



Finanzierungs- und Betreibermodelle im ÖPV 10 Jahre kontiki

Die Finanzierung im ÖPV stand im Mittelpunkt der 31. kontiki-Konferenz, die vom 28. - 29. Februar 2008 in Stuttgart mit 105 internationalen Teilnehmern aus acht europäischen Ländern stattgefunden hat. Ein weiteres Thema waren die zehn Jahre erfolgreiche Arbeit für kontaktloses eTicketing, auf die der Arbeitskreis kontiki e. V. nun schon zurückblicken kann. Dr. Ritschel, Vorstandsvorsitzender, wies darauf hin, dass sich kontiki seit der Gründung 1998 in Dresden zu einer europäischen Plattform entwickelt hat, die gebündeltes Know-how bereitstellt und als produkt- und systemneutrales Netzwerk ein Forum bietet, in dem alle Fragen zu eTicketing und Mobilitätssystemen diskriminierungsfrei diskutiert werden können. Mit der Entwicklung von kontiki untrennbar verbunden sind drei Arbeitsgruppen, die heute als Fachkreise für Migration, Interoperability und Mobilität arbeiten.

Nicht allein neue Themen wie SEPA und Finanzierungs- und Betreibermodelle - Themen der 31. kontiki-Konferenz - werden die zukünftige Arbeit von kontiki bestimmen. Die Erwartungen an kontiki reichen von der thematischen Begleitung von Pilotprojekten zu Produktivsystemen über Diskussionen und Stellungnahmen zu geeigneten Technologien und Nutzermedien bis zu Konzepten für Europäische Interoperabilität von eTicketing und Payment. Elektronischer Tarif, Wirtschaftlichkeit und multiapplikationsfähige Mobilitätsdienstleistungen gehören ebenfalls zu den kontiki – Arbeitsthemen.

Dr. Peter Höflinger, Vorstand Stuttgarter Straßenbahnen AG, stellte in seinen Glückwünschen zu 10 Jahren kontiki fest, dass Stuttgart als Tagungsort für Finanzierungsthemen besonders geeignet ist. Die Auto-Stadt verfügt über einen guten Nahverkehr und einen gut funktionierenden Verkehrsverbund. Die Schwabenmetropole erreicht im Nahverkehr einen Kostendeckungsgrad von mehr als 92%, hat dabei aber immer Kunden und Kosten im Focus. Modernen Ticketing-Systemen gegenüber ist man aufgeschlossen, elektronisches Bezahlen ist schon seit den 80er Jahren möglich, und das Engagement des Landes stützt die moderne Entwicklung.

Tobias Eisele, Innenministerium Baden-Württemberg, betonte, dass das Land konsequent auf kontaktloses Ticketing mit Interoperabilität setzt, die Tarif- und Verbundgrenzen überschreitet. Beispiele sind Schwäbisch-Hall, der Ostalbkreis und Heilbronn. Er wies auch darauf hin, dass es notwendig ist, die Kommunikationsprobleme der eTicketing - Avantgarde mit den Datenschützern zu beheben und durch ein offensives



Auf-den-Fahrgast-Zugehen mögliche Missverständnisse von vornherein zu vermeiden.

Anne Grünkorn, DVB Logpay, Eschborn, zeigte, wie wichtig Forderungsmanagement für Verkehrsunternehmen zur Sicherstellung der Bezahlung der verkauften Leistung ist. Die Vermeidung von Forderungsausfällen spielt eine immer größere Rolle. Das Factoring, die Umwandlung von Forderungen in Liquidität durch Finanzdienstleister, ist eine Lösungsmöglichkeit, die u. a. Unabhängigkeit vom Zahlungsverhalten der Kunden bringt. Hierbei ist auch eine Reihe von bankrechtlichen Aspekten zu beachten. Im Rahmen der VDV-Kernapplikation sind die notwendigen Schritte schon in den verschiedenen Vertragsmodellen verankert, auch die bankrechtlichen Aspekte sind z. T. detailliert ausgearbeitet. SEPA, Single Euro Payments Area, ist das Projekt eines europaweit einheitlichen Zahlungsraums, der auch im ÖPV eine Rolle spielt. SEPA hat das Ziel, das Bezahlen europaweit einfacher und günstiger zu machen. Im ÖPV ist zu erwarten, dass sich durch die Veränderung des Lastschrifteinzugs zunächst der Verwaltungsaufwand erhöht.

