



---

<b>Sitzungsvorlage</b> zur öffentlichen Sitzung	<b>Drucksache Nr</b>	DSVV 31/21-Ö
der Verbandsversammlung am 07.12.21	<b>Aktenzeichen</b>	60.600

---

**Zu Tagesordnungspunkt: 7)**  
**Stellungnahme zur ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg**  
*- beschließend*

---

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

**Die Verbandsversammlung stimmt der von der Verbandsverwaltung des Regionalverbandes unter Vorbehalt abgegebenen Stellungnahme (Anlage) zu.**

**Erläuterung zum Tagesordnungspunkt:**

Mit Schreiben vom 14. Oktober 2021 hat das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg den Regionalverband Hochrhein-Bodensee zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur ÖPNV-Strategie 2030 gebeten. Das Anhörungsverfahren lief bis einschließlich 24.11.2021. Im Nachgang des Anhörungsverfahrens wird die Strategie nochmals überarbeitet und final dem Kabinett zur Beschlussfassung vorgelegt. Darauf aufbauend werden ab 2022 Gespräche mit den ÖPNV-Akteuren vor Ort geführt, um zu erörtern, wie die Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 vor Ort konkret angegangen und gewährleistet werden kann.

Anlass, Ziel und Zweck der ÖPNV-Strategie

Bis 2040 soll Baden-Württemberg klimaneutral werden. Ein wichtiger Baustein dafür ist die Verdoppelung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr bis 2030. Dafür muss der ÖPNV massiv ausgebaut werden. Das Kabinett hat dazu einen Strategieentwurf mit verschiedenen Maßnahmen beschlossen.

Insgesamt umfasst die ÖPNV-Strategie 2030 mehr als 130 Maßnahmen in zehn relevanten Handlungsfeldern des öffentlichen Verkehrs. Die zehn Handlungsfelder umfassen: Leistungsangebot, vernetzte Mobilität, Vorrang für den ÖPNV, Infrastruktur, Betrieb sowie Qualität und Fahrzeuge, Tarif und Vertrieb, Kommunikation und Mobilitätskultur, Rechts- und Finanzierungsrahmen, Organisation und Strukturen. Die ÖPNV-Strategie 2030 greift damit die im Januar 2021 vorgelegten Empfehlungen der im Land eingesetzten ÖPNV-Zukunftskommission auf.

Die gesamten Unterlagen zur ÖPNV-Strategie 2030 stehen unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/oepnv-strategie-2030> zum Download zur Verfügung.

Beurteilung aus Sicht der Verbandsverwaltung

Die inhaltliche Beurteilung erfolgte im Austausch mit den Landratsämtern. Die Verbandsverwaltung sieht insbesondere die Aspekte und Anforderungen des grenzüberschreitenden Nahverkehrs im Strategieentwurf nicht genügend berücksichtigt. Die formulierten Fragen und Anregungen zu den Handlungsfeldern sind der Stellungnahme (**Anlage**) zu entnehmen und werden im Rahmen der Sitzung erläutert.



Hinweis: Frist zur Abgabe der Stellungnahme war am 24.11.2021. Zur Fristwahrung wurde die Stellungnahme des Regionalverbandes unter dem Vorbehalt der Zustimmung Verbandsversammlung abgegeben.



## Rückmeldebogen für Stellungnahmen zum Entwurf der ÖPNV-Strategie 2030

Institution/Organisation	Kontakt für Rückfragen (Name, Vorname)	Mailadresse für Rückfragen
Regionalverband Hochrhein-Bodensee Im Wallgraben 50 79761 Waldshut-Tiengen	Verbandsdirektor Dr. Sebastian Wilske	info@hochrhein-bodensee.de

### Allgemeine Hinweise:

- Im Vorfeld der Erstellung der vorliegenden RVHB-Stellungnahme erfolgte ein Austausch mit den Landratsämtern.
- Die Stellungnahme wird in der nächsten Sitzung der Verbandsversammlung am 7. Dezember 2021 beraten. Zur Fristwahrung wird die Stellungnahme des Regionalverbandes unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Planungsausschusses abgegeben.

