19+20/21
11. Mai 2021
www.busundbahn.de

NaNa-Brief

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

6 | ANKLAGE: Anschuldigungen bei Kür des Bestbieters mitbedacht
9 | H2-Busse: Vor Markthochlauf
12 | FUNDSACHE: Tag der Pressefreiheit

Große, aber noch nicht völlige Transparenz

Nahverkehr ist unter den gegenwärtigen Bedingungen – geringe Besetzung, Maskenpflicht, Hygienemaßnahmen der Betreiber – nicht gefährlicher als der Schul- oder Arbeitsweg im Individualverkehr. Das hat eine jetzt veröffentlichte Charité-Studie ergeben. Auftraggeber waren elf Bundesländer und der VDV.

Es war eine Gratwanderung. Um die Jahreswende 2020/21, als noch viele Deutsche nach der zweiten Coronawelle auf ein rasches Ende der Pandemie hofften, haben der VDV und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine Studie konzipiert.

Ziel war herauszufinden, ob Bus und Bahn sicher sind, speziell für Pendler. Ein positives Ergebnis vorausgesetzt, sollten die Ergebnisse einen wichtigen Baustein in der Vertrauenskampagne „Besser Weiter" darstellen.

DURCHSAGE

„Es hätte ja herauskommen können, dass der ÖPNV doch eine Virenschleuder ist. Trotzdem haben wir uns im Vorfeld klar verpflichtet, diese wissenschaftliche Studie durchzuführen. Denn wenn Bus und Bahn gefährlich wären, dann wollten wir auch das sagen."

Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) am 10. Mai 2021 bezüglich der Charité-Studie zum Corona-Infektionsrisiko in Bus und Bahn. Sein Haus hatte bei dem Gemeinschaftsprojekt von elf Länderverkehrsministerien und dem VDV die Federführung übernommen

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)| *Foto: VM Baden-Württemberg / Sebastian Berger*

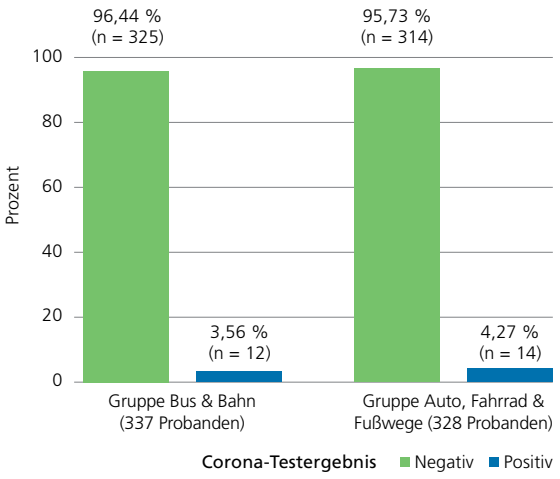
Denn, so sagten sich die Akteure: Corona wird vorübergehen, die Herausforderungen der Klimakrise und der Verkehrswende aber werden bleiben (s. „Durchsage“ Knut Ringat). Der RMV wurde als Testraum gewählt, da das Pendelverhalten und die Struktur der Wege für ganz Deutschland als repräsentativ eingestuft wurden.

Beide Seiten – Politik wie VDV – haben durchaus das Risiko bedacht, dass die von ihnen angedachte Forschung unliebsame Ergebnisse zeitigen könnte. Eine „Virenschleuder ÖPNV“ mit wissenschaftlichem Siegel wäre verheerend für die Branche und die Verkehrspolitik gewesen.

Aus Verantwortung gegenüber dem Land, den Kunden und den beschäftigten hat man sich dennoch gemeinsam verpflichtet, auch ein solches Ergebnis zu veröffentlichen (s. „Durchsagen“ Winfried Hermann und Oliver Wolff).

Diese Transparenz ist lobenswert. Doch irritiert, dass die Transparenz bei der Veröffentlichung der Studie an Grenzen stößt, jedenfalls nicht konsequent gelebt wird.

Corona-Infektionsrisiko im ÖV nicht höher als im MIV



Das zentrale Ergebnis der Charité-Studie: Unter den gegebenen Randbedingungen ist der ÖPNV nicht gefährlicher als die Fahrt allein im Individualverkehr. Die Grafik unterscheidet sich von der auf „Besser-Weiter“ zunächst gezeigten Grafik, denn dort wurden zunächst irrtümlich die Grundmengen vertauscht (328/337 statt 337/328 Probanden) .

Quelle: Charité CRO

So enthält beispielsweise die vom VDV verantwortete Pressemitteilung keine Angaben zu den Kosten der von der Charité Research Organisation (CRO) durchgeführten Studie. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass sich elf Länder an der Finanzierung beteiligt haben (Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland).

Dass auch der VDV über seine Infra Dialog GmbH beteiligt war, wird nicht kommuniziert, auch nicht die Gesamtsumme. Inoffiziell ist von zwei Millionen Euro die Rede, von denen die Länder 80 Prozent übernommen haben sollen.

Unverständlich ist auch, warum die Länderressorts die Studie zwar gewollt und bezahlt haben, in eigenen Pressemitteilungen vom Montag auch auf das grundsätzlich positive Ergebnis hinweisen – aber für weitergehende Details lediglich auf die Besser-Weiter-Seite verweisen. Dort wiederum sind die Ergebnisse nur in Auszügen aufgelistet. Der 68 Seiten umfassende epidemologische Studienbericht der Charité mit dem Titel „Studie zur Untersuchung des Corona-Infektionsrisikos im öffentlichen Personen-Nahverkehr“ wird hingegen nicht bereitgestellt.

