) hat offiziell Interesse an Arriva bestätigt. Die Diskussionen seien noch im Gange, ob es konkret zu einem Barangebot für ausstehende Aktien komme, sei völlig ungewiss, verkündete der Konzern gestern über die Londoner Investmentbank Lazard per Pflichtmitteilung. Der Aktienkurs schoss daraufhin bis gestern Abend auf 708 Pence hoch, 22 Prozent mehr als am Mittwoch.

Damit hat sich der Preis für den Arriva-Konzern binnen zweier Tage von 1,3 Mrd. EUR auf 1,6 Mrd. EUR erhöht. Mit einem Übernahmeaufschlag könnte sich der Kaufpreis für die DB nach Einschätzung von Analysten auf eine Größenordnung von 1,8 bis 2,0 Mrd. EUR summieren.

Erst vor zwei Wochen sind die Fusionsgespräche von Arriva und SNCF gescheitert (ÖPNV aktuell 19/10). Bei ihrem Erfolg wäre die DB von einem starken Wettbewerber eingekreist worden, mit Transdev-Veolia mischt demnächst ein weiteres Ultra-Schwergewicht im Markt mit. Im Fall von Keolis kommunizierte Arriva die Ausnahme wie auch den Abbruch der Verhandlungen aktiv, während die SNCF sich nicht offiziell rührte. Jetzt ist es nahezu umgekehrt. Die DB nennt Ross und Reiter, während Arriva lediglich eine unverbindliche Übernahmeofferte „seitens eines Dritten“ bestätigt, ohne die DB zu benennen.

DB-Vorstandschef Rüdiger Grube hatte bei der Vorlage der Halbjahrszahlen, damals erst wenige Wochen im Amt, angekündigt, dass der Konzern seine rasche Expansion konsolidieren werde. Teure Zukäufe, insbesondere in der Logistik, hatten die Schulden der DB auf 16 Mrd. EUR erhöht. Durch einen Arriva-Kauf kämen weitere 852 Mio. GBP (950 Mio. EUR) Nettoschulden hinzu.

Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hatte noch vor einem Monat der DB aufgegeben, vor einer internationalen Expansion zunächst „das Brot-und-Butter-Geschäft wieder in Ordnung zu bringen“, findet inzwischen eine Internationalisierung jedoch „im Interesse des Steuerzahlers“ (ÖPNV aktuell 21, 16/10). Der FDP missfällt die neue Richtung dagegen. „Die Beteiligung eines Staatskonzerns an einem der größten privaten Konkurrenten ist ordnungs- und wettbewerbspolitisch keine gute Idee“, zitieren „Frankfurter Rundschau“ und „Stuttgarter Zeitung“ ungenannte Vertreter der Liberalen. Laut der „Süddeutschen“ hat schon Grubes Vorgänger Hartmut Mehdorn Übernahme-Gespräche mit Arriva eingefädelt. Grube selbst lasse den Kauf bereits seit Monaten prüfen.

Arriva ist mit 15.400 Schienen-, Straßen- und Wasserfahrzeugen in Großbritannien, Holland, Dänemark, Schweden, Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn, Italien, Spanien,



Foto: Arriva Sippel

Vielleicht nimmt Gerhard Sippel sein Busunternehmen ja wieder unter eigene Fittiche, wenn Arriva an die DB verkauft wird, die deutschen Filialen aber nicht mitwandern dürfen.

Portugal und Deutschland unterwegs. Im Falle einer DB-Übernahme müsste die deutschen Aktivitäten aus kartellrechtlichen Gründen wohl abgegeben werden, sagte **Engelbert Recker** vom Wettbewerber-Verband **Mofair** zu „Reuters“.