### Allgemeine und übergreifende Stellungnahmen zum Dokument

**Rund ein Drittel der Grenzen des Landes Baden-Württemberg sind Außengrenzen** und entfallen auf die Staatsgrenze mit Frankreich und der Schweiz. Die Mobilitätsentwicklung in der Region Hochrhein-Bodensee ist ohne intensive Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Verflechtungen nicht möglich. Vor diesem Hintergrund sind die Anforderungen und **Belange des grenzüberschreitenden Nahverkehrs aus unserer Sicht in der ÖPNV-Strategie 2030** bisher nicht angemessen berücksichtigt. Es bedarf daher einer entsprechenden **Ergänzung um diesen Aspekt** in den jeweiligen Handlungsfeldern. Hierfür bietet die Region ihre Mitwirkung an.

Während in der Vergangenheit signifikante Verbesserungen im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen den europäischen Metropolen erreicht werden konnten, bewegt sich der **grenzüberschreitende öffentliche Personenverkehr** auf nachbarörtlicher und regionaler Ebene nach wie vor in einem schwierigen Terrain. Die Binnennetze der angrenzenden Länder besitzen häufig recht wenige Verknüpfungen und das vorhandene Bedienungsangebot der grenzüberschreitenden Linien ist in der Regel deutlich schwächer als im nationalen Netz üblich. Die Gründe für eine geringere Verkehrsnachfrage als im Binnenraum lassen sich insbesondere auf bestehende **Grenzbarrieren** zurückführen. Somit treffen in Grenzlagen unterschiedliche Verwaltungs- und Planungskulturen aufeinander. Dies zeigt sich auf allen Ebenen der Planungspraxis – von der Identifikation gemeinsamer Ziele der grenzüberschreitenden Raum- und Verkehrsentwicklung bis hin zur Abstimmung konkreter Planungsvorhaben. Unterschiedliche Zuständigkeiten und Regelungsbefugnisse, nicht harmonisierte Datengrundlagen, knappe personelle Ressourcen, mangelnde Erfahrung und Sprachkenntnisse sowie das Fehlen ganzheitlicher (Planungs-)Ansätze prägen oftmals den Alltag grenzüberschreitender Zusammenarbeit. In den grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen

führt das Aufeinandertreffen unterschiedlicher politisch-administrativer Systeme und Kulturen zu einer hohen Komplexität und Eigendynamik der Verfahren.

Integrierte und auf die Bedürfnisse der Bewohner angepasste Verkehrskonzepte sind wichtige Voraussetzungen für das innere Funktionieren von Grenzregionen wie auch für deren Einbettung in überregionale Netze. Die besondere **Bedeutung der grenzüberschreitenden Mobilität** zeigt sich an der zunehmenden Zahl der **Grenzpendler**. Die wachsende Mobilität wird in den Grenzregionen begrüßt; schwierig sind jedoch die daraus resultierenden Verkehrsprobleme aufgrund z.T. mangelnder infrastruktureller Erschließung und einem **in Teilbereichen nicht an den Bedarfen der Pendler ausgerichteten öffentlichen Personennahverkehr**. Insbesondere in Bezug auf die Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsnetz, deren Ausbaugrad und Zustand, die Qualität der Angebote sowie die Verbindungs- und Erschließungsqualität bestehen oft noch Mängel und Lücken. Hier gibt es **Nachholbedarf**.

Ein wesentliches Merkmal der **Region Hochrhein-Bodensee** sind die **intensiven räumlichen Verflechtungen mit den Nachbarregionen in Frankreich und der Schweiz (EU-Außengrenze) gerade auch im Bereich des Personenverkehrs**. Die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen den Ländern und Teilräumen werden tendenziell eher stärker, sowohl in Hinblick auf berufliche Grenzgänger als auch auf Einkaufsverkehr. Ein **gutes grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot ist für die Grenzregion Hochrhein-Bodensee essentiell**, denn es bringt die Menschen von beiden Seiten der Grenze zueinander.

