
Diskussionspapier Verkehrsmanagement

Verkehr in deutschen Städten und Ballungsräumen-

Chancen zur nachhaltigen Entwicklung

Diskussionspapier Verkehrsmanagement

Verkehr in deutschen Städten und Ballungsräumen -
Chancen zur Bewältigung und nachhaltigen Entwicklung

Teil A

Zusammenfassung:

Handlungsempfehlungen und Aufgaben der Kommunen
im Verkehrsmanagement

3

Teil B

Diskussionspapier

1. Präambel 4
2. Verkehrsmanagement als Teil der kommunalen
Verkehrsentwicklungsplanung 4
3. Verkehrsmanagement 5
4. Mobilitätsmanagement 5
5. Partner im Verkehrsmanagement 6
6. Finanzierung des Verkehrsmanagement 7
7. Nutzen des Verkehrsmanagements 8

Teil C

Weiterführende Informationen und Adressen 9

Der Arbeitskreis IV "Verkehrs- und Mobilitätsmanagement" des Deutschen Städtetages wurde 2003 durch die Fachkommission Verkehrsplanung initiiert, damit den immer stärker werdenden Fragen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements Rechnung getragen wird. In diesem Sinn ist das vorliegende Diskussionspapier eine Handlungsempfehlung an die Verantwortlichen in den Kommunen des Städtetages. Dazu soll es Anregung geben, dass das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement eine moderne Möglichkeit ist, die Fragen des Verkehrs unter den aktuellen Herausforderungen zu lösen.

Teil A Zusammenfassung:

Handlungsempfehlungen und Aufgaben der Kommunen im Verkehrsmanagement

1. Eine eindeutige Beauftragung der zuständigen Organisationseinheit zur Einführung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements durch die politisch Verantwortlichen herbeiführen, z.B. im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes.
2. In der Definition des Handlungsrahmens klare Zielvorgaben vereinbaren (Individualverkehr und ÖPNV). Entwicklung und Umsetzung eines klaren, auf die lokalen und regionalen Besonderheiten abgestimmten Konzepts.
3. Einrichtung/Beauftragung eines kommunalen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements, das alle Anbieter, Verwaltungsakteure und Interessensvertreter an einem Tisch zusammenführt und die Konzeptentwicklung und Umsetzung koordiniert und kontrolliert. Es muss mit ausreichend Kompetenzen und Ressourcen ausgestattet sein.
4. Einbindung der notwendigen Partner (Forschung, Nahverkehr, benachbarte Baulastträger, Industrie, Dienstleister...) gewährleisten.
5. Sicherung eines leistungsfähigen Angebotes im Umweltverbund. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement können ein leistungsfähiges alternatives Mobilitäts-Angebot nicht ersetzen.
6. Definition eines Finanzrahmens für Investition und dauerhaften Betrieb. Ein ausreichender Ressourceneinsatz für die öffentliche Hand, auch für die Vergabe einzelner Leistungen (u.a Marketing) ist sicherzustellen.
7. Personelle Ausstattung der zuständigen Organisationseinheit und deren Qualifizierung sichern.
8. Sicherung eines bürgernahen Entwicklungsprozesses.
9. Die Erfolge des Verkehrsmanagements sind durch einen begleitenden Evaluierungsprozess zu sichern.
10. Beteiligung am Erfahrungsaustausch unter den Städten und Gemeinden.

Aufgaben der Kommunen im Verkehrsmanagement (Def. ä Teil B 3.)

Die Fachkompetenz der Verwaltung und die damit verbundenen personellen Ressourcen müssen sichergestellt sein, um diese Aufgaben mit der notwendigen Sorgfalt, dem notwendigen Sachverstand zur Sicherung der Qualität des Gesamtsystems und der erforderlichen langfristigen Kontinuität wahrnehmen zu können.

Nur damit ist gesichert, dass auch bei einer erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft gute vertragliche Regelungen mit klarer Festlegung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten sowie ein beiderseits akzeptiertes Reglement für die Organisation der Abläufe gewährt wird.

In zahlreichen Städten und Regionen befinden sich Verkehrsmanagementprojekte in der Erprobung oder im Dauerbetrieb und zeigen, dass Mobilität nur im Dreiklang von Bürger (Nutzer, Verkehrsteilnehmer), privaten und/oder öffentlichen Leistungserbringern und Verwaltung (einschließlich Aufgabenträger) dauerhaft und auf gutem Niveau gesichert werden kann.

Qualitäts- und Sicherheitsstandards im Verkehrs- und Mobilitätsmanagement dürfen weder durch unzureichende Haushaltsansätze, noch durch wechselnde Gewinn/Verlust-Situationen von Unternehmen beeinträchtigt werden.

