

Stimmen & Meinungen > Mobilitätswelt > Politik & Wirtschaft

Marketing news, Stadt Zürich, 24.05.06

Stadt Zürich: Kampagne für kombinierte Mobilität lanciert [16/05/2006]

Mit der Kampagne "Underwägs, aber schlau!" setzt die Stadt Zürich den Schwerpunkt in Sachen Mobilitätskultur dieses Jahr auf geschickte Kombination von Verkehrsmitteln. Hauptelemente sind ein SMS-Spiel, eine Internet-Plattform und ein Quartett. Nur 15 Prozent der Bevölkerung benutzen in der Stadt Zürich an einem Tag mehr als ein Verkehrsmittel, wie an einer Medienkonferenz am Montag ausgeführt wurde. Dabei wäre ein gezieltes Umsteigen häufig sinnvoll und würde schneller ans Ziel führen.mehr (das was jetzt noch alles kommt)

Vielen Leuten sei einfach nicht bewusst, dass sie je nach Strecke schneller ans Ziel kämen, wenn sie unterwegs das Verkehrsmittel wechseln würden -- wenn man also Auto, Velo, Tram, Bus und S-Bahn geschickt kombiniert. Einer Änderung des Verkehrsverhaltens stehe häufig auch die Gewohnheit im Wege. Dies will die Stadt nun ändern. Zum Ziel führen soll ein SMS-Spiel in fünf Stadtgebieten. Den Auftakt macht am Dienstag das Spielgebiet Stauffacher. Im Monatstakt folgen das Gebiet Hauptbahnhof (Start 16. Juni), Bellevue (13. Juli), Alstetten (17. August) und Oerlikon (14. September). Das Spiel dauert bis zum 31. Oktober.

Punkte sammeln per SMS und Internet

Auf total rund 300 giftgrünen Schildern stehen Fragen zum Mobilität. Wer per SMS oder Internet die richtigen Antworten einschickt, sammelt Mobilitätspunkte. Für die fleissigsten Punktesammler gibt es jeden Monat Preise. Auf www.stadt-zuerich.ch/mobilitaetskultur können die Spielerinnen und Spieler ihren Punktestand abrufen und bei verschiedenen Spielen noch mehr einheimsen. Und schliesslich dient ein (gratis abgegebenes) Quartett nicht nur der Unterhaltung beim Pendeln, sondern liefert gleich auch noch viele Informationen.

NewsTix Informationsportal für Verkehr, 16.05.06

Baden Württemberg fordert vom Bund verlässliche Perspektiven für die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs

„Wir sind bereit zu einer offenen und konstruktiven Diskussion über die weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel. Öffentlich geäußerte Zweifel, dass die Länder die Mittel nicht ganz zweckentsprechend einsetzen, helfen dabei allerdings nicht weiter. Notwendig sind verlässliche Perspektiven für die Finanzierung eines bedarfsgerechten Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr.“ Das ist der Tenor eines Schreibens von Verkehrsstaatssekretär Rudolf Köberle an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee.

Wie Köberle am Montag, 15. Mai 2006, in Stuttgart weiter mitteilte, hatte das Bundesverkehrsministerium zuvor in einer Pressemitteilung die mangelnde Transparenz über die Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder kritisiert und die Vermutung geäußert, dass davon bundesweit lediglich fünf bis 5,5 Milliarden Euro für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verwendet würden.

Obwohl keine Nachweispflicht der Länder bestehe, sei Baden Württemberg bereit, die Mittelverwendung offenzulegen, um eine sachgerechte Entscheidung über die künftige Höhe der Regionalisierungsmittel zu ermöglichen, so Köberle in dem Schreiben. Die Mittel seien in Baden-Württemberg ausschließlich für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzt worden, wobei mindestens 80 Prozent direkt dem SPNV zuzurechnen seien. So seien in den Jahren 2002 bis einschließlich 2005 von rund drei Milliarden Euro allein circa 2,1 Milliarden für Bestelleistungen im SPNV ausgegeben worden. Ungefähr 750 Millionen Euro seien auf die Förderung von Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge vor allem des SPNV entfallen. Mit rund 185 Millionen Euro seien kundengerechte Tarife in Verkehrs- und Tarifverbänden ermöglicht worden. Für Managementaufwand, bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, Marketing und sonstige ÖPNV-Zwecke habe Baden-Württemberg nur knapp 16 Millionen Euro eingesetzt.

