

Verbandsversammlung 58. Sitzung

in Koblenz im Gebäude des Landesbetriebes Mobilität
am 21. Dezember 2017 um 10:00 Uhr im großen
Sitzungssaal (Raum 401)

Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz
Telefon 02 61 · 30 29 17-00
Telefax 02 61 · 291411359
E-Mail info@spnv-nord.de
Internet www.spnv-nord.de

04.12.2017

Bankverbindung
Konto 22 33 21
BLZ 570 501 20
IBAN DE68 5705 0120
0000 2233 21
BIC MALADE51KOB
Bank Sparkasse Koblenz

Tagesordnung

A) Öffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 57. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. Juni 2017 in Koblenz
2. Verschiebung von Jahresabschluss und Rechnungsprüfung 2016
3. Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2018
4. Informationen über Vergabeentscheidungen im Umlaufverfahren
5. Fahrkartenvertrieb auf der Rheingaulinie
6. Digitaler Vertrieb von Fahrscheinen des SPNV:
aktueller Stand und Perspektiven
7. Mobilfunk in Zügen des Nahverkehrs
8. Verschiedenes

B) Nichtöffentlicher Teil

1. Genehmigung der Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der 57. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. Juni 2017 in Koblenz
2. Kooperationsvertrag mit dem Landkreis Altenkirchen über eine Inhouse-Vergabe im Busbereich
3. Vergabeentscheidung zur RegioLinie 994
4. Personalangelegenheiten
5. Vertragsangelegenheiten
6. Verschiedenes

Bearbeitung: Jürgen Heizmann (-27)

A) Öffentlicher Teil

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der 57. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. Juni 2017 in Koblenz

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 57. Sitzung der Verbandsversammlung ist Ihnen mit Schreiben vom 28. Juni 2017 zugesandt worden; sie ist den Unterlagen nochmals beigefügt. Anmerkungen zur Niederschrift sind nicht eingegangen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung genehmigt die Niederschrift über den öffentlichen Teil der 57. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. Juni 2017 in Koblenz.

TOP 2 Verschiebung von Jahresabschluss und Rechnungsprüfung 2016

In den vergangenen Jahren hat die Verbandsversammlung regelmäßig in der zweiten Sitzung des Jahres den Jahresabschluss über das Vorjahr und die Entlastung von Vorstandsvorsteher, seinem Stellvertreter und des Verbandsdirektors beschlossen. Dies ist in diesem Jahr leider nicht möglich. Dafür waren folgende Gründe maßgeblich: Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses gab es Unstimmigkeiten bei der Verbuchung von Positionen aus der Fahrzeugfinanzierung RRX im Haushaltsprogramm des Zweckverbands (KIS). Dabei ging es insbesondere um Abgrenzungen zur Beteiligungsgesellschaft. Die notwendigen Klärungen und Berichtigungen zogen sich leider über einen längeren Zeitraum hin, da ein Mitarbeiter der damit betrauten Software-Firma über längere Zeit erkrankt war.

In der Folge war es dann leider auch nicht mehr möglich, mit dem Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz einen hinreichend frühen Prüftermin zu vereinbaren.

Aus diesen Gründen muss dieser Tagesordnungspunkt auf die erste Sitzung der Verbandsversammlung im kommenden Jahr verschoben werden.

Die noch ausstehende Rechnungsprüfung durch das Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt wurde dazu bereits für die 10. Kalenderwoche terminiert.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Verschiebung des Jahresabschlusses 2016 und die darauf aufbauenden Entlastungen zur Kenntnis.

TOP 3 Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2018

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des SPNV-Nord für das Jahr 2018 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt. Alle Unterlagen sind als Anlage beigefügt.

Der Haushaltsplan 2018 sieht im Ergebnishaushalt laufende Erträge aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 167.708.100 EUR und laufende Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit von 167.696.100 EUR vor. Es werden im Haushaltsjahr 2018 erstmals Zinsaufwendungen fällig, welche im Zusammenhang mit den in der Vergangenheit abgeschlossenen Kreditverträgen für das Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) stehen.