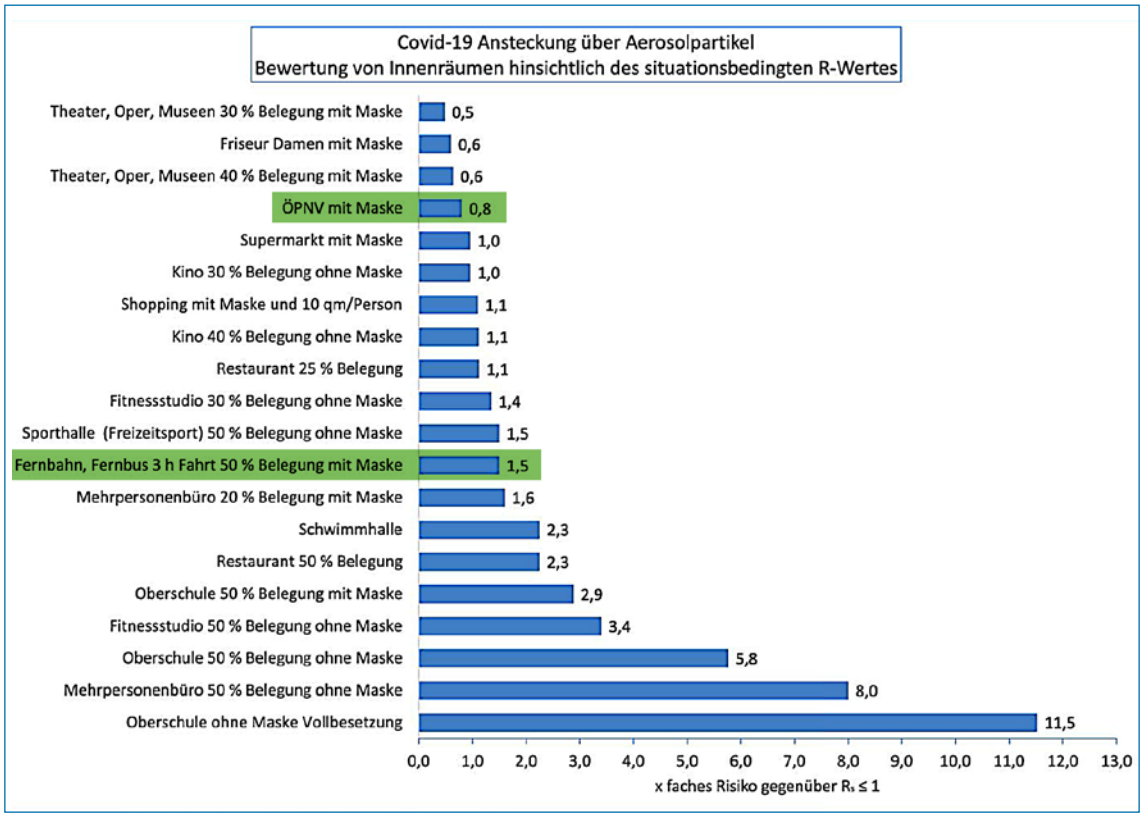
Dabei hätte dieses Papier es verdient, weit über das jetzt kommunizierte Fazit hinaus Beachtung zu

DURCHSAGE

„Die Studie war nicht ganz risikolos, aber im Interesse der Fahrgäste waren wir uns einig, wir wollten es tun. Wir wollen das Vertrauen auf Basis dieses soliden wissenschaftlichen Produkts zurückgewinnen.“

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des VDV, am 7. Mai 2021 zum NaNa-Brief bezüglich der vom Verband mitgetragenen Charité-Studie.

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)| *Foto: VDV*



Neben der Studie der Charité CRO geben weitere Studien hinweise auf das Ansteckungsrisiko in Bus und Bahn, zum Beispiel die bei der BAG-SPNV vorgestellte Untersuchung der TU Berlin. Dabei wird der situationsbedingte R-Wert (R_S) modelliert, der eine Art Index für durchschnittlich gefährliche Orte angibt (z.B. Supermarkt mit Maske, Wert 1,0), etwas gefährlichere Orte wie Fernbahn/Fernbus (mit Maske, Wert 1,5) und etwas ungefährlichere Orte wie den ÖPNV (mit Maske, Wert 0,8). Das Infektionsrisiko im ÖPNV mit Maske (und halbstündigem Aufenthalt) ist demnach geringer als in Fernbahn oder Fernbus (bei dreistündigem Aufenthalt). *Grafik: TU Berlin, Hermann-Rietschel-Institut*

finden. Die zentralen Studienergebnisse sind:

- Infektionsrisiko im ÖPNV nicht höher als im Individualverkehr
- unter der Randbedingung der im Studienzeitraum (Februar/März 2021) gültigen Randbedingungen (medizinische/FFP2-Maske, Abstand durch höhere Kapazitäten, Lüften, zusätzliche Hygiene in Fahrzeugen/Stationen)
- keine Unterschiede im Infektionsrisiko innerhalb des ÖPNV zwischen Bus, Tram, U-Bahn, S-Bahn.

Als Studienfazit wird im nüchternen Wissenschaftsdeutsch folgendermaßen formuliert: „Die Studiendaten ergaben keinen Hinweis auf einen Zusammenhang zwischen einem SARS-CoV-2-Infektionsrisiko und der Nutzung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs."

Das kann die Öffentlichkeit so leider nicht nachlesen, sondern muss sich auf die interessengeleitete Zusammenfassung des VDV bzw. seiner Infra Deutschland GmbH verlassen. Ein unnötiger Angriffspunkt, zumal die Studie der interessierten Öffentlichkeit wie dem Fachpublikum eine Reihe weiterer

DURCHSAGE

„Corona wird vorübergehen, aber der Klimawandel bleibt."

Knut Ringat, Vorsitzender der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und vor kurzem einstimmig in seinem Amt als VDV-Vizepräsident wiedergewählt, am 6. Mai 2021 zum NaNa-Brief anlässlich der Charité-Studie

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)| *Foto: VDV*

DURCHSAGE

„Es ist extrem erfreulich, dass der Bund signalisiert hat, den ÖPNV-Rettungsschirm fortführen zu wollen. … Wenn wir die Mobilitätswende wollen, dann brauchen wir einen starken ÖPNV, und dazu brauchen wir auch das Vertrauen der Fahrgäste."