Der Bodensee als physische Barriere erschwert die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich über die Grenzen hinweg; der Bodensee ist aber auch ein verbindendes und stark identitätsstiftendes Element in der Region. Zudem weist die Region Hochrhein-Bodensee eine physische Trennung durch den Schweizer Kanton Schaffhausen auf (zwischen dem Lkr. Waldshut und Lkr. Konstanz ist die deutsche Region Hochrhein-Bodensee unterbrochen).

In der Region Hochrhein-Bodensee geht es darum, gemeinsam mit der schweizerischen und französischen Nachbarschaft in Form grenzüberschreitender kohärenter Konzepte für einen nachhaltige Verkehrsentwicklung die Mobilitäts- und Austauschbedingungen für die Menschen und Güter spürbar, nachhaltig und dauerhaft zu verbessern, um hierdurch die territoriale Kohäsion und Zusammenarbeit grenzüberschreitend zu fördern, die Lebensbedingungen zu verbessern und die gesamte **Grenzregion zu stärken**. Dabei soll insbesondere die Alltagsmobilität der Bevölkerung in der Grenzregion erleichtert und die **Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs attraktiviert** werden.

Dazu soll auch künftig ein bedarfsorientierter Ausbau der **grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur** im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit, d.h. unter **Schwerpunktsetzung auf den öffentlichen, insbesondere schienengebundenen Verkehr**, erfolgen. Als gute Beispiele sei die Inbetriebnahme der grenzüberschreitenden Traminie zwischen Weil am Rhein und Basel die grenzüberschreitenden Busverbindungen zwischen Rheinfelden, Grenzach-Wyhlen und Basel genannt.

Insbesondere im Bereich der öffentlichen Verkehre führt die Grenzlage zu einer Vielzahl von Akteuren, Aufgabenträgern und Betreibermodellen, die es auf der Ziel- und Projektebene zu vereinen gilt. Um im **grenzüberschreitenden Nahverkehr** eine nachhaltige Vernetzung zu erreichen, sollten weitere Verbesserungen und Innovationen im Tarif- und Leistungsangebot wie z.B. das „**Bodensee-Ticket**“, Digitalisierung im Bereich Ticketing und intermodale Reiseauskunft bis zur Vernetzung und Vertaktung unterschiedlicher Verkehrsträger erfolgen und innovative Mobilitätsformen unterstützt werden. Als Beispiele sei die vom **Trinationalen Eurodistrict Basel 2020** errichtete „**Mobilitätsplattform**“ genannt, die es den Bewohnern der drei Länder ermöglicht, Transportmittel und Transportzeiten zu finden, was die grenzüberschreitende Mobilität im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel erleichtert ebenso wie

der virtuelle Verkehrsverbund „**tri regio**“, der alle Tarifangebote im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz vereint und die ganze Palette an Tickets für Fahrten im Dreiländereck unter einem Dach in Form eines einheitlichen Tarifsystems anbietet. Die Planungen eines **grenzüberschreitenden S-Bahn-Systems im trinationalen Metropolraum Basel** laufen zwischen insgesamt 7 Projektpartnern im Rahmen ihrer gemeinsamen Koordinationsplattform „**trireno**“. Das **Land Baden-Württemberg** vertritt in diesem Projekt die deutsche Seite; gerade auch deshalb sollte den grenzüberschreitenden Aspekten in der ÖPNV-Strategie des Landes ein entsprechender Stellenwert gegeben werden.

Das in „**Bodan-Rail**“ angestrebte Niveau mit guten Fernverbindungen, durchgehenden Taktverkehren auf den Regionalbahnen und zusätzlichen Regionalexpresszügen ist in der Schweiz und Österreich weitgehend erreicht. In Deutschland sind die Ziele bisher nur teilweise umgesetzt. Größter Nachholbedarf besteht am Nordufer des Bodensees. Daher ist die **Umsetzung von Schlüsselprojekten wie Elektrifizierung der Südbahn und der Bodensee-Gürtelbahn oder der Umbau des Knoten Lindau** ein sehr wichtiger Schritt.