Im Finanzhaushalt sind in 2018 laufende Einzahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 167.708.100 EUR und laufende Auszahlungen aus Verwaltungstätigkeit in Höhe von 167.691.100 EUR vorgesehen, woraus sich ein Saldo von +17.000 EUR ergibt. Durch die erstmals in 2018 fälligen Darlehenszinsen ergibt sich ein Saldo der Zins- und sonstigen Finanzein- und auszahlungen in Höhe von -12.000 EUR. Die Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Fahrzeuge RRX) beläuft sich in 2018 auf einen Betrag in Höhe von 7.000.000 EUR, sodass sich für das Haushaltsjahr 2018 ein Finanzmittelfehlbetrag in Höhe von -6.995.000 EUR ergibt. Die Deckung dieses Finanzmittelfehlbetrages erfolgt durch die Aufnahme von Investitionskrediten sowie durch die Abnahme der liquiden Bestände.

Der SPNV-Nord hat entsprechend der Beschlussfassung der Verbandsversammlung am 24.03.2015 dem Abschluss verschiedener Darlehensverträge mit den Banken zur Finanzierung der RRX-Fahrzeuge zugestimmt. Im Haushaltsjahr 2018 stehen fünf Auszahlungstranchen von insgesamt rd. 6.955.000,- EUR an. Mit diesem Darlehensbetrag werden weitere Zahlungsraten an den Hersteller der Fahrzeuge bedient.

Inhaltlich ist auch das Haushaltsjahr 2018 wie in den Vorjahren im Wesentlichen durch die Bestellung von SPNV-Leistungen und RegioLinien geprägt. Der Ansatz für das Sachkonto 562600 (Beratungen, Untersuchungen, Fahrgastzählungen) wurde wieder vorsorglich auf 1,3 Mio. EUR festgesetzt, um das Prozesskostenrisiko bzgl. der Rückforderung der sog. Regionalfaktoren abzufedern.

Neu aufgenommen wurde das Aufwandskonto 525420 (Erstattung an das Land). Dies wurde notwendig wegen der vorübergehenden Finanzierung von zusätzlich erforderlichen Stellen. Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) tritt als personalbewirtschaftende Stelle mit den Gehaltszahlungen in Vorlage und fordert die Personalausgaben vom SPNV-Nord zurück.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung beschließt die vorliegende Haushaltssatzung für das Jahr 2018.

TOP 4 Informationen über Vergabeentscheidungen im Umlaufverfahren

Am 8. August 2017 hatte die Geschäftsstelle einen Beschluss im Umlaufverfahren gemäß § 9 (5) der Verbandsordnung des SPNV-Nord zu den Vergabeentscheidungen für die RegioLinie 132 (nur Wochenendverkehr zwischen Horhausen und Altenkirchen) sowie für die neue RegioLinie 800 (Bad Breisig – Brohl – Ahrweiler – Bad Neuenahr) als Bestandteil des Linienbündels „Rhein-Brohltal“ im Landkreis Ahrweiler eingeleitet.

Bis zum Ablauf der Rückmeldefrist am 25. August 2017 lagen zustimmende Rückmeldungen von jeweils 14 Verbandsmitgliedern für beide Vergabeentscheidungen vor.

Auf dieser Grundlage sind dann die Zuschlagserteilungen für die RegioLinie 132 (Wochenendverkehre) an die Zickenheiner GmbH sowie für die neue RegioLinie 800 als Bestandteil des Linienbündels Rhein-Brohltal im Landkreis Ahrweiler an die AWW Ahrweiler Verkehrs GmbH erfolgt.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Ergebnisse der beiden Vergabeentscheidungen im Umlaufverfahren zur Kenntnis.