In mehreren Kartellverfahren verbot das Bundeskartellamt dem Marktführer eine nationale Expansion, etwa bei **Üstra Intalliance**. Auch aus dem Einstieg von **DB Saar-Pfalz-Bus** bei den Kreis-Verkehrsbetrieben **Saarlouis (KVS)** wurde nichts. Aus kartellrechtlichen Gründen gab man auch den **Kreisverkehrsbetrieb (KVB) Sigmaringen** an **Bayer** ab. Auch „FAZ“ und „Süddeutsche“ gehen davon aus, dass die DB das deutsche Geschäft von Arriva nicht übernehmen könnte. Die „Märkische Allgemeine“ tippt auf **Veolia** oder **Keolis** als Übernehmer.

Würde sich ein Konzern finden, der Arriva Deutschland komplett übernimmt? Oder würde eine Teilung der Gruppe erfolgen, bei der zum Beispiel **Benex** die Arriva gehörenden Anteile an **Odeg** übernehme? Arriva Deutschland betreibt nach eigenen Angaben 929 Busse, 144 Triebwagen, 38 Lokomotiven, 74 Reisezugwagen und 196 Doppelstockwagen. Mit 3.400 Mitarbeitern wurde 2009 ein Umsatz von 416,7 Mio. GBP (466 Mio. EUR) erwirtschaftet. Ab Dezember 2011/12 kommen Leistungen aus dem Netz Berlin-Stadtbahn hinzu, was Arriva bis 2022 Umsätze von 500 Mio. EUR sichert.

International würde die DB mit einem Arriva-Zug auf ihre bestehenden Aktivitäten in Skandinavien und Großbritannien ergänzen. **Falk Sennhenn**, Chef von **DB Regio**, preist den Bestsellern das britische Modell als Vorbild für Innovation und hohe Nutzerfinanzierung (ÖPNV aktuell 15, 13/10, 93/09). Auch **Norman** steht auf der DB-Wunschliste ganz oben. DB Stadtverkehr hatte sich in der Vergangenheit vergeblich um den Einstieg in den Niederlanden oder Tschechien bemüht.

Gerüchte über Comfort-Delgro als DB-Rivale

Bevor die **DB** ihr Interesse an **Arriva** offenlegt, ist an der Londoner Börse auch **Comfort-Delgro** als potenzieller Arriva-Käufer vermutet worden. Das ÖPNV-Schergewicht aus Singapur hat international bereits expandiert. So fährt man bereits unter **Metroline**-Flagge in London und Irland, betreibt gemeinsam mit **Stagecoach** Fernbusse und mit einem australischen Partner den dortigen **Westbus**. Auch in China ist **Comfort-Delgro** präsent.

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

POLITIK Darmstädter Regierungspräsident Baron (FDP) warnt vor zu viel Einfluss der Untergabenträger. Der Darmstädter Regierungspräsident **Johannes Baron (FDP)** ist nach eigener Aussage beim hessischen ÖPNV-Modell „nicht mit allem einverstanden“. Die neuen Richtlinien und das neue ÖPNV-Gesetz des Landes könnten dazu führen, dass sich Rennpferde in lahme Maulesel verwandelten, sagte der Spitzenbeamte in einem öffentlichen Vortrag vor dem **Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO)** >>



Jetzt anmelden auf www.nahverkehrstag.de
22. – 23.04.2010 in Ludwigshafen



Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
21.–24.09.2010



MABEG®
STADTMOBILIAR
FAHRGASTINFORMATION

Überdachungen · Wartehallensysteme · Überdachte
Stadtmöbelsysteme · Fahrradabstellanlagen ·
Modulare Fahrgastinformationssysteme · Mo-
bilitätsstationen · Kompaktschilder · Haltestellenzubehör · K-
artenlesegeräten · Informations- und Werbevitri-
nen · Sitzmöbel · Abfallbehälter · Poller · Sitzmö-
bel

www.mabeg.eu

am 13. März in Langenselbold. Wenn Aufgabenträger immer mehr Einfluss auf das ÖPNV-Genehmigungsverfahren erhielten, entwickelten sie sich zu „Multis“. Die Funktionen der Genehmigungsbehörde und des Aufgabenträgers sollten nach Auffassung Barons daher auch künftig getrennt bleiben und nicht, wie von den Aufgabenträgern gewünscht, bei ihnen zusammengeführt werden. **Hartmut Achenbach** vom **Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)** verteidigte das hessische Modell. Es ermögliche, Kosten zu sparen und Qualität zu steigern und biete dem Mittelstand auch Chancen.