Die **Handlungsbedarfe im Themenfeld öffentlicher Verkehr** lassen sich grob in **drei Unterthemen** aufgliedern. In der direkten Nutzeransprache sollten **Barrieren**, vor allem kommunikative aber auch Zugangs- und Zugriffsbeschränkungen minimiert werden. Für die allgemeine Nutzbarkeit benötigt es eine **grenzübergreifende Abstimmung** und für die Identitätsbildung als Region eine abgestimmte **öffentliche Kommunikation**.

#### **Barrieren beseitigen**

Mehrsprachige Fahrscheinautomaten sowie Fahrpläne, Informationen und Durchsagen an den Stationen, auch zu grenzüberschreitenden Anschlüssen

Akzeptanz aller Währungen der Region an Fahrscheinautomaten und Verkaufsstellen im Anschlussgebiet an die Schweiz

Gleiche Komfortstandards für grenzüberschreitend eingesetzte Fahrzeuge wie im Binnenverkehr (z.B. Barrierefreiheit)

Einheitliche grenzüberschreitende (regionale) Regelungen für die Fahrrad- und Gepäckmitnahme

#### **Grenzübergreifend abstimmen**

Grenzüberschreitende Fahrplanabstimmung, Herstellung von Anschlüssen zu grenzüberschreitenden Verkehren

Ganzheitliche, grenzüberschreitende regionale Tarife, die Tarife grenzüberschreitender Relationen dürfen nicht teurer sein als vergleichbare nationale Relationen

Gegenseitige Anerkennung von vergünstigten Tarifen (nationale u. regionale Ermäßigungen, Rabatte für Zeitkartenbesitzer, Sozialtarife für Schüler, Studenten, u.Ä.)

Anschlussicherung im grenzüberschreitenden Verkehr

Einheitliche Definition und Standards für Produkte des öffentlichen Verkehrs (z.B. Express- Verkehre mit Verbindungsfunktion)

Regelungen zur Nutzbarkeit von Fernverkehrsangeboten auf kurzen, grenzquerenden Abschnitten bei ungenügendem Regionalverkehrsangebot

Definition und Umsetzung von Bedienstandards (Takt, Fahrzeit, etc.) für grenzüberschreitende Verbindungen, Erfüllung der Angebotsqualität gemäß der nationalen Standards für Nahverkehr der Grenzländer

Vollständige Integration des regionalen Angebots des öffentlichen Verkehrs in Auskunftssysteme (auch lokale Busangebote im Ausland, Bahnhofs-

und Haltestellenpläne)

### Öffentlich kommunizieren

- Schaffung regionaler Informationsangebote für grenzüberschreitende Pendler und touristische ÖV-Kunden mit Hinweisen zu nationalen Besonderheiten im öffentlichen Verkehr
- Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes bzw. Corporate Identity des regionalen öffentlichen Verkehrs

Die Mobilitätsentwicklung in den Grenzregionen birgt besondere Herausforderungen, aber auch besondere Potenziale für Veränderungen im hergebrachten Verkehrsgeschehen. Insofern ist die Berücksichtigung der Grenzregionen in den Zielen und Maßnahmen der Mobilitätsstrategie unser Hauptanliegen. Nachstehend möchten wir ergänzend weitere Hinweise zu einzelnen Maßnahmen geben.