TOP 5 Fahrkartenvertrieb auf der Rheingaulinie

Aufgrund des bestehenden Verkehrsvertrages des SPNV-Nord mit der VIAS GmbH für die Rheingaulinie (Neuwied – Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt, Laufzeit 12/2010 bis 12/2023) erfolgt der Fahrkartenvertrieb auf der Rheingaulinie bisher im rheinland-pfälzischen Abschnitt der Linie in wesentlichen Teilen in Form des Fahrkartenverkaufs im Zug beim Zugbegleiter. Die u. a. deswegen vertraglich vereinbarte Zugbegleitquote beträgt 100 %. An 6 Haltestationen der Rheingaulinie (Braubach, Osterspai, Filsen, Kamp-Bornhofen, Kestert, Kaub) befinden sich derzeit keine Fahrkartenautomaten.

Dies führte in der Vergangenheit immer wieder zu Beschwerden. Außerdem musste festgestellt werden, dass insbesondere in Situationen, in denen an den o. g. Stationen größere Gruppen in den Zug einstiegen, es dem Zugbegleiter häufig nicht möglich war, allen Fahrgästen Fahrscheine zu verkaufen. Da der Vertrag mit VIAS als sog. „Bruttovertrag“ ausgestaltet ist, entgehen dem SPNV-Nord dadurch Einnahmen. Außerdem sind davon auch andere Unternehmen im VRM betroffen, da dem Einnahmepool in Gänze Einnahmen entzogen werden.

Erschwerend kommt hinzu, dass es dem EVU in der Vergangenheit trotz intensiver Bemühungen nicht gelungen ist, die vereinbarte Zugbegleitquote von 100 % vollständig zu erbringen. Die Erfahrungen des bisherigen Vertragsverlaufs haben gezeigt, dass die Verkäufe der VIAS GmbH mit dem Vorhandensein eines Zugbegleiters/einer Zugbegleiterin korrelieren.

Um hier Abhilfe zu schaffen, wird vorgeschlagen, die Vertriebskonzeption dahingehend zu verändern, dass kurzfristig auch an den o. g. Stationen Fahrscheinautomaten aufzustellen und zu betreiben. Da die von VIAS geschuldeten Vertriebsleistungen von DB Vertrieb erbracht werden, erscheint es naheliegend, die zusätzlich geplanten Vertriebsleistungen über eine Erweiterung der bestehenden Vertriebsvereinbarung zwischen VIAS und DB Vertrieb erbringen zu lassen.

Der SPNV-Nord hat DB Vertrieb zur Abgabe eines indikativen Angebotes aufgefordert. Gemäß dem uns nunmehr vorliegenden „Angebot für die Nachbestellung von Fahrkartenautomaten als Ergänzung zur vorhandenen stationären Vertriebsstruktur im Rahmen der bestehenden Vertriebskooperation Rheingaulinie mit der VIAS GmbH“ betragen die voraussichtlichen Kosten 13.250,00 € zuzüglich Umsatzsteuer und 2 %iger Dynamisierung pro Jahr je Automat als Fixbetrag, sowie 8.000,00 € Aufstellungskosten je Automat zuzüglich unvorhersehbarer Kosten infolge von unvorhergesehenen Umständen (Provideranbindung, Verkabelung etc.) von maximal 15 %. Die VIAS GmbH ist der Vertragspartner von DB Vertrieb, daher kann die Auftragsvergabe nur durch das EVU selbst erfolgen. Da es sich aber um einen Bruttovertrag handelt, dessen Einnahmen dem SPNV-Nord zustehen, sollen die entstehenden Kosten für die Automatenaufstellung durch den SPNV-Nord getragen werden. Sie werden nach Umsetzung der Maßnahme Bestandteil des an VIAS zu zahlenden Zuschusses.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung begrüßt die vorgeschlagene Änderung im Vertriebskonzept für die Rheingaulinie. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung in Angriff zu nehmen und ermächtigt den Verbandsvorsteher, die erforderliche Vertragsanpassung zu unterzeichnen

TOP 6 Digitaler Vertrieb von Fahrscheinen des SPNV: aktueller Stand und Perspektiven

Der Vertrieb von Fahrausweisen für den SPNV erfolgt **traditionell** über verschiedene Vertriebswege:

- Einzelfahrscheine werden ganz überwiegend an Fahrscheinautomaten erworben, soweit (noch) vorhanden auch über personenbesetzte Verkaufsstellen (an größeren Bahnhöfen in Gestalt von Reisezentren, anderswo teilweise auch in sog. „Agenturen“)
- Zeitkarten können an den o. g. Vertriebseinrichtungen erworben werden; soweit sie als „Abo-Karten“ vertrieben werden, sind zusätzliche Vertriebsleistungen in Form von Abo-Zentren erforderlich.