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | hd

Ferlemann: BDO/VDV-Papier als Blaupause für PBefG-Novelle – Im Herbst ins Gesetzgebungsverfahren.

Das **Bundesverkehrsministerium** will das PBefG nach dem Muster des BDO/VDV-Eckpunktepapiers novellieren. Vor der Sommerpause werde ein Entwurf vorgelegt, der dann „im Herbst ins Gesetzgebungsverfahren geht“. Das hat **Enak Ferlemann (CDU)**, der Parlamentarische Staatssekretär im Ministerium, vor dem BDO-Kongress am Mittwoch in Berlin angekündigt. „Ganz nach meinem Motto: schnell ran, schnell durch, schnell fertig.“

Der bewährte gewerberechtliche Ansatz des PBefG sei mit der EU-Verordnung 1370/07 zu vereinbaren, der Anpassungsbedarf halte sich aus Sicht des Hauses daher in Grenzen. Eine ideologisch aufgeladene Debatte wolle man vermeiden.

In jedem Fall will das Ministerium auch „ran an den § 13“, um Fernbuslinien zu ermöglichen und damit auch das System Schiene in den Wettbewerb stellen“. Es gehe darum, dem Bürger die Wahlfreiheit zu überlassen. **DB Stadtverkehr** sei in diesem Markt schon heute ein wichtiger Player und wolle weiter mitwirken. In diesem Punkt dürfe das Unternehmen Unterstützung aus dem BMVBS erwarten. Aus der **FDP** waren Stimmen laut geworden, die DB Stadtverkehr begrenzen wollten (ÖPNV aktuell 100/09).

Ferlemann sagte außerdem zu, möglichst früh Klarheit zur künftigen Nahverkehrsfinanzierung zu bringen. 2010 möchte das Ministerium diese Debatte jedoch nicht führen, die Debatten um das PBefG reichten. Aber 2011 wolle man sich dem Thema zuwenden. Das **VDV-Gutachten** sei für diese Gespräche eine sehr hilfreiche Grundlage.

Das Verhältnis zum Mittelstand ist aus Sicht Ferlemanns „ganz ausgezeichnet“, ausdrücklich dankte er dem BDO „herzlich für die exzellente Zusammenarbeit, mit der es zum Beispiel bei den Lenk- und Ruhezeiten gelungen ist, einige unsinnige EU-Regeln zu korrigieren“. Die „gute Vernetzung“ zwischen dem Verband und der Politik zeige sich unter anderem daran, dass der BDO von der Fernbusliberalisierung schon wusste, ehe sie in den Koalitionsvertrag geschrieben war.

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa



Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU)



BDO-Präsident Wolfgang Steinbrück

Steinbrück warnt vor Aufgabenträger-ÖPNV und Mofair-System.

Auf dem **BDO-Kongress** hat Verbandspräsident **Wolfgang Steinbrück** die Politik aufgefordert, das PBefG nach dem Eckpunktepapier von **VDV** und **BDO** zu novellieren. Gemeinsam vertrete man 95 % des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland, daran komme man nicht vorbei. Er appellierte an die Regierungsfractionen **CDU** und **FDP**, am Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit festzuhalten und keinen Systemwechsel zu ermöglichen, „der alle Macht den Räten gibt“ und damit „in die Staatsverwaltungswirtschaft führt“. Die neue EU-Verordnung 1370/07 zwingt nicht zu substanziellen Änderungen am PBefG.