Maike Schaefer (Grüne), Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Freien Hansestadt Bremen und Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz (VMK), am 7. Mai 2021 zum NaNa-Brief. Am Mittwochabend hat sich das Bundesfinanzministerium nach Gesprächen mit dem Verkehrsministerium auf Staatssekretärsebene bereit erklärt, für die Anschlussregelung des „ÖPNV-Rettungsschirms II" eine Milliarde Euro zur Verfügung zu stellen. Mehrere Länder, darunter NRW und Niedersachsen, haben ihre Komplementärfinanzierung ebenfalls beschlossen, in anderen sind entsprechende Regelungen auf dem Weg.
Der VDV rechnet für 2021, ähnlich wie für 2020, mit Corona-Erlösausfällen von etwa 3,5 Milliarden Euro. Für die Bundeshälfte steht neben der jetzt bewilligten Milliarde noch 700 Millionen Euro Übertrag aus dem Corona-Rettungsschirm I für 2020 zur Verfügung. NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)| *Foto: Bremer Senat*

zusätzlicher Aufschlüsse geben könnte:

- darüber, dass hier, anders als in früheren Studien „echte" Fahrgäste untersucht wurden (andere Studien und Umfragen, z.B. der DB, stellten auf das Personal ab),
- darüber, dass die Fallzahlen statistisch ausreichend sind, um die Ergebnisse zu untermauern
- über weitere statistische Ergebnisse (Alter, Geschlecht, Kontaktanzahl privat und auf Arbeit/bei der Ausbildung, Zugehörigkeit zu einer Risikogruppe, z.B. mehr als ein Haushaltsmitglied, mehr als drei Kontakte privat/dienstlich, Diabetiker, BMI >35, Pendelzeit >60 min)
- über eine hohe Compliance der Studienteilnehmer

Die Zahl der nachgewiesenen Infektionen in den beiden Studiengruppen lag höher als die Durchschnittsinzidenz in Hessen im Untersuchungszeitraum. Mit 3,8 Prozent Corona-Neuinfektionen über die vier Wochen lag der Wert fast doppelt so hoch wie die ohnehin höheren Erwartungen der Forscher.

Folgende Überlegung hatte sie zu dieser Annahme gebracht: Die Probanden gehörten zu einer aktiven Bevölkerungsschicht, „die täglich zur Arbeit fährt und damit generell einem höheren Infektionsrisiko ausgesetzt ist als eine nicht-arbeitende oder im Homeoffice arbeitende Population".

Ein Erklärungsansatz für die Infektionsrate über der ohnehin schon hohen Erwartungen ist die Annahme, dass die Studiengruppe jünger als der Bevölkerungsdurchschnitt ist. Infektionen verlaufen hier häufiger asymptomatisch verlaufen, werden also häufig auch nicht aufgedeckt. In der Studie hingegen waren regelmäßige Testungen angesetzt.

Keine Übertragbarkeit der Studie auf Normalbetrieb

Die Charité-Studie ist womöglich die letzte Studie zur direkten Coronagefahr für ÖPNV-Fahrgäste. Denn mit fortschreitender Impfung ändern sich die Ausgangsvoraussetzungen fundamental.

Die Autoren warnen aber auch davor, ihre Studie auf den ÖPNV-Betrieb unter normaler Auslastung zu übertragen. Denn es sei möglich, „dass bei höherer Auslastung Unterschiede im Infektionsrisiko zwischen IV- und ÖPNV-Nutzern sichtbar werden".

Anders gesagt: Man meide volle Bussen und Bahnen, denn dort könnte man eher Corona bekommen als im allein genutzten MIV. Man weiß es nicht genau, denn es ist nicht wissenschaftlich überprüft, aber der gesunde Menschenverstand sollte bei den Nutzern weiterhin eingeschaltet bleiben. Auch dies ist eine Erkenntnis aus der Studie, die in die Überlegungen von Politik und Branche zum „ÖV-Vertrau-

ensaufbau“ einfließen sollte.

Allerdings lässt sich nach Meinung der Autoren aus ihren Studienergebnissen auch „keine Aussage darüber ableiten, ab welcher Auslastung bei gleicher Populationsgröße ein Unterschied sichtbar werden könnte“.

Die Forscher der Charité halten es immerhin für möglich, „dass selbst bei 100 % Auslastung kein signifikanter Unterschied beobachtet werden kann, da die eingeleiteten Hygienevorschriften und das Verhalten der Fahrgäste (wenig sprechen, relativ kurze Kontaktzeiten) einen ausreichenden Infektionsschutz bieten“.

Neben der Bewältigung dieser Krise wird es in den nächsten Monaten auch um die Vorsorge für die nächste Krise gehen. Künftige Pandemiepläne für Bus und Bahn dürften nicht um die eine Detailbefassung mit der Charité-Studie herumkommen.

NaNa-Brief 11.05.2021 (Markus Schmidt-Auerbach)

POLITIK

DURCHSAGE

„Die Antriebswende ist nur ein Teil der Lösung. Der größere Hebel für den Umwelt- und Klimaschutz im Mobilitätssektor ist und bleibt der massive Angebotsausbau im ÖPNV.“

Anja Ludwig, Hauptgeschäftsführerin des BDO, am 6. Mai 2021 nach dem Beschluss des Bundestages vom Vortag zum SaubFahrzeugBeschG. BDO wie VDV zeigten sich erleichtert, dass das verabschiedete Gesetz immerhin eine „Bundesquote light“ ermöglicht. Zwar wird sich an ihr der Bund nicht beteiligen, aber alle Länder dürfen eine entsprechende Branchenvereinbarung mit dem VDV und dem BDO schließen. Die Entscheidung im Bundestag war nach der Beschlussempfehlung der Ausschüsse erwartet worden. Sie spiegelt zugleich den sehr unterschiedlichen Umgang der Parteien wieder (ausführlich NaNa-Brief 18/21). Erleichterung herrschte bei den Branchenverbänden auch darüber, dass mit „grünem Diesel“ betankte Fahrzeuge auf die Quoten angerechnet werden und damit Doppelstrukturen bei Tankstellen u.ä. vermieden werden.