Die herkömmlichen Vertriebswege sind allesamt sehr aufwendig. So verursacht z. B. ein stationären Fahrscheinautomat jährlich durchschnittliche Kosten im Umfang von rund 25 TEUR/a. Da die Vertriebsleistungen als Bestandteil der Verkehrsleistung angesehen werden, sind diese Kosten normalerweise Bestandteil der Kalkulation des EVU und werden vom SPNV-Aufgabenträger getragen. Im Durchschnitt können wir davon ausgehen, dass der SPNV-Nord Vertriebskosten in Höhe von ca. 25 bis 50 Cent pro Zugkilometer zu tragen hat.

Im Fernverkehr der Deutschen Bahn ist – anders als bisher im Nahverkehr – ein dramatischer Wandel im Vertrieb und im Kundenverhalten festzustellen. So ist der Anteil der (im weitesten Sinne) digital vertriebenen Fahrausweise in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Dabei dominieren insbesondere „Online- und Handy-Tickets“. In beiden Fällen erwirbt der Kunde seinen Fahrschein im Internet, entweder am häuslichen PC als Ausdruck oder per Handy mobil ohne Ausdruck des Fahrscheins.

Diese Möglichkeit existiert derzeit im Nahverkehr nur eingeschränkt. So können zwar Fahrscheine nach dem Haustarif der Deutschen Bahn (C-Preis) bereits überwiegend online erworben werden, Einschränkungen bestehen jedoch aktuell beim Vertrieb vor allem bei den Fahrscheinen für die beiden Verbundtarife VRT und VRM.

Bei Letzteren zeichnet sich aktuell eine erfreuliche Entwicklung ab. So werden derzeit sowohl im VRT wie auch im VRM die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass einzelne Mitgliedsunternehmen einen Großteil der Verbundtarife auch online und i. d. R. als „Handy-Ticket“ anbieten werden. Dabei wird z. B. die Deutsche Bahn in beiden Verbänden ihren „Railnavigator“ als Plattform benutzen, eine Handy-App, die bundesweit die größte Marktdurchdringung erreicht hat und von vielen regelmäßigen ÖPNV-Kunden gerne genutzt wird. Es existieren daneben eine Reihe weiterer Vertriebsplattformen, die ähnlich gut geeignet sind.

Im Ergebnis kann aus heutiger Sicht davon ausgegangen werden, dass im Laufe des 1. Halbjahres 2018 im Gebiet des SPNV-Nord eine flächendeckende Vertriebsstruktur für den Online-Vertrieb von Nahverkehrsfahrscheinen existiert.

Trotz dieser sehr positiven Entwicklung steht jedoch ein letzter wesentlicher Schritt aus. Es fehlt nach wie vor die grundsätzliche Möglichkeit der Buchung einer **durchgehenden Reisekette** aus dem bundesweiten Fernverkehrsnetz in die Nahverkehrsnetze auf Verbundebene. Abgesehen von einzelnen Sonderregelungen (z.B. die „City+ -Funktion“ für Bahncard-Nutzer) muss ein Reisender, der mit einem Fernverkehrsticket unterwegs ist, in den meisten Fällen für den Vor- oder Nachlauf im Nahverkehr ein separates Ticket in den jeweiligen Verbundtarifen lösen.