An Hessen und in Skandinavien sei deutlich erkennbar, dass ein Ausschreibungssystem ein Drittel und noch mehr Mittelständler vom Markt fege. Der Wettbewerberverband **Mofair** wolle in Wahrheit die totale Ausschreibung, um den Global Playern den Weg zu ebnet, gegen die der Mittelstand kaum etwas ausrichten könne. „Wenn sich dieser Verband dann als Retter des Mittelstandes auführt, ist das unverfroren und unverschämt.“ Weiter sagte Steinbrück: „Vielleicht war ja das Opfer Hessen notwendig, um zu erkennen, was alles falsch läuft.“

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

RECHT Streit zwischen Potsdam und Umland vorerst beigelegt – VIP fährt andere Strecke als Havelbus. Die Busse des **Verkehrsbetriebs Potsdam (VIP)** und von **Havelbus** werden ab 1. April keinen Parallelverkehr in der Großbeerenstraße fahren. Dies teilten ViP-Geschäftsführer **Martin Weis** und Havelbus-Geschäftsführer **Dieter Schäfer** gemeinsam mit. Die neue Strecke der VIP-Linie 690 ist das Ergebnis einer Schlichtungssitzung beim brandenburgischen **Landesamt Bauen und Verkehr (LBV)** diese Woche (ÖPNV aktuell 21/10).

Die Linie 690 der ViP wird ab dem Fahrplanwechsel im 20-Minuten-Takt auf der Strecke S Hauptbahnhof – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz, verkehren. Die beantragte Verstärkerleistung der ViP auf einen 10-Minutentakt im Tagesverkehr (Mo-Fr) S Babelsberg – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz entfällt. Bis spätestens mit Beginn der Sommerferien wird dagegen die Havelbus-Linie 601 zusätzlich über Rathaus Babelsberg und den S-Bahnhof Babelsberg fahren.

Vergabekammer Münster kassiert Verkehrsvertrag von DB Regio und VRR – Etappensieg für Abellio, juristischer Konter der DB. **Abellio** hat einen juristischen Etappensieg gegen **DB Regio** und **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)** errungen. Nach Auffassung der **Vergabekammer Münster** ist der Vertrag zwischen dem Besteller und seinem größten Ersteller vom 24. November 2009 nichtig, weil er nicht durch Ausschreibung zustande kam. Nun gelte allenfalls der alte, wesentlich teurere Verkehrsvertrag von 2004 weiter.

Wie **DB Regio** und der **VRR** gemeinsam mitteilen, will man gegen die Entscheidung vors **Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf** ziehen. Man sei optimistisch, nach den Sommerferien eine positive und abschließende Entscheidung zu erreichen.

Denkbar wäre es allerdings auch, dass die Düsseldorfer Richter den komplizierten Sachverhalt auch dem **Bundesgerichtshof** oder dem **Europäischen Gerichtshof** zur Klärung vorlegen. Die alte Vereinbarung mit DB Regio konnte der VRR infolge der Kürzung der Regionalisierungsmittel nicht mehr in vollem Umfang bedienen und versuchte daher, durch Mängelrügen, Preisrechtsargumente und schließlich eine fristlose Kündigung wegen Schlechtleistung aus dem Vertrag auszusteigen. Das **Verwaltungsgericht Gelsenkirchen** gab beiden Seiten nur teilweise Recht, die nächste Instanz wäre nach VRR-Einschätzung mit erheblichen Risiken behaftet gewesen.

Deswegen akzeptierte man ein Vermittlungsangebot des Landes NRW, also ein Verhandlungsverfahren. Ergebnis: Die DB bekam zusätzliche Landesmittel für Rollmaterial und eine Vertragsverlängerung für die S-Bahn um fünf Jahre bis 2023, der VRR erhielt (vermeintliche) Rechtssicherheit, Preiszugeständnisse und das Versprechen einer besseren Qualität. Der Verband Mofair sieht darin eine unerlaubte Beihilfe und hat die **EU-Kommission** gebeten, den Vorgang zu prüfen (ÖPNV aktuell 92/09).