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)| *Foto: BDO*

DIE PFLICHTLEKTÜRE FÜR ÖPNV-PROFESSIONALS

Bestens informiert mit der NaNa

www.busundbahn.de/nana-testen

In eigener Sache

Wegen des Feiertags Christi Himmelfahrt erscheint dieser NaNa-Brief als Doppelnummer. Die nächste Ausgabe 21/21 erscheint am Pfingstdienstag, den 25. Mai 2021. Bis dahin versorgt der NaNa-Ticker als integraler Bestandteil des Abonnements die Leser werktäglich mit dem Wichtigsten aus der Welt von Bus und Bahn.

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)

RECHT

Angeschuldigter nicht in Geschäftsführung des Bestbieters involviert

Netinera Sippel hat die RMV-Expressbuslinie X17 vom Stammsitz Wallau zum Flughafen Frankfurt und weiter nach Neu-Isenburg verloren. Gewinner der Leistung ist die Wefra GbR aus dem Landkreis Gießen, gebildet von den Busunternehmen Weber (Biebertal) und Franke (Hohenahr). Eine Anklage wegen gefährlicher Körperverletzung, gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr und Sachbeschädigung gegen einen Busunternehmer aus dem Landkreis Gießen hat in der Prüfung des RMV eine Rolle gespielt.

Die X17 sei „ein Paradebeispiel für unser X-Bus-Netz, das für umsteigefreie schnelle Direktverbindungen steht und mittlerweile auf über 20 Linien angewachsen ist", sagt RMV-Chef Knut Ringat. Aber ist bei der Vergabeentscheidung die Beschuldigungen bzw. mittlerweile auch Anklage gegen einen Busunternehmer aus dem Landkreis Gießen eingeflossen, gegen den die Staatsanwaltschaft Wetzlar zeitweise sogar einen Haftbefehl erwirkte?

Die Staatsanwaltschaft beschuldigt den 44-Jährigen der gefährlichen Körperverletzung, gefährlicher Eingriffe in den Straßenverkehr und der Sachbeschädigung in mehreren Fällen.

Er soll mit Stahlkugeln aus einer Zwille auf die Scheiben von fahrenden Bussen geschossen haben. Die Busse waren teilweise nur mit dem Fahrer, aber in mindestens einem Fall auch mit Schulkindern besetzt. Anfängliche Vermutungen, die Schüsse seien mit den Jagdwaffen des Verdächtigen erfolgt, haben sich wohl nicht bestätigt.

Durch die Anklageerhebung Anfang Mai ist der „Beschuldigte" zum „Angeschuldigten" geworden. Das Amtsgericht Wetzlar muss nun über die Eröffnung des Hauptverfahrens entscheiden, der „Angeschuldigte" würde damit zum „Angeklagten".

Dazu erklärt der RMV auf Rückfrage des NaNa-Briefes: „Die Vorwürfe richten sich nicht gegen das Unternehmen, sondern gegen den früheren Geschäftsführer. Etwaige vergaberechtliche Implikationen wurden seitens der RMV GmbH unter Einbindung externen juristischen Sachverstandes umfassend gewürdigt. Die Wefra-Bus GbR wurde während des gesamten Vergabeprozesses von Frau Bruckmayr-Weber vertreten. Der Beschuldigte hatte zu keinem Zeitpunkt des Vergabeprozesses eine leitende Funktion bei der Wefra-Bus GbR inne. In einer europaweiten Ausschreibung des RMV hat die Wefra-Bus GbR sich mit dem besten Angebot für die Linie X17 durchgesetzt."

Die von Birgit Bruckmayr-Weber und Jürgen Franke geleitete Gemeinschaftsunternehmen Wefra bedient im Heimatmarkt bereits das Linienbündel Dillenburg.

Das Bündel „Hohenahr" hingegen hat Wefra 2016 an BuB verloren, die Arbeitsgemeinschaft von Bender (Ehringshausen) und Becker (Bad Endbach). Zu den Zielobjekten der Scheibenschüsse gehörten u.a. Fahrzeuge dieses Betreiberduos.

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)

Laut AfD muss Flixbus Ungeimpfte und Ungetestete befördern

Deutschland bereitet den Hochlauf vor. Für Geimpfte, Genesene, Getestete sowie die Bürger in Regionen niedriger Inzidenz werden mehr und mehr Corona-Beschränkungen aufgehoben. Die Busverbände RDA und BDO drängen auf eine Öffnungsperspektive für den Reisebus. In dieser Situation rät die AfD der Bus- und Bahnbranche insgesamt und namentlich Flixbus im Speziellen: „Private Beförderungsunternehmen haben keine juristische Handhabe, um Passagiere ohne Corona-Impfung oder negativen Corona-Test abzulehnen."

Der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Dirk Spaniel stützt sich dabei auf den Wissenschaftlichen Dienst (WD) des Bundestages. Dort hat er nach eigener Aussage eine „Ausarbeitung" zu diesem Thema bestellt, die der Redaktion vorliegt.

Der Wissenschaftliche Dienst beschränkte sich in seiner Analyse allerdings auf privatwirtschaftliche Verkehrsunternehmen, und zwar solche, „an denen die öffentliche Hand keine Anteile hält". Die DB oder auch die Busunternehmen Gimmler in Wetzlar und Spillmann in Bietigheim-Bissingen bleiben also von vornherein unbetrachtet.