Aber auch an der Lösung dieses Problems wird - in diesem Fall auf Bundesebene - intensiv gearbeitet. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die Schaffung einer bundesweiten Datenbasis, in der die Tarifdaten sämtlicher Verbände sowie die einzelnen Haustarife der Verkehrsunternehmen hinterlegt sind. Ziel muss sein, diese Daten dem

gesamten ÖPNV-Markt diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen und damit die Möglichkeit zu schaffen, eine bundesweite „Durchtarifierung“ zu realisieren und die entsprechenden Fahrscheine zu vertreiben.

Im Ergebnis wäre es dann möglich, mit einem Fahrschein z. B. von Hamburg nach Prüm zu reisen. Dieser Fahrschein würde sich virtuell aus zwei Fahrscheinen zusammensetzen: aus einem Fernverkehrsfahrschein der DB für den Abschnitt Hamburg – Gerolstein und einem VRT-Fahrausweis für den Abschnitt zwischen Gerolstein und Prüm.

Für den Kunden bleibt die im Hintergrund existierende Komplexität verborgen. Für ihn zählt ausschließlich der Vorteil der durchgehend zu buchenden Reisekette. Die Öffnung der Verbände für digitale Vertriebswege ist eine wesentliche Voraussetzung für diesen nächsten Schritt.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung begrüßt die vorgesehene Einführung digitaler Vertriebswege in den Verbänden VRT und VRM sowie die bundesweiten Aktivitäten hinsichtlich einer Tarifkooperation zwischen Fern- und Nahverkehr. Sie beauftragt die Geschäftsstelle, diesen Prozess im Rahmen ihrer Möglichkeiten aktiv zu unterstützen.

TOP 7 Mobilfunk in Zügen des Nahverkehrs

Die Bedeutung einer guten Mobilfunkversorgung auch in Zügen des Nahverkehrs ist in jüngster Zeit deutlich gestiegen. Fast alle einschlägigen Umfragen belegen, dass Mobilfunk, idealerweise in Gestalt von kostenfreiem WLAN, von vielen Fahrgästen als nahezu selbstverständlich angesehen wird. Nachdem kostenfreies WLAN inzwischen sowohl in den ICE-Zügen des Fernverkehrs wie auch in den meisten Fernbusangeboten als Selbstverständlichkeit gilt, wird der Druck auf die SPNV-Branche immer größer, auch hier eine hinreichende Mobilfunkversorgung zu gewährleisten.

Von der technischen Seite her gibt es dafür zwei grundsätzliche Möglichkeiten:

1. Es wird fahrzeugseitig darauf geachtet, dass die Dämpfung der Mobilfunksignale möglichst gering ist, oder die ansonsten zu schwachen Mobilfunksignale werden im Fahrzeug durch den Einsatz von Repeatern verstärkt, oder
2. In den Fahrzeugen werden WLAN – Router installiert, die die über Außenantennen empfangenen Mobilfunksignale im Fahrzeug verteilen.

Der grundsätzliche Unterschied für den Fahrgast besteht darin, dass er im Falle der Variante 1 auf der Basis seines individuellen Mobilfunkvertrages im Fahrzeug (auf eigene Kosten) das Internet nutzt, während ihm im Falle der Variante 2 der Internetzugang im Fahrzeug über WLAN (in der Regel kostenfrei) zur Verfügung gestellt wird.

Aus Sicht der Fahrgäste ist die Variante 2 eindeutig zu favorisieren, nicht nur, weil sie kostenfrei angeboten wird, sondern weil auch die Qualität der Versorgung deutlich besser ist.

Aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist die Variante 1 wirtschaftlich besser zu bewerten, da keine Betriebskosten anfallen, sondern lediglich die technische Ausrüstung mit Repeatern zu Buche schlägt.

Für die Zukunft – sprich bei künftigen Ausschreibungen – wird man sicher nicht umhinkommen, entsprechende Vorgaben zur Mobilfunkversorgung zu machen. Dabei muss einem klar sein, dass man angesichts der Dynamik in der Entwicklung der Kommunikationstechnik keine Lösung finden wird, die über die gesamte Laufzeit eines Verkehrsvertrages trägt. Von daher sollten möglichst offene Vertragsinhalte definiert werden, die Anpassungen an den künftigen technologischen Wandel ermöglichen.