Dr. Henning Tegner, KCW GmbH, Berlin, leitete seine Ausführungen mit dem Statement ein, dass Transparenz und Wirtschaftlichkeit die Herausforderung sind, der sich Betreibermodelle stellen müssen. Allerdings machen unterschiedliche Vertriebsstrukturen in den Verkehrsverbänden und bei der Deutschen Bahn dies nahezu unmöglich. Konsequenterweise resultiert daraus ein integrierter Vertrieb. Dr. Tegner weist nach, dass Wettbewerb und integrierter Vertrieb sich nicht ausschließen. Wettbewerb um integrierte Vertriebsleistungen löst den Zielkonflikt auf. Das Werkzeug ist PPP, Public Private Partnership. Ein PPP ist eine langfristige Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Partnern zur effizienten Erbringung einer öffentlichen Dienstleistung. Das föderale PPP-Kompetenznetzwerk von Bund und Ländern unterstützt mit Informationen, Machbarkeitsstudien und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Auch schließen sich Betreibermodell und konventionelle Förderung nicht aus, speziell nicht in der Einrichtungsphase.

Marcus Platts, CUBIC Transportation Systems, zeigte am Beispiel PRESTIGE, London, die Gestaltung eines Finanzierungsmodells im Detail. Das Vertragswerk für eine PFI, Private Finanzierungsinitiative, ist sehr komplex. Als Minimum sind abzuschließen: Ziele, Umfang, Dienstleistung, Inter-Banken-Verträge, Shareholder-Vereinbarungen und Subunternehmer-Verträge

Die Prestige Smartcard Systemziele werden charakterisiert durch



- Einzellösungen für multiple Transport-Modi
- Ein geschlossenes System
- Schnelle Abfertigung an den Kontrollpunkten [gates]
- Reduzierte Fälschungs-/Betrugsmöglichkeiten
- Höhere Effizienz des Fahrgeldinkassos [fare collection]

Das Finanzvolumen beträgt EURO 260 Mio. Die Verträge haben eine Laufzeit von 17 Jahren. Die Vertragsstruktur beinhaltet vielfache gegenseitige Garantien zwischen den Partnern. Bisher sind 17 Mio. Oyster - Karten ausgegeben worden, täglich werden 7,6 Mio. Fahrgäste befördert, bedient werden 300 Stationen von 8000 Bussen. In Planung ist die Ausdehnung auf 250 Zugstationen.

In der Plenardiskussion mit den Referenten wurden die überaus vielseitigen Finanzthemen diskutiert und vertieft.

Die Arbeitsgruppen setzten die Bearbeitung ihrer laufenden Themen fort, wobei sie durch Einzelvorträge die Wissensgrundlagen hierzu erweiterten. Dr. Marcus Gemeinder, Deutsche Bahn AG, Kompetenzteam smartTicketing stellte eTicketing bei der DB AG in der Arbeitsgruppe Migration vor.

WG Interoperability hat Aufgabenstellung und Zielsetzung mit dem Focus Erwartungen von Dienstleistern[Operators] und Kunden in einem Programm zusammengefasst, das in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit der UITP formuliert und noch in diesem Jahr veröffentlicht wird.

AG Mobilität hat die Impulse aus zwei Einzelvorträgen von Volker Krebs, Erfurter Verkehrsbetriebe AG und Patrick Comboeuf, SBB Schweizerische Bundesbahnen, zur Neuausrichtung genutzt. Multiapplikationsfähige Dienstleistungen und CRM sind zukünftige Themen. Erstes Ergebnis wird ein Baukasten zum Marketing für eTicketing sein.

In seinem Abschlussbericht betonte Dr. Ritschel, dass der weit gespannte Bogen der kontiki - Arbeit deutlich gezeigt hat, dass es neben dem Medium Chipkarte auch andere Prozesse gibt, die für das eTicketing wesentlich sind und die sich deshalb für eine grundlegende Bearbeitung in kontiki anbieten. Die Arbeit der AGs wurde ausdrücklich gewürdigt. kontiki fühlt sich dem Focuspapier der UITP verpflichtet und wird auch weitere Arbeitsergebnisse in die Zusammenarbeit mit der UITP einbringen.

Nächste Konferenzen:

12. - 14. Juni 2008 Kiel - Fähre nach Oslo - Kiel
11. – 12. September 2008 Bremen

UITP = Union Internationale des Transports Publics, Brüssel
WG Interoperability = Arbeitsgruppe Interoperabilität

Weitere Information: Hansjörg Röhrich . Telefon +49 172 69 14 204
kontiki Arbeitskreis Kontaktlose Chipkartensysteme für Electronic Ticketing e. V.
Wiesbadener Weg 6 . D-65812 Bad Soden.Tel. +49 6196-766 66 50
Telefax +49 6196 – 766 66 51 . eMail: Weber@kontiki.net . www.kontiki.net