Weist die „Ausarbeitung" auf diese Einschränkung eingangs ausdrücklich hin, lässt der Wissenschaftliche Dienst im Folgenden aber unerwähnt, dass er europarechtliche Vorgaben für den Busverkehr erst gar nicht betrachtet hat, beispielsweise die EU-Fahrgastrechte-Verordnung. Lediglich für den Bahnverkehr wird darauf hingewiesen, dass die Anbieter in ihren Beförderungsbedingungen neben der EVO auch (allerdings nicht näher spezifizierte) „europarechtliche Vorschriften" beachten müssen.

Das Recht der Beförderer, Personen mit ansteckenden Krankheiten von der Beförderung auszuschließen, stellt die „Ausarbeitung" des WD nicht in Frage. Kernpunkt der Betrachtung ist die Frage, ob Verkehrsunternehmen in ihren Beförderungsbedingungen einen Impf- bzw. Testnachweis verlangen dürfen. Für den Linienverkehr schlussfolgert der WD aus § 3 der Verordnung über Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV), dass der Linienbeförderer „eher keine Testpflicht" verankern „dürfte", da, so wird anschließend ausgeführt, „zumindest der erste Anschein eines Ausschlussgrundes" darzulegen sei.

Ob ein hoher Inzidenzwert bereits einen solchen „Anschein" darstellt, erörtert der WD nicht. Ebenso nimmt die Ausarbeitung Bezug auf § 4 der BefBedV, der von den Fahrgästen verlangt, sich „so zu verhalten, wie es … ihre eigene Sicherheit und die Rücksicht auf andere Personen gebieten".

Die Ergebnisse der vom WD im Konjunktiv gehaltenen Betrachtungen fasst der Abgeordnete Dirk Spaniel im Indikativ zusammen („haben keine juristische Handhabe"). In der Überschrift seiner Pressemitteilung spitzt die AfD diese Lesart sogar zu und behauptet: „Fahrgäste brauchen weder Test noch Impfung."

Im Vergleich dazu bleiben die juristischen Schlussfolgerungen des Wissenschaftlichen Dienstes im Vagen, wie sich an etlichen Formulierungen ablesen lässt („dürfte lediglich für den Fall einschlägig sein", „dürfte sich … eher keine Testpflicht herleiten lassen" bzw. „dürfte sich nicht generell für alle Fälle einheitlich beurteilen lassen").

Diese juristische Vorsicht ist verständlich, räumt der WD doch selbst ein: „Einschlägige Rechtsprechung zu Impfungen bei der Personenbeförderung liegt nicht vor." Auch zur Wirksamkeit von Beförderungsbedingungen gebe es „nahezu keine Rechtsprechung", sehe man einmal von einem BGH-Urteil zu Rauchverboten auf U-Bahnsteigen ab.

Der Wissenschaftliche Dienst weist unter anderem darauf hin, dass dort, wo es eine „Monopolisierung des Leistungsangebotes" (S. 5 der „Ausarbeitung") gibt bzw. „ob und in welchem Maße alternative Beförderungswege … zur Verfügung stehen" (S. 9) strengere Maßstäbe an die Verankerung von Test- bzw. Impfnachweisen in Beförderungsbedingungen bestehen.

Eine „Monopolisierung des Leistungsangebotes" schließt der Gesetzgeber im Fernbusverkehr aber von vornherein aus, und sie ist auch im Gelegenheitsverkehr nicht erkennbar. Die AfD ignoriert

diesen Umstand und erstreckt ihre Schlussfolgerungen auf die gesamte „Gesetzeslage zur privaten Personenbeförderung in Pandemiezeiten".

Fundstelle: Pressemitteilung Dirk Spaniel (AfD) vom 7. Mai 2021. WD, „Nachweis eines reduzierten Infektionsrisikos bei der Personenbeförderung", Ausarbeitung vom 14. April 2021, Az. 5-3000-034/21.

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)

Flix im Hochlauf – AGB zu Test- und Impfplicht

Flix hat den Hochlauf im Bahnverkehr vorgezogen. Nun sollen die ersten grünen Züge bereits am 20. Mai, also vor Pfingsten, starten. Wie angekündigt wird das Netz erweitert. Im Einzelnen sind folgende Starttermine geplant: Berlin – Köln und Hamburg – Köln am 20. Mai 2021, Hamburg – Berlin – Leipzig am 27. Mai 2021, der erste Flix-Nachtzug Hamburg – Berlin – München am 17. Juni 2021, München – Frankfurt einen Tag später sowie Berlin – Stuttgart zu einem ungenannten Termin im Juni.

Für die Flix-Gesellschaften gelten neben den Allgemeinen Beförderungsbedingungen gemäß der BefBedV auch „Besondere Beförderungsbedingungen". Darin hält die Gruppe fest:

„7.5 Covid-19-Infektionsschutzmaßnahmen: … Fahrgäste, die keinen angemessenen Mund- und Nasenschutz tragen, können von der Fahrt ausgeschlossen werden. …

7.6 Soweit für Binnenverkehr oder Grenzverkehr gesetzlich oder behördlich vorgeschrieben ist, dass Reisende über die Bescheinigung eines gültigen negativen Covid-19-Tests oder einer sonstigen gesundheitlichen Maßnahme verfügen müssen, verpflichtet sich der Fahrgast dem zu entsprechen. Fahrgäste, die keinen hinreichenden Nachweis hierfür mit sich führen, können von der Fahrt ausgeschlossen werden. …"

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)

INFRASTRUKTUR

Der Berliner ZOB wird ein kleiner BER

Der Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) in Berlin entwickelt sich zu einem kleinen BER. Während sich die kalkulierten Baukosten von 2013 bis jetzt von 3,7 Mio. Euro auf inzwischen 39,1 Mio. Euro mehr als verzehnfachten, rückt der Fertigstellungstermin immer weiter in die Ferne.