Die Zuweisungen von Regionalisierungsmitteln führten in Baden-Württemberg auch nicht zu dem vom Bundesverkehrsministerium befürchteten Rückzug der Länder aus klassischen Finanzierungsaufgaben wie der Schülerbeförderung. Allein für letztere seien aus dem Landeshaushalt zwischen 2002 und 2005 rund 1,6 Milliarden Euro aufgewendet worden.

Baden-Württemberg habe nach der Bahnreform die Verantwortung für den SPNV mit großem Engagement ausgefüllt und den Schienenverkehr zur Gewährleistung der Mobilität sukzessive ausgebaut. Diese Erfolge dürften nicht rückgängig gemacht werden. Blicke es bei den vom Bund geforderten Kürzungen der Regionalisierungsmittel, wäre das Land gezwungen, die Verkehrsleistungen wieder deutlich zu kürzen und gravierende Einschnitte bei der Förderung von Investitionen vorzunehmen. Dies könne weder im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik sein, noch diene es den Bemühungen von Bund und Ländern um ein anhaltendes Wirtschaftswachstum

FAZ.NET, 11.05.2006
Protest der Pendler reißt nicht ab



Mancher Pendler wird wohl auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen

Der Protest gegen die geplante Neuregelung der Pendlerpauschale reißt nicht ab. Der Automobilclub ADAC hat die große Koalition vor „rechtlich fragwürdigen“ Änderungen der Entfernungspauschale gewarnt. Das betreffe die Einschränkung des Steuerabzugs nur auf größere Strecken ebenso wie das Ende der Absetzbarkeit unfallbedingter Reparaturkosten, sagte ADAC-Präsident Peter Meyer in Berlin.... [mehr \(der Artikel liegt als pdf schon unter Presse\)](#)

FAZ.NET, 11.05.2006
Monatskarten für Bus und Bahn bald nicht mehr absetzbar



Die Pauschale für Pendler soll es erst ab dem 21. Kilometer geben

Die von der Bundesregierung beschlossene Abschaffung der Pendlerpauschale für kürzere Arbeitswege trifft die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel noch härter als die Autofahrer. Laut dem am Mittwoch vom Kabinett angenommenen Steueränderungsgesetz können Pendler, die mit Bus oder Bahn zur Arbeit fahren, die Kosten für ein Monatsticket ab 2007 nicht mehr von der Steuer absetzen, wie ein Sprecher des Bundesfinanzministeriums am Donnerstag in Berlin sagte.[mehr](#) (das was jetzt noch alles kommt)

Bisher kann der Preis für eine Zeitfahrkarte bei der Steuererklärung unter Werbungskosten geltend gemacht werden. Das lohnt sich insbesondere für viele Kurzstreckenpendler: Wer nur wenige Kilometer bis zum Büro fährt, für den fallen die Kosten für die Monatskarte in der Regel höher aus als die Pendlerpauschale von 30 Cent je gefahrenem Kilometer.

Grüne: Ökologisch unvernünftig

Ab kommendem Jahr sollen die Nahverkehrs-Nutzer aber genauso behandelt werden wie Autofahrer, erläuterte der Ministeriumssprecher. Damit können sie ebenfalls nur ab dem 21. Kilometer Arbeitsweg die Pendlerpauschale von 30 Cent geltend machen. Die zusätzliche Möglichkeit, Aufwendungen für Zeitkarten als Werbungskosten anzugeben, hat die Regierung komplett gestrichen. (Siehe auch: [Neue Belastungen für die Steuerzahler](#))

Laut Berechnungen des Finanzministeriums entfällt mehr als die Hälfte des gesamten Pendlerverkehrs auf Arbeitswege von weniger als zehn Kilometern. Etwa 83 Prozent fahren maximal 25 Kilometer weit zur Arbeit.

Die Grünen-Finanzpolitikerin Christine Scheel kritisierte die Pläne der großen Koalition: „Der Anreiz, auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen, entfällt“, sagte sie der „Stuttgarter Zeitung“. Die rot-grüne Vorgängerregierung hatte die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel bewußt bevorzugt, um zum Wohl der Umwelt den massiven Auto-Pendlerverkehr einzudämmen. Künftig solle dagegen ökologisch unvernünftiges Verhalten gefördert werden, monierte die Grünen-Politikerin.