Juristisch ging es unter anderem um die Frage, ob hier ein Dienstleistungsvertrag vorliegt und also Vergaberecht gilt, oder doch eine Dienstleistungskonzession. **Abellio** verwies auch darauf, dass der „Friedensvertrag“ vom November 2009 den Vorgängervertrag aus dem Jahr 2004 in wesentlichen Teilen ändere, was einer Neuvergabe gleichkomme und somit dem Kartellvergaberecht unterliege.

Fundstelle: VK Münster, Az. VK 1/10, 18. März 2010

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

Zu spät gegründet: Wersus-Beschwerde blieb vor Vergabekammer erfolglos. Die **Vergabekammer (VK) Münster** hat den Nachprüfungsantrag des Bahnunternehmens **Wersus** gegen den neuen Verkehrsvertrag von **DB Regio** und **Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)** zurückgewiesen. Begründung: Wersus wurde erst am 15. Dezember 2009 gegründet, existierte somit im Zeitpunkt des Vertragsschlusses im November 2009 noch nicht, hatte daher auch keine Rechte, die durch den Vertragsschluss hätten verletzt werden können.

Fundstelle: VK Münster, Az. VK 2/10, 18. März 2010

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

Brodtschelm verlangt Entscheidung der EU-Kommission zu Waldkraiburg. Busunternehmer **Heino Brodtschelm** widerspricht der Einschätzung von Stadt und **Stadtwerken Waldkraiburg**, die **EU-Kommission** habe die Beihilfeprüfung des Stadtverkehrs schon zu den Akten gelegt (ÖPNV aktuell 14/10). Er bestehe auf einer konkreten Stellungnahme zu dem Fall durch die inzwischen zuständige **Generaldirektion Wettbewerb (GD COMP)**, sagte Brodtschelm zu „ÖPNV aktuell“. Nach seiner Aussage hatten die Verkehrsbetriebe Brodtschelm Burghausen (VBB) den Stadtverkehr früher bedient. Als ein Zuschuss erforderlich wurde, vergaben die Stadtwerke den Fahrauftrag ohne Wettbewerb an einen anderen Unternehmer. Darin erkannte der Busunternehmer eine verbotene Beihilfe und wandte sich nach Brüssel. Die damals gültige EU-Verordnung 1191/69 sei inzwischen abgelöst, aber womöglich präzisiere die Behörde ihre Einschätzung vor dem Hintergrund der neuen Nahverkehrsverordnung 1370/07. ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

Weil Fairness und Transparenz bei Schulbusleistungen in Spanien fehlen, droht EU-Kommission mit Klage. Die spanische **Region Kastilien-La Mancha** hat ihren Schulbusverkehr nicht fair und transparent vergeben und bekommt es daher mit der **EU-Kommission** zu tun. Wenn nicht binnen zwei Monaten eine zufrieden stellende Antwort auf die jetzt versandte „begründete Stellungnahme“ eingeht, will die Behörde das Mitgliedsland vor dem Europäischen Gerichtshof verklagen. Die Kommission wirft der Region vor, dass sie die Vergaben nicht europaweit bekannt gemacht hat, dass die Bewerbungsfristen mit acht Tagen viel zu kurz waren, dass Qualitätsnachweise und konkrete Bieter bevorzugt wurden. ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

Fundstelle: Europäische Kommission, IP/10/306 vom 18. März 2010 ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

BDO sieht Chancen für den Mittelstand durch Ausschreibungen. Der **Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO)** geht davon aus, dass die EU-Verordnung 1370/07 die Zahl der öffentlichen Ausschreibungen von Busverkehrsdiensten spürbar anwachsen lässt. „Für den Mittelstand ergeben sich dadurch auch neue Marktperspektiven“, heißt es in einer Veranstaltungsankündigung. „Allerdings stellen die formalen Anforderungen nicht zu unterschätzende Hürden dar.“