Der ZOB im Jahr 2012, gesehen vom Funkturm. Die BVG-Tochter Internationale Omnibusbahnhof Betreibergesellschaft (IOB) sei bestrebt, das Bauwerk „künftig zu einem modernen, zukunftsfähigen Busbahnhof umzugestalten", heißt es auf einer Webseite der von Sebastian Scheel (Linke) geführten Senatsbehörde für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW). „Mittelfristig" soll ein städtebauliches Konzept erarbeitet werden. *Foto: SenSW / Ph. Eder*

Statt von einer Fertigstellung 2019 ist jetzt von 2022 die Rede, also einer Verdoppelung der Bauzeit. Der Landesrechnungshof macht in seinem jüngsten Jahresbericht als Gründe eklatante Planungsmängel zu Projektbeginn, systematische Verstöße gegen vorgeschriebene Abläufe und mehrfache Umplanungen aus.

- Zu Beginn sei die Senatsverwaltung für Verkehr (SenUVK) zum Beispiel davon ausgegangen,

dass die Bestandsgebäude saniert werden können. Eine gründliche Untersuchung hätte aber schon damals ans Licht bringen können, dass ein Neubau wirtschaftlicher sein würde.

- Auch ist erst nach dem Vorliegen der ersten Bauplanung aufgefallen, dass statt den angenommenen 35 Bushaltestellen im Bestand in Wirklichkeit nur 27 nutzbar waren, und dass mit der kalkulierten Summe sogar vier Haltestellen hätten wegfallen müssen, statt 14 zusätzliche zu bauen.
- Also hat die SenUVK das gesamte bisherige bestandsorientierte Haltestellenkonzept über den Haufen geworfen und den Grundriss von Senkrecht- auf Schrägaufstellung geändert, um wenigstens zehn zusätzliche Haltestellen zu gewinnen. Neue Kostenkalkulation im Januar 2015: 14,3 Mio. Euro.
- Im Februar 2015 fiel dann doch der desolate Zustand der vorhandenen Gebäude auf, sodass im Dezember 2016 schon wieder eine neue Planung vorgelegt werden musste. Kostenstand jetzt: 36,3 Mio. Euro. Weitere Umplanungen folgten. Immerhin rollten im Sommer 2016 endlich die ersten Bagger an.

Neuerliche Umplanungen blieben aber nicht aus, und zwar erneut unter Umgehung der Formalitäten. Die vorgeschriebenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen hat die SenUVK stets unterlassen, und auch das eigentlich zuständige Tiefbau- oder Hochbauamt war nicht eingebunden. Stattdessen hat die Verkehrsabteilung der SenUVK – der Bedarfsträger – das Vorhaben selbst geplant und durchführen lassen.

2018 und 2020 folgten weitere Nachschläge bis zur aktuellen Summe von 39,1 Mio. Euro. Darin sind auch eine halbe Million Euro aufgrund der ständigen Umplanungen verlorene Planungskosten enthalten. „Weitere Kostensteigerungen sind angabegemäß nicht auszuschließen“, heißt es lakonisch im Prüfbericht des Rechnungshofs unter Bezug auf eine Mitteilung der SenUVK an das Landesparlament.

Bei den Abgeordneten hatte die SenUVK schriftlich in der „derzeitigen Entwicklung in der Baubranche“ den Grund dafür erkannt, dass „auch in den Jahren 2021-2022 mit Baupreissteigerungen zu rechnen ist“.

NaNa-Brief 11.05.2021 (thr/msa)

BETRIEB

H2-Busse vor dem Markthochlauf

Noch nie war die Dynamik beim Einsatz von Wasserstoff im Busverkehr so hoch. Das zeigten die Praxisberichte von Betreibern und Busherstellern beim Webinar „Wasserstoff – Die Lösung für den klimaneutralen Busverkehr von morgen?“ von NaNa und NaNa-Brief am 29. April. Zugleich wurde deutlich: „Die“ Lösung sind auch Brennstoffzellenbusse nicht.

Brennstoffzellenbusse sind vielmehr eine von mehreren Alternativen, neben batterieelektrischen Bussen und womöglich synthetischen Kraftstoffen. Denn auch der Einsatz von Wasserstoff hat seine Hürden.

Die geringere Energieeffizienz im Vergleich zu batterieelektrischen Lösungen, die Frage nach Verfügbarkeit und „Farbenlehre“ – also Herkunft und Erzeugung – des Wasserstoffs und die Lagerung größerer Mengen auf Betriebshöfen: Von diesen Herausforderungen sprach Wolfgang Reitmeier vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in seinem Eingangsvortrag.

Dass man Wasserstoff als einen möglichen Weg dennoch benötigt, wurde aus dem Beitrag von Alexander Möller, Senior Partner bei Roland Berger, deutlich. Die Clean Vehicles Directive der EU (CVD) sieht bereits ab 2. August 2021 verpflichtend die Beschaffung von emissionsarmen und emissionsfreien Bussen vor. Entsprechend hoch sei der Druck, auch wenn die nationale Umsetzung noch nicht beschlossen ist.

Möller ermunterte die Akteure, sich nicht an Stichtagen zu orientieren: „Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sollten nicht nur das machen, was rechtlich gefordert ist, sondern sich genau ansehen, was man vor Ort gut umsetzen kann – um sich nicht immer treiben zu lassen, sondern selbst Gestalter zu sein.“

DURCHSAGE

„Es gibt eine tiefe Befürchtung, dass das Thema alternative Antriebe die heutige unternehmerische Landschaft verändern wird."

Alexander Möller, Senior Partner bei Roland Berger, auf dem Webinar zu Wasserstoff im ÖPNV am 29. April 2021. Möller sieht kommunale Unternehmen, die in einen Stadtwerkekonzern eingebunden sind, bei alternativen Antrieben im Vorteil gegenüber den Konzernen und dem Mittelstand. Allerdings stelle sich auch die Frage, wie man Subunternehmer und alternative Antriebe zusammenbringe.