Text: AFP

Bildmaterial: picture-alliance / dpa/dpaweb

Eßlinger Zeitung, Ez-online, 09.05.2006

S-Bahn-Betrieb wird neu vergeben

Vertrag mit der Deutschen Bahn läuft aus - Barrierefreiheit gefordert Stuttgart (gvl) - Pünktlich, sauber und sicher: Das erwarten die Fahrgäste von der S-Bahn in der Region Stuttgart. Auch wenn die Deutsche Bahn die S-Bahn nicht mehr betreibt. Das kann passieren, denn der Betreibervertrag läuft aus.

Der Verband Region Stuttgart bereitet derzeit die europaweite Ausschreibung für die S-Bahn vor. Bis 2009 will das Regionalparlament den Zuschlag erteilen, 2013 oder 2014 soll der Gewinner dann den Betrieb übernehmen.mehr (das was jetzt noch alles kommt)

In einer Anhörung formulierten unter anderem Fahrgastverbände und Gewerkschaften nun ihre Forderungen. Eberhardt Palmer, Vorsitzender des Fahrgastbeirates des Verkehrsverbundes Stuttgart, drängte auf ein weiterhin hohes Niveau. "Die S-Bahn wird nur dann ein Markenartikel bleiben, wenn sie regelmäßig gepflegt wird." Der Betreiber solle zudem einen besseren Informationsservice für Busfahrer gewährleisten: "Wenn die Bahn mal Verspätung hat, muss der Busfahrer das wissen, damit er eventuell warten kann. In diesem Punkt hat sich die Deutsche Bahn bislang nicht mit Ruhm bekleckert." Der Gemeinschaftstarif dürfe nicht in Frage gestellt werden.

Eindringlich appellierte Jutta Pagel, die Ausschreibung zu nutzen, um Barrierefreiheit durchzusetzen. Die Geschäftsführerin des Landesverbandes für Körperbehinderte rechnete vor, dass rund ein Drittel der Bevölkerung zumindest zeitweise zu den "Mobilitätsbehinderten" zählt: Neben den Schwerbehinderten zählen dazu auch Mütter mit Kinderwagen, Kleinwüchsige, Kinder, Personen mit Gipsbein, ältere Menschen. Vor allem die wachsende Zahl der Älteren müsse der ÖPNV berücksichtigen.

Sorge um Arbeitsplätze

Zur Barrierefreiheit gehören Fahrstühle und Rolltreppen, die 24 Stunden in Betrieb sind und gut lesbare Fahrpläne. An Fahrkartenautomaten müssen auch Sitzende den Einwurfschlitz erreichen können, auf Bahnsteigen und in den Zügen braucht es Platz für Rollstühle, Kinderwagen, Dreiräder. Pagel: "Ein Zug um Zug umfassender barrierefreier öffentlicher Nahverkehr ist für die Erhaltung lebenswerter Kommunen unbestritten."

Die Gewerkschaft Transnet sorgt sich um die derzeit 578 S-Bahn-Beschäftigten. Laut ihrem Vertreter Dirk Schlömer zeige die Erfahrung, dass nach einer Ausschreibung 30 Prozent der Arbeitsplätze verschwinden. In der Ausschreibung sei häufig sehr vieles vorgeschrieben, aber nicht die Arbeitsbedingungen. "Dann versuchen die Bewerber beim Personal zu sparen." Schlömer forderte Tarifstandards: "Wir haben nichts gegen Wettbewerb, aber er darf nicht auf Kosten der Eisenbahner gehen."

Die Vergabe der S-Bahn ist ein Großprojekt. Das Volumen bei einem Zehn-Jahres-Vertrag beläuft sich auf insgesamt 1,5 Milliarden Euro, davon sind 550 Millionen öffentliche Zuschüsse, der Rest wird aus dem Ticketverkauf finanziert. Derzeit umfasst das S-Bahn-Netz 8,5 Millionen Zugkilometer. Die sechs S-Bahn-Linien S 1 bis S 6 transportieren werktags knapp 360 000 Fahrgäste.

Wiener Zeitung, 5.05.2006

Nur ein Programm für Finanzmarode?