Aus diesem Grund organisiert der BDO gemeinsam mit der „Omnibusrevue“ am 13. April in Berlin ein „interaktives Seminar“. Die Vergaberechterspezialisten **Eva-Dorothee Leinemann** und **Thomas Kirch** von der **Kanzlei Leinemann & Partner** werden sich unter anderem mit dem Verhältnis von Nahverkehrsverordnung und dem allgemeinen Vergaberecht befassen, aber auch mit ungewöhnlich niedrigen Preisen und der Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots. Rechtsanwalt Kirch beschäftigte sich bereits in seiner Doktorarbeit mit speziellen Fallstellungen in der Ausschreibung von ÖPNV-Dienstleistungen. ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

Stadtbus Bocholt geht an SWK mobil – Arrangement mit Niag – Kein Urteil zu NRW-Gemeindeordnung. Im Streit um den **Stadtbus Bocholt** wird das **Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf** keine Entscheidung treffen und damit auch keine Aussagen zum Örtlichkeitsprinzip der NRW-Gemeindeordnung machen. Damit kann die von **Rhenus Veniro Niag** angefochtene Auftragsvergabe an **Stadtwerke Krefeld (SWK) mobil** erfolgen. „Das Nachprüfungsverfahren wurde im Rahmen einer einvernehmlichen Einigung beendet“, teilt **Wolfgang Orth**, der bei Rhenus Veniro für die Region West zuständig ist, auf Rückfrage mit. Wegen der Vergabepfung war die Betriebsaufnahme in Bocholt bereits um sechs Monate auf den 1. Juli verschoben worden. Ob der neue Termin eingehalten werden kann, ist offen. Dem Vernehmen erhält Niag Subunternehmerleistungen, angeblich aber nur einige E-Wagen-Kurse in den Verkehrsspitzen.

In dem Vergabestreit folgte die Vergabekammer Münster zunächst den Niag-Argumenten und untersagte eine Vergabe an die ortsfremde, rein kommunale SWK mobil. Die zweite Instanz, das OLG Düsseldorf, neigte dazu, keinen Verstoß gegen das Örtlichkeitsprinzip der

NRW-Gemeindeordnung zu erkennen. Dennoch wollte man allen Anbietern Nachbesserungen erlauben, um den Mangel einer fehlerhaften Tarifreuevorgabe zu heilen (ÖPNV Aktuell 10/10). Der Rhenus-Konzern konkurriert in NRW auf zwei Feldern mit der Kommunalwirtschaft, im ÖPNV mit den Töchtern Niag und Verkehrsbetrieben Minden-Ravensberg (VMR), in der Entsorgung mit der Tochter Remondis.

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | jb

FERNVERKEHR **Stinnes Transport stellt Schnellbus Rostock-Greifswald mangels Rentabilität ein – Enttäuschung über zu langsame Marktöffnung.**

Nach nur 10 Monaten Betrieb gibt **Stinnes Transport** aus Neubrandenburg zum 31. März die Schnellbuslinie Rostock – Greifswald wieder auf. „Wir sind von einer deutlich schnelleren Marktöffnung für Fernbuslinien und einer breiteren Unterstützung für unser eigenwirtschaftliches Angebot ausgegangen.“, begründet Geschäftsführer **Hans Georg Bemann** den Rückzug gegenüber den Kunden. Die Linie habe nicht die im Unternehmen übliche Kapitalverzinsung gebracht. Die Konzession lief bis 2017 und sollte ein Einstieg in einen breiteres Fernbusangebot sein. Bemann betonte, dass Stinnes Transport sich zukünftig ganz auf sein Kerngeschäft, die Spedition, konzentrieren werde. Zuletzt nutzten rund 1500 Fahrgäste pro Monat die Verbindung, die mit 8,80 EUR pro Fahrt weit unter dem Bahn-Normalpreis von 18,20 EUR lag. Übernahmegespräche mit den beiden Subunternehmern **Reisedienst Schröder** und **Taxi Wedow** seien gescheitert, ergänzte **Steffen Höppner**. Als Geschäftsführer der **Binschonda GmbH** war er bei Stinnes Transport für den Vertrieb zuständig.