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)| *Foto: NaNa / NaNa-Brief*

Die ESWE aus Wiesbaden und die WSW Mobil aus Wuppertal können diese Haltung für sich in Anspruch nehmen. Die Praxisberichte von David Coleman, Leiter Innovative Projekte bei ESWE, und Andreas Meyer, Gesamtprojektleiter für die Einführung von Wasserstoffbussen bei WSW, bestätigten allerdings auch die Komplexität eines solchen Vorhabens. Mit Blick auf die vorherige Diskussion forderte Coleman: „Wir sollten nicht Brennstoffzellen- oder Batteriebusse permanent mit den Vorteilen des Dieselbusses vergleichen."

Wiesbaden verfolgt derzeit einen technologieoffenen Ansatz. Zwar wird bis Ende 2021 eine große Flotte von 120 batterieelektrischen Bussen in Betrieb genommen. Für längere Umläufe soll aber vorerst auf Wasserstoff gesetzt werden. Auch an Batteriebusse mit Brennstoffzellen als Range-Extender wird bereits gedacht.

Interessant war Colemans Beitrag nicht zuletzt mit Blick auf Schwierigkeiten bei Gemeinschaftsprojekten. So scheiterte der H2-Bus Rhein-Main mit Partnern aus Frankfurt und Mainz an der mangelnden Lieferfähigkeit des Fahrzeuglieferanten. ESWE übernahm daraufhin die Förderung und das Gesamtkontingent von insgesamt zehn Fahrzeugen. Nach erneutem Vergabeverfahren wurde der portugiesische Hersteller Caetano beauftragt, die Brennstoffzellenbusse sollen noch in diesem Jahr ausgeliefert werden. Die Tankstelle ist bereits fertig und dient derzeit einem Testbus, den ESWE vom hessischen Mittelständler Winzenhöler geliehen hat.

Insgesamt sei die Einführung alternativer Antriebe vor allem „ein ganzheitliches Transformationsprojekt", machte Coleman deutlich. Das bestätigte Andreas Meyer aus Wuppertal – auch an kleinen Beispielen: Dass die Umlaufzuweisung der Brennstoffzellenbusse mit drei Tagen Vorlauf an den Energielieferanten übermittelt wird, um eine ideale Bevorratung von Wasserstoff zu ermöglichen, sei für die Disposition schon sehr ungewohnt.

Mit der Verfügbarkeit der von Van Hool gelieferten Brennstoffzellenbusse zeigte sich Meyer zufrieden, sie liege bei über 80 Prozent. Die Instandhaltungskosten bewegten sich in den ersten Monaten leicht über denen des Dieselbusses, aber unter den Erwartungen der WSW. Es sei gelungen, das Projekt kostenparitätisch zum Dieselbus umzusetzen – jedenfalls unter der Einrechnung aller Fördermittel.

Dazu tragen die Produktion von Wasserstoff im Stadtwerke-eigenen Müllheizkraftwerk zu Zeiten negativer Strompreise am Spotmarkt, der ideale Zuschnitt von Elektrolyseur und Tankstelle sowie IT-gestützte Optimierungen bei.

Nach dem Willen der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen sollen perspektivisch 1000 Brennstoffzellenbusse im Land fahren. In diesem Szenario erwartet Meyer eine deutliche Reduzierung des Fahrzeugpreises vom Dreifachen auf nur mehr das Doppelte eines Dieselbusses.

Hersteller versprechen H2-Gelenkbusse

Die vortragenden Betreiber, aber auch Fragen aus dem Publikum ließen den Wunsch nach Gelenkbussen mit Brennstoffzellenantrieb erkennen. Van Hool kündigte in seinem Vortrag die neu konzipierte vierte Generation seines Brennstoffzellenbusses an, dessen Serienfertigung im kommenden Jahr starten soll. Spätestens Anfang 2023 wird es auch einen entsprechenden Gelenkbus geben, versprach Geert van Hecke, für den ÖV zuständiger Verkaufsleiter des Herstellers.

Als weiterer in Deutschland aktiver Lieferant präsentierte Caetano seinen H2 City Gold. Die Portugiesen kündigten für das Jahr 2023 ebenfalls einen 18 Meter langen Gelenkbus an, aber auch eine 11,3 Meter kurze Version des Solowagens. Verbaut ist hier eine Brennstoffzelle von Toyota. Die Japaner sind vor wenigen Monaten als Anteilseigner bei Caetano Bus eingestiegen.

Nachdem 12 Meter lange Solowagen inzwischen von mehreren Herstellern angeboten werden, wartet der Markt nun auf 18 Meter lange Gelenkbusse mit Brennstoffzellenantrieb. Van Hool stellte auf dem Webinar zu Wasserstoff im ÖPNV nicht nur die vierte Generation seiner BZ-Busse vor, sondern kündigte für „spätestens Anfang 2023“ auch einen Gelenkbus an.
Abbildung: Van Hool

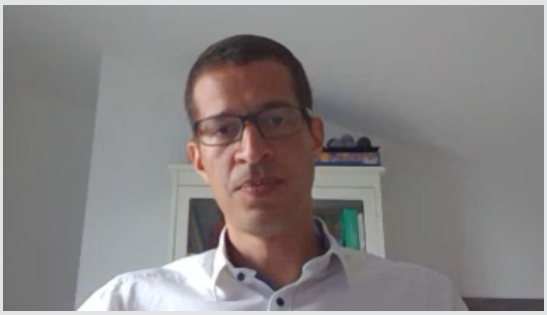
Sowohl Van Hool als auch Caetano gaben den Verbrauch beim Solowagen mit einer Bandbreite von 5 bis 9 kg je 100 km an, abhängig von topografischen Bedingungen und Witterung.