**Diskussion von Management Club und "Wiener Zeitung" zu Vor- und Nachteilen der Liberalisierung im Nahverkehr
Von Walter Hämmerle**

- Private Verkehrsdienstleister bringen Kostenersparnis.
- Rieder: Delegation ist Folge akuter Finanznot vieler Gemeinden.
- Wien kann es sich leisten, darauf zu verzichten.



Wien. Die U-Bahn im zutiefst sozialdemokratisierten Stockholm, Busse und Straßenbahnen in Bordeaux, inmitten des staatskapitalistischen Frankreichs, Stadtbahnen in Los Angeles, dem Mutterland des Neoliberalismus, und darüber hinaus zahllose Regionalbahnen und Buslinien mit 2,5 Milliarden Fahrgästen pro Jahr in insgesamt 25 Ländern: Das ist Veolia Transport, Tochterunternehmen des französischen Dienstleistungsmultis Veolia Environnement.

Österreich und Wien sind noch ein weißer Fleck auf der Landkarte von Veolia. In der Bundeshauptstadt ist der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) fest in der Hand der Stadt - und das soll, geht es nach Wiens Vizebürgermeister und Finanzstadtrat Sepp Rieder auch in Zukunft so bleiben. Am Mittwochabend diskutierten Rieder und Michel Quidort, Kommunikations-chef von Veolia Transport, auf Einladung von "Wiener Zeitung" und Management Club im Wiener Palais Palffy unter dem Motto "Bim, Bus, U-Bahn: Wer kann's besser – Privat oder Staat?" über die Vor- und Nachteile der Liberalisierung.

...mehr (das was jetzt noch alles kommt)

Für Quidort liegen die Vorteile auf der Hand: Die Kosten für die öffentliche Hand sinken bei gleicher, wenn nicht sogar gesteigerter Leistung, um 20 bis 25 Prozent aufgrund höherer wirtschaftlicher Effizienz von privaten Unternehmen. Wert legt er darauf, dass es dabei weder um Privatisierung noch Deregulierung gehe, vielmehr stehe die Delegation des Betriebs von Verkehrsdienstleistungen im Mittelpunkt.

Quidort: Private sind billiger als der Staat

Diese erfolgt in Form eines detaillierten Vertrags zwischen Behörde und Betreiber. Werden die darin aufgelisteten Leistungskriterien vom Betreiber nicht erfüllt, sind Pönale-Zahlungen fällig, bei Übererfüllung gibt es dagegen Bonus-Zahlungen. Die Laufzeit eines solchen Vertrags beträgt in der Regel sechs bis acht Jahre, nach seinem Ende wird der Betrieb wieder neu ausgeschrieben. Die öffentliche Hand gibt die Kontrolle über die Verkehrspolitik inklusive Fahrpreise dabei nicht aus der Hand, dasselbe gilt auch für die Infrastruktur.

#Rieder: Auslagerung nur bei Finanznot sinnvoll

Rieder – als Finanzstadtrat auch Eigentümerversorger über die von der Stadt zwar ausgelagerten, dennoch aber zu hundert Prozent in ihrem Besitz befindlichen Wiener Linien – gibt sich von diesen Argumenten unbeeindruckt. Für ihn ist die Delegation an

private Unternehmer keine Frage politischer Prinzipien, sondern schlicht Folge der extremen Finanznot zahlreicher Städte und Gemeinden. Und: "Im Gegensatz zu vielen anderen sind wir nicht genötigt, uns von unseren Beteiligungen zu trennen. Wien hat diesen finanziellen Druck nicht." Für den Säckelwart der Stadt ist das jedoch nicht der einzige Grund, warum Wien nicht nur Bim, Bus und U-Bahn in Eigenregie organisiert und betreibt: Rieder sieht das Bekenntnis zu öffentlichem Eigentum als so etwas wie ein Markenzeichen Wiens – umso mehr als die Stadt beispielsweise beim Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen weltweit an der Spitze liege.

Aber auch darüber hinaus ist Rieder überzeugt, dass, wenn man von öffentlicher Seite bereit ist, große Summen in den Nahverkehr zu investieren, nur ein Generalunternehmen in öffentlichem Besitz wirklich Sinn mache. Zudem hegt er Zweifel an der Höhe der tatsächlichen Kostenersparnis: Bei dieser würden oft nicht der enorme zusätzlichen Verwaltungsaufwand berücksichtigt, der aufgrund komplizierter Ausschreibungsverfahren und Vertragserstellungen anfalle.