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | dr

MARKT **1 Mio. EUR aus kommunalen Kassen für den ÖPNV im Landkreis Fulda – Fünf Bündel beschlossen.**

In der Hoffnung auf weitere Fahrgaststeigerungen hat der **Kreistag Fulda** weitere Angebotsverbesserungen beschlossen. Der neue Nahverkehrsplan gibt einen Grundtakt von zwei Stunden vor. „Tragende“ Linien fahren alle Stunde und können sich zum Halbstundentakt übermorgen Alternative Bedienformen runden das Angebot ab. Bei einem „guten Angebot“ mit 3,6 Millionen Leistungskilometern jährlich und gleichzeitig „sozialverträglich“ und „wichtigen“ Tarifen“ könne man „lediglich einen Aufwanddeckungsgrad von 65 Prozent erreichen“, betont der Aufgabenträger. Kreis und Kommunen schießen daher bisher fast 1 Mrd. EUR pro Jahr zu. Mit den Angebotsverbesserungen hat der Kreistag auch beschlossen, aus den bislang vier extrem ungleichen Linienbündeln des Regionalverkehrs eher vergleichbare Teilnetze zu bilden (ÖPNV aktuell 1+2/10). Alle Bündel enthalten mindestens einen Umsteigepunkt zum SPNV als Netzknoten. Zum Dezember 2011 laufen die Genehmigungen aus. Seit der ÖPNV-Neuordnung 2005 stiegen die Fahrgastzahlen „um sehr gute 25 Prozent“.

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

INDUSTRIE **Daimler Buses erwartet erst für 2011 Wachstum in Europa.**

Daimler Buses will im globalen Geschäft mit Bussen über 8 Tonnen die Nummer eins bei Absatz und Rentabilität bleiben. „Unser Ziel ist es, doppelt so stark zu wachsen wie der Weltmarkt“, der voraussichtlich 4 % zulege, sagte Spartenchef **Hartmut Schick** am Mittwoch bei der Vorstellung des Geschäftsergebnisses. Deswegen hält Schick an den vier Säulen der Langfriststrategie fest: Technologieführerschaft, Wachstum in traditionellen Märkten, Wachstum in neuen Märkten sowie Effizienzsteigerung und Prozessoptimierung. Für 2010 plant der Hersteller ein Betriebsergebnis von 180 Mio. EUR an. Das ist etwas weniger als im Krisenjahr 2009, als Daimler Buses mit 4,2 Mrd. EUR Umsatz ein Betriebsergebnis von 183 Mio. EUR erwirtschaftete (ÖPNV aktuell 17/10).

Trotz Wirtschaftskrise investierte die Gruppe im letzten Jahr massiv in die langfristige Zukunftssicherung. Mit 210 Mio. EUR flossen 40 Mio. EUR mehr in Forschung und Entwicklung als im Vorjahr. Um in den traditionellen Märkten weiter zuzulegen, steckt Daimler Buses verstärkt Geld in alternative und verbrauchsarme Antriebe, in die Nachfolgenerationen der aktuellen Stadt- und Reisebuspalette sowie den Kundendienst. Der Citaro G Bluetec Hybrid und der Citaro Fuelcell gehen 2010 bei Kunden in den Praxistest. Der europäische

Produktionsverbund und das flexible Produktionssystem helfen, die Kapazitäten optimal zu nutzen.