Neben den Belgiern und den Portugiesen ist auch der polnische Hersteller Solaris mit einem Brennstoffzellenbus am Markt. Aktuell läuft die Auslieferung nach Wuppertal und an den Regionalverkehr Köln. Mit Buses4Future aus Oldenburg trat jüngst ein völlig neuer Lieferant auf den Plan, Erstkunde werden die Stadtwerke Münster.

Weitere Verkehrsunternehmen haben in den vergangenen Wochen angekündigt, bei der Elektrifizierung ihrer Busflotten auf Wasserstoff zu setzen – beispielsweise die Ruhrbahn in Essen und Mülheim an der Ruhr sowie die Stadtwerke Krefeld. Bald 20 Jahre nach der ersten Kleinserie scheint es so weit zu sein: Ein ernsthafter Markthochlauf für Brennstoffzellenbusse in Deutschland steht bevor.

NaNa-Brief 11.05.2021 (Manuel Bosch)

DURCHSAGE



„Wir sollten nicht Brennstoffzellen- oder Batteriebusse permanent mit den Vorteilen des Dieselbusses vergleichen.“

David Coleman, Leiter Innovative Projekte bei ESWE Wiesbaden, auf dem Webinar zu Wasserstoff im ÖPNV am 29. April 2021.

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa)| *Foto: NaNa / NaNa-Brief*

FUNDSACHE

Ein Jahr nach Beginn der Corona-Pandemie stehen Journalistinnen und Journalisten in vielen Teilen der Welt so stark unter Druck wie selten zuvor. Informationssperren und staatliche Desinformation, willkürliche Festnahmen und Gewalt gegen Medienschaffende schränken die Pressefreiheit auf allen Kontinenten ein.

Darauf haben die Berufsverbände aus Anlass des internationalen Tags der Pressefreiheit am 3. Mai hingewiesen. Repressive Staaten missbrauchen die Pandemie, um eine freie Berichterstattung weiter einzuschränken. Aber auch gefestigte Demokratien tun sich in der Krise schwer, die Arbeit der Medienschaffenden sicherzustellen, beklagen Reporter ohne Grenzen (RSF), der Deutsche-Journalisten-Verband (DJV) und die Deutsche Journalistinnen- und Journalisten-Union (DJU) in Verdi.

Aufgrund der vielen Übergriffe auf Corona-Demonstrationen stufte RSF die Lage der Pressefreiheit in Deutschland von „gut" auf nur noch „zufriedenstellend" herab. Der DJV-Vorsitzende Frank Überall forderte daher von den Kanzlerkandidaten von Union und SPD und der Grünen-Kandidatin, sich entschieden für die Pressefreiheit einzusetzen: „65 Mal wurde zugeschlagen, bedroht, beleidigt. Weil Berichterstatter Bericht erstatten und dabei nicht Verschwörungsideologen, Reichsbürgern und Coronaleugnern nach dem Mund schreiben."

Die DJU-Vorsitzende Tina Groll betonte, Pressefreiheit müsse „von der ganzen Gesellschaft immer wieder aufs Neue erstritten und verteidigt werden, weil sie auch dem Allgemeinwohl dient".

Um auf die Bedeutung der freien Berichterstattung aufmerksam zu machen, veröffentlicht Reporter ohne Grenzen (RSF) jährlich zum internationalen Tag der Pressefreiheit den Band „Fotos für die Pressefreiheit". Die Kolleg*innen verzichten auf Bildhonorare, um die Menschenrechtsarbeit der Organisation zu unterstützen.

Zum Beispiel Louisa Gouliamaki. Ihr Bild zeigt Menschen, die in Bussen von der griechischen Insel Lesbos abtransportiert werden. Sie kommen aus der Zeltstadt von Moria, wo sie in dem bis dato größten Flüchtlingscamp der Europäischen Union untergebracht waren. Im September 2020 wurde es durch ein Großfeuer zerstört. So verloren die Geflüchteten die letzten Habseligkeiten und mussten unter freiem Himmel kampieren.

Den Band „Fotos für die Pressefreiheit" gibt es im Buchhandel oder direkt bei *Reporter ohne Grenzen*.

NaNa-Brief 11.05.2021 (msa) | *Foto: Louisa Gouliamaki/ AFP/ Getty Images*

NaNa-Brief – Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr. ISSN: 2190-4812 | Verlag: DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg, Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-100 | Geschäftsführer: Martin Weber | Verlagsleitung: Manuel Bosch, Tel. +49 40 23714-155, manuel.bosch@dvvmedia.com | Chefredaktion: Markus Schmidt-Auerbach (verantw., msa), Tel. +49 69 2729 2757, Fax: +49 40 23714-379, msa@dvvmedia.com | Anzeigen: Anzeigenleitung ÖPNV: Silke Härtel (verantw.), Tel. +49 40 23714-227, silke.haertel@dvvmedia.com; Anzeigenverkauf: Andrea Kött, Tel. +49 211 505-26536, andrea.koett@dvvmedia.com; Anzeigentechnik: Pascal Hofer, Tel. +49 40 23714-130, pascal.hofer@dvvmedia.com | Vertrieb: Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel. +49 40 23714-291, markus.kukuk@dvvmedia.com; Unternehmenslizenzen: lizenzen@dvvmedia.com; Leser- und Abonnentenservice: Tel. +49 40 23714-260, Fax +49 40 23714-243, kundenservice@dvvmedia.com | NaNa-Brief erscheint wöchentlich (dienstags) als PDF-Ausgabe. Mindestbezugszeit: 3 Monate. Abonnement jährlich: EUR 570,00 zzgl. MwSt.; Bezugsbedingungen: Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben. Copyright: Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Den Inhalt verlinkter externer Internetseiten machen sich weder Verlag noch Redaktion zu eigen, eine Haftung wird ausgeschlossen.