### Hinweise einzelnen Abschnitten der Strategie

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
S. 10 f.	Teilziel 1.1	Nr. 3, 4	<b>Flexible Bedienformen</b> wie z.B. Anrufsammeltaxen, Rufbusse oder Linientaxen werden seitens des RVHB begrüßt. Gerade im ländlichen Raum sind sie zwingend notwendig. Nur so kann der ÖPNV zu einer attraktiven Alternative zum Pkw werden und seinen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten. Insbesondere im ländlichen Verkehr der Zukunft sollte eine größere Vielfalt an Angebotsformen und Anbietern bestehen als derzeit. Die Gewinnung neuer ÖV-Nutzer ist jedoch nur dann gut möglich, wenn das Angebot in seiner Gesamtheit erfahr- und nutzbar ist, d.h. wenn die Information darüber nicht nur den jeweiligen „Insidern“ vor Ort zur Verfügung steht.
S. 60	Anhang	Nr. 3, 4	
S. 11	Teilziel 1.2	Nr. 7	Dabei zu klärende Fragen sind insbesondere: <ul style="list-style-type: none"><li>• Wer fügt die verschiedenen Angebote zusammen?</li><li>• Welche Informationen müssen wie vorliegen?</li><li>• Wie wird darüber informiert?</li></ul> Für Bestellannahme, Routenplanung, Dokumentation und Abrechnung sind entsprechende Ressourcen erforderlich, für Unkundige wäre ein zentrales Unterstützungsangebot (Hotline o.ä.) zu schaffen.
S. 26 f.	Teilziel 5.1	Nr. 49	Die <b>systematische Anschlussicherung zwischen Bus und Bahn</b> wird begrüßt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage der zur automatischen Übermittlung aktueller Fahrplan- und Betriebslagedaten notwendigen zentralen Datenschnittstelle (Echtzeitdatenaustausch).
S. 38	Teilziel 7.3	Nr. 99	

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschrift)	Stellungnahme
S. 62	Anhang	Nr. 7	
S. 80	Anhang	Nr. 49	
S. 94	Anhang	Nr. 99	
S. 14 f.	Teilziel 2.1	Nr. 16, 18	Als Ergänzung bzw. sinnvolle Alternative zu <b>Fahrradmitnahmemöglichkeiten</b> sollte auch die Implementierung von <b>Leihfahrradsystemen</b> in Erwägung gezogen werden. Sie bilden eine wichtige Systemkomponente multimodaler Mobilitätssysteme und werden für Wege eingerichtet, die für das Zufußgehen zu lang sind und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs kein attraktives Angebot schafft.
S. 64 f.	Anhang	Nr. 16, 18	
S. 15 f.	Teilziel 2.2	Nr. 20, 21, 22	Eine Forcierung von <b>Carsharing-Angeboten</b> wird begrüßt. Modernes vernetztes Carsharing liefert die Technik für eine nachhaltige Mobilitätsform. Durch ein Carsharingauto werden ca. 6-10 Privatautos ersetzt und ein Carsharer geht mehr Kurzstrecken zu Fuß und legt mehr Strecken mit dem Fahrrad oder dem Bus zurück.
S. 66 f.	Anhang	Nr. 20, 21, 22	Um Carsharing noch weiter zu verbreiten, müssen künftig auch ländlichere Regionen stärker bedient werden. Soll die Zahl der Carsharing-Stationen im ländlichen Raum deutlich gesteigert werden, bedarf es bereits auf der strategisch-konzeptionellen Ebene der Unterstützung von Kommunen und Carsharing-Anbietern. Um die notwendige Infrastruktur errichten zu können, sollten Bund und Länder eine Anschubfinanzierung gewährleisten bzw. ein Carsharing-Förderprogramm aufstellen.
S. 16	Teilziel 2.3	Nr. 24	Der beabsichtigte Ausbau der <b>Park+Ride-Infrastruktur</b> zur Realisierung eines leistungsfähigen P+R-Systems wird begrüßt. Mit der Digitalisierung von P+R-Anlagen können Städte und Kommunen den innerstädtischen Verkehr reduzieren. Zu einer besseren Potenzialausschöpfung von P+R bedarf es einer konzeptionellen Weiterentwicklung, welche vor allem dem sozioökonomischen und technologischen Wandel (Digitalisierung) Rechnung trägt und neue Mobilitätsformen und -dienstleistungen einbezieht. Hier geht es insbesondere um die intelligente Nutzung der Parkinfrastruktur wie z.B. den Einsatz telematischer Lösungen zur Auslastungsanzeige. Zur Attraktivitätssteigerung von P+R sollten Serviceeinrichtungen mit in die Anlage integriert werden: Ansiedelung von Mehrwertdiensten an P+R-Standorten, z.B. Ladestationen, Bike- und Carsharing-Angebote oder Pedelec-Ladestationen andocken. Zudem sollte eine Kombination von Park- und Fahrschein angeboten werden. Das Parkticket gilt dann gleichzeitig als ÖPNV-Ticket.
S. 38	Teilziel 7.4	Nr. 100	
S. 68	Anhang	Nr. 24	
S. 95	Anhang	Nr. 100	