Warum aber sind private Betreiber so viel kosteneffizienter? Dass dies mit Personalabbau beziehungsweise niedrigere Gehälter oder geringere Sozialleistungen zu tun haben könnte, bestreitet Quidort vehement.

Quidort gelobt: Kein Personalabbau

Sein Unternehmen verpflichte sich stets, sämtliche Mitarbeiter zu den gleichen Konditionen zu übernehmen. Stattdessen sieht er die Gründe für die geringeren Kosten in der geringen Größe von weitgehend autonomen Unternehmenseinheiten, die vor Ort die Betriebsdienstleistung erbringen. Eine solche Struktur nach dem Motto "global player in local markets" führe zu höherem Mitarbeiter-Engagement. Hinzu komme die Möglichkeit eines Know-how-Transfers innerhalb des gesamten Konzerns, wodurch etwa Fahrplandesigns oder Marketing optimiert werden. Auf diese Weise können nicht nur Einsparungspotenziale lukriert, sondern vor allem auch die Fahrgastzahlen gesteigert werden. Auch wenn Rieder für Wien Delegation – über die bereits bestehenden wenigen Bus-Linien am Stadtrand hinaus – ausschließt, so wird das letzte Wort in dieser Causa wohl in Brüssel fallen. Aus heutiger Sicht ist nicht ausgeschlossen, dass die EU Städte, Länder und Gemeinden zur Ausschreibung verpflichtet wird. In diesem Fall müssten die Wiener Linien zumindest Konkurrenz bei der Vergabe befürchten, auch wenn damit noch längst nicht gesagt ist, dass diese zum Zug kommt.

Zumindest darauf hat sich die Stadt mit der Ausgliederung der Wiener Linien vorbereitet. Vorbeugend plädiert Rieder dennoch für die Wahlfreiheit der Gebietskörperschaften, ob sie Dienstleistungen delegieren oder in Eigenregie bereitstellen wollen.

Welt am Sonntag, 16.04.2006

Autofahren wird zum Luxusvergnügen

Unternehmer Mike Braun aus Berlin hatte es satt. Genug vom immer nerviger werdenden Stadtverkehr, der verplemperten Zeit hinter dem Lenkrad, dem ständigen Streit mit dem Finanzamt um die Anerkennung von Fahrtkosten...rangierte er sein Auto aus. Schließlich gab es Alternativen:

Kurze Strecken legte Braun zu Fuß zurück, für wenige Stationen kamen auch öffentliche Verkehrsmittel in Frage. Aber eher selten, weil er das als wenig komfortabel empfand. Für seinen Geschmack boten Taxen das ideale Konzept. Seitdem Braun umstieg, verlaufen seine Arbeitstage wesentlich entspannter. Unterlagen studierend werden Termine abgefahren. Nebenbei ginge auch seine Kalkulation auf, sagt der Geschäftsmann. ...mehr (der Artikel liegt als pdf schon unter Presse)

Reutlinger Generalanzeiger, 22.02.2006

Heftige Kritik an Sparplänen

Personenverkehr-Im Südwesten drohen bei Bussen und Bahnen bis 2009 Einschnitte von rund 240 Millionen Euro. Diese Zahl nannte Verkehrsstaatssekretär Rudolf Köberle in einer Debatte des Landtags über die vom Bund geplante Kürzung der so genannten Regionalisierungsmittel. Sollte der Einsparbetrag heute im Bundeskabinett beschlossen werden, hätte das „gravierende“ Auswirkungen....Jeder sechste Zug im Südwesten müsse im Fall der Einschnitte gestrichen werden, sagte Palmer.Ganze Bahnstrecken würden stillgelegt...mehr (noch scannen)

Reutlinger Generalanzeiger, 28.01.2006

Heilloses Tarif-Durcheinander

Nahverkehr- Im öffentlichen Nahverkehr herrscht nach einer Studie des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) ein „heilloses Durcheinander“ an Tarifen und Bestimmungen.“Wir fordern das Land auf, seine Verbundförderung..an die Einhaltung gewisser Mindeststandards zu knüpfen“, sagte VCD-Landeschef Lieb. Das Land fördert die Verbünde mit 55 Millionen Euro im Jahr und stellt 560 Millionen Euro (2005) für den Betrieb der Nahverkehrszüge bereit...mehr (noch scannen)