Aufgrund der bislang bekannten Groß-Ausschreibungen geht Schick davon aus, dass die Marktnachfrage in Westeuropa im laufenden Jahr insgesamt leicht schrumpft, 2011 aber wieder zulegt. Russland, Indien und China bleiben die Hoffnungsträger des Konzerns. Um die eigenen Chancen bei Schnellbussystemen (BRT) zu erhöhen, bietet sich Daimler Buses der öffentlichen Hand als Projektpartner an. Das bereits 2008 eingeführte Programm Beyond Bus Plus (BBP) bleibt in Kraft. Dieses Effizienzprogramm half dem Konzern im vergangenen Jahr, den Cash Flow trotz Mengenrückgang deutlich zu verbessern. Mit einer Umsatzrendite von 4,3% sieht sich Daimler Buses derzeit als weltweit profitabelster Hersteller von Bussen und Fahrgestellen.

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | dr

LOHN UND TARIF Transnet und GDBA wollen Showdown im Sommer für den Branchentarif. Die Bahngewerkschaften **Transnet** und **GDBA** möchten noch diesen Sommer einen Branchentarifvertrag durchsetzen. Man nutze die anstehende Tarifrunde bei der **Deutschen Bahn (DB)** und etlichen Privatbahnen für einen „Showdown“, sagte der Transnet-Vorsitzende **Alexander Kirchner** am Mittwoch in Berlin. Ihre Tarifgemeinschaft (TG) stößt dabei auf Schwierigkeiten: drei Arbeitgeberverbände, dazu einige nicht verbandsgebundene Arbeitgeber. Die Billigtöchtern von **DB Regio** haben bislang kein eigenes Personal, dort kann also niemand organisiert werden. Auf Arbeitnehmerseite zeige die Lokführergewerkschaft **GDL** bislang keine Bereitschaft, einen Branchentarifvertrag gemeinsam mit Transnet und GDBA zu verhandeln, bedauern Kirchner und der GDBA-Vize **Heinz Fuhrmann**. Zwar verlange auch die GDL inzwischen einen Flächentarifvertrag, aber eben nur für das Fahrpersonal und damit nur für einen Teil der Arbeitnehmer. Transnet und GDBA gehen davon aus, dass der SPNV-Ausschreibungswettbewerb erst am Anfang steht. Bis 2016 kommen nach ihrer Schätzung über 170 Mio. Zugkilometer auf den Markt, was 9.000 Arbeitsplätze, überwiegend bei DB Regio, betreffe.

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa

Transnet und GDBA verlangen Tarifpaket im Wert von 6 % von DB. Eine reale Einkommenssteigerung, Verbesserungen bei Zulagen und Arbeitszeiten sowie einen neuen Beschäftigungssicherungsvertrag – das sind die Forderungen von **Transnet** und **GDBA** für die Tarifrunde bei der **Deutschen Bahn (DB)**. Der neue Entgelttarif soll ab 1. August für 12 Monate laufen und, alle Maßnahmen eingerechnet, ein Gesamtvolumen von 6 % erreichen. Eine konkrete Lohnforderung gibt es nicht, eine Reallohnsteigerung und weitere Verbesserungen sollten aber drin sein. Die Forderungshöhe sei gerechtfertigt, auch mit Blick auf die trotz Wirtschaftskrise hohen DB-Gewinne. Ende des Jahres läuft zudem der Beschäftigungs-Sicherungs-Tarifvertrag (BeSi-TV) bei der DB aus. Hier streben die Gewerkschaften eine „mehrjährige“ Anschlussregelung an. Sie soll künftig neben dem konzernweiten Arbeitsmarkt auch Gesundheits- und Nachwuchsförderung festlegen, um der Überalterung der DB-Belegschaft zu begegnen. Sollten der Arbeitgeber nicht mitspielen, wollen die Gewerkschaften die seinerzeit gemachten Zugeständnisse, zum Beispiel bei der Arbeitszeit, widerrufen. Der integrierte Konzern ist eine Basis des BeSi-TV. Für den Fall, dass die DB ihre Qualitätsmängel nicht in Griff bekommt, droht ihr **Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU)** mit dem Entzug des Netzes

ÖPNV aktuell | 19.3.2010 | msa