Aktuell bzw. in der nahen Zukunft stellt sich die Situation hinsichtlich der Mobilfunkversorgung in Zügen des SPNV in unserem Verbandsgebiet wie folgt dar:

Linie RE 8 rechtsrheinisch:

ab 12/2019 Neufahrzeuge mit Repeatern ausgerüstet

RB 71 (Saar-RB neu):

ab 12/2019 Neufahrzeuge mit WLAN

RE 5 (RRX) linksrheinisch

ab 6/2019 Neufahrzeuge mit WLAN

RE 1 und RE 2 (SÜWEX)

aktuell Verhandlungen mit DB Regio über die mögliche Nachrüstung der Fahrzeuge mit WLAN – Routern

Da wir derzeit noch eine Vielzahl weiterer Verkehrsverträge mit längeren Laufzeiten haben, stellt sich natürlich die Frage, ob – und wenn ja – wo evtl. auch noch Nachrüstungen der Fahrzeuge in Betracht kommen. Angesichts der recht hohen Investitionen stellt sich diese Frage wahrscheinlich nur für Verkehrsverträge, die von heute betrachtet noch eine Laufzeit von mehr als 5 Jahre aufweisen.

Zudem sollte im Vorfeld auch untersucht werden, wie gut die Mobil – Netzabdeckung entlang der jeweiligen Strecken ist. Aus vorliegenden Messungen wissen wir, dass die

Netzabdeckung zumindest in Teilbereichen unseres Verbandsgebietes sehr lückenhaft ist.

Aus anderen Projekten wissen wir, dass die WLAN – Nachrüstung im Durchschnitt pro Fahrzeug Investitionen von bis zu ca. 40 TEUR verursachen wird. Sehr viel unsicherer sind hingegen Prognosen zu den laufenden Kosten, da sie vom Fahrgastaufkommen und vom Nutzerverhalten abhängen. Als Kalkulationsgrundlage kann z. B. ein Datenvolumen von ca. 50 MB / Fahrgast und Monat unterstellt werden. Auf dieser Grundlage kann man sich dann individuell für einzelne Netze oder Linien einer Kostenschätzung nähern. Um die Kosten nach oben zu begrenzen, dass das dem einzelnen Nutzer zur Verfügung stehende Datenvolumen auch begrenzt werden.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich die jeweils betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen höchstens anteilig an den Mobilfunkkosten beteiligen werden. Tendenziell wird die Bereitschaft dazu bei Nettoverträgen noch etwas größer sein als bei Bruttoverträgen.

Im Lichte der oben angesprochenen Laufzeitfrage und den kommerziellen Rahmenbedingungen käme **eine nähere Prüfung** der Umrüstmöglichkeiten aus Sicht der Geschäftsstelle für folgende Netze/Linien (in Klammern die Laufzeit der Verträge) in Betracht:

- Diesernetz Köln (VAREO) (12/2033)
- Diesernetze Eifel – Westerwald – Sieg Los 1 (12/2029)
- Diesernetz Eifel – Westerwald – Sieg Los 2 (12/2029)
- RE 11 Trier – Luxemburg bzw. KISS-Beistellung im RE 1 (12/2029)
- RB 27 neu (12/2025)
- Diesernetz Südwest (VLEXX) (06/2037)

Alle übrigen Verkehrsverträge enden deutlich früher, so dass das Thema Mobilfunk in die nächste Ausschreibung einbezogen werden könnte.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Mobilfunkversorgung in Zügen des SPNV zur Kenntnis. Sie teilt die Auffassung, dass die Mobilfunkversorgung ein wichtiges Qualitäts- und Attraktivitätsmerkmal des SPNV ist. Von daher befürwortet sie die Initiative zur technischen Nachrüstung von Nahverkehrsfahrzeugen bei Verkehrsverträgen, die noch länger als 5 Jahre laufen