Seite	Kapitel (-nummer)	Nummer der Maßnahme / Stelle im Text (Überschritt)	Stellungnahme
S. 21 f.	Teilziel 4.1	Nr. 30, 32, 33	Ein zweites angebotsorientiertes und langfristig koordiniertes Angebotskonzept dient dem stufengerechten <b>Ausbau der Infrastruktur</b> und einer Steigerung der Kapazität in Engpassabschnitten durch entsprechende Systematisierung. Zur besseren Einordnung sollte aber auch eine Gesamtschau über die in den Regionen in den nächsten 10 bis 20 Jahren vorgesehenen Schieneninfrastrukturprojekte gegeben werden (Ausbaukonzept).
S. 73, 74	Anhang	Nr. 30, 32, 33	
S. 23	Teilziel 4.2	Nr. 41	Bei der Umsetzung einer aktiven <b>Flächenpolitik zur langfristigen Sicherung für den Ausbau von Betriebs- und Verkehrsflächen</b> sollte ab einer gewissen Größenordnung eine möglichst frühzeitige und enge Abstimmung mit allen Betroffenen bzw. Beteiligten, insbesondere den Kommunen, Kreisen und Regionalverbänden erfolgen.
S. 76	Anhang	Nr. 41	
S. 31	Teilziel 6.1	Nr. 67 - 71	Um im <b>grenzüberschreitenden Nahverkehr</b> eine nachhaltige Vernetzung zu erreichen, sollten <b>weitere Verbesserungen und Innovationen im Tarif- und Leistungsangebot</b> erfolgen (s.o.: „Allgemeine und übergreifende Stellungnahmen zum Dokument“ / Handlungsfeld „Grenzüberschreitend abstimmen“).
S. 32	Teilziel 6.2	Nr. 72 - 79	
S. 86	Anhang	Nr. 67 - 71	Eine <b>landesweite Informationskampagne</b> soll die Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs auf ansprechende Art über das ÖPNV-Angebot informieren. Dabei ist es wichtig das Marketing und die Fahrgastinformation auch dezentral zu organisieren und regionale Gegebenheiten und Besonderheiten aufzugreifen. Mit passgenauen Inhalten erreicht man die jeweilige Zielgruppe am besten.
S. 87 f.	Anhang	Nr. 72 - 79	
S. 36	Teilziel 7.1	Nr. 83 - 89	Das Wissen der Fahrgäste kann genutzt werden, um Schwächen beim Angebot zu identifizieren und Vorschläge zu entwickeln, wie der öffentliche Verkehr verbessert werden kann. <b>Fahrgastbeteiligung</b> kann sehr unterschiedlich gestaltet sein: Der in der ÖPNV-Strategie vorgesehene Fahrgastbeirat könnte durch breitere, über den ÖPNV hinausreichende Partizipationsansätze ergänzt werden.
S. 90 f.	Anhang	Nr. 83 - 89	
S. 37 f.	Teilziel 7.3	Nr. 98	In einem Rahmenplan des Landes („ <b>Landesnahverkehrsplan</b> “) sollen differenzierte Zielwerte u. a. für ÖPNV-Anteile im Modal-Split, klare ÖPNV-Bedienungsstandards im Sinne der Mobilitätsgarantie und unter Berücksichtigung raumstruktureller Unterschiede sowie zentrale Maßnahmen und übergeordnete planerische Leitplanken definiert werden. Es stellt sich die Frage, inwieweit dieser Plan „verbindlich“ gegenüber den Aufgabenträgern oder anderen Planungsträgern ist. Dies Frage ist für die einzelnen Verkehrsverbände hinsichtlich ihrer Tarifgestaltung von wesentlicher Bedeutung.
S. 94	Anhang	Nr. 98	
S. 42	Teilziel 8.1	Nr. 106, 107	
S. 97 f.	Anhang	Nr. 106, 107	