Teil B

Diskussionspapier

1. Präambel

Städte und Ballungsräume stehen zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Bezug auf die Verkehrsentwicklung vor tiefgreifenden Veränderungen. Neben der dringend notwendigen Reaktion auf die Umweltfragen ist eine deutliche Veränderung des Verkehrsgeschehens zu prognostizieren.

Daneben gilt es, abhängig vom Standort, auf die demografischen Veränderungen zu reagieren und den Wandel im Infrastrukturbereich aufzufangen. Hinzu kommen veränderte Mobilitätsansprüche der Bürger mit Auswirkungen auch auf den öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig stehen Städte und Regionen in einem zunehmenden Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte, der neben vielen anderen Faktoren vor allem von der Ausstattung und dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur bestimmt wird.

Ein weiterer Aspekt betrifft die schwierige Haushaltsituation der meisten Kommunen, die trotz punktueller Steuermehreinnahmen ihren Handlungsspielraum auf nicht absehbare Zeit einschränkt. Finanzielle, raumordnerische, städtebauliche und nicht zuletzt ökologische Gründe verhindern einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Der intelligenten Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen kommt deshalb eine wachsende Bedeutung zu, die mit den Mitteln des Verkehrsmanagements erreicht werden kann.

Aus den damit im Zusammenhang stehenden Überlegungen empfiehlt der Deutsche Städtetag seinen Mitgliedern die Chancen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements für ihre Entwicklung stärker zu nutzen.

Im Rahmen der nachfolgenden Ausführungen wird intensiv nur auf die Fragestellung des Verkehrsmanagements eingegangen. Mobilitätsmanagement als Möglichkeit der Verkehrsvermeidung und -verlagerung kann nur am Rand behandelt werden (Punkt 4) um den Umfang des Papiers zu begrenzen.

2. Verkehrsmanagement als integrativer Teil der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung und der Verkehrsorganisation lassen sich aus den Zielsetzungen der Regionalentwicklung und aus der Stadtentwicklung ableiten. Grundaussage der Verkehrsentwicklungsplanung ist daher folgender Leitgedanke:

Sicherung einer stadt- und umweltverträglichen, nachhaltigen Verkehrsbewältigung und Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Siedlungsentwicklung in den Regionen und deren Verflechtung mit den Kernstädten führt standortabhängig zu einer deutlichen Zunahme der Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und Umland, die wiederum erhöhte Umweltbelastungen mit sich bringt. Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung müssen daher gemeinsam und aufeinander abgestimmt diskutiert und Entscheidungen im entsprechenden Kontext getroffen werden. Ziel muss dabei sein, die vorhandenen Systeme zu optimieren und intermodal aufeinander abzustimmen.

Das Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr erfordert eine tragfähige Infrastruktur. Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur kann nur dadurch optimal ausgeschöpft werden, wenn sie mit Hilfe von Verkehrsmanagementmaßnahmen betrieblich optimiert wird.

Information und Kommunikation als Grundlagen

Gleichzeitig muss versucht werden, durch entsprechende Informationsebenen:

- den Nutzer ausreichend über die Möglichkeiten der Infrastruktur zu informieren
- die Verkehrsteilnehmer durch Instrumente des Verkehrsmanagements zu leiten
- die erhebliche Potentiale zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung in der Nachfrage zu beeinflussen
- die intermodale Vernetzung der Verkehrsmittel deutlich herauszustellen

Schwerpunkt des zukünftigen Verkehrsmanagements ist die Entwicklung einer weitreichenden Kommunikation mit dem Verkehrsteilnehmer. Die Strukturen des Verkehrsmanagements sind darauf ausgerichtet, dass verkehrsrelevante Informationen auch mobil zur Verfügung stehen.

3. Verkehrsmanagement

Die Begriffe Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement werden in vielfältigen, durchaus unterschiedlichen Zusammenhängen gebraucht. Eine allgemeingültige Definition ist daher nicht verfügbar. (Verkehrs-)Telematik ist ein oft synonym verwendeter Begriff, stellt aber nur einen Baustein des Verkehrsmanagements dar, da Telematik im Wesentlichen den Transport und die Verarbeitung von Informationen umschreibt.

Im Sinne dieses Arbeitspapiers gilt:

Verkehrsmanagement beschäftigt sich mit der störungsfreien Abwicklung, Verbesserung und Steuerung der Verkehrsabläufe auf einer bestehenden baulichen Verkehrsinfrastruktur unter Nutzung moderner technischer Einrichtungen zur Verkehrslenkung und –steuerung und unter Nutzung aller Möglichkeiten einer umfassenden Information der Verkehrsteilnehmer.

Darin eingeschlossen ist immer die Gesamtheit des Mobilitätsgedanken, der nicht nur den motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern immer auch den Öffentlichen-Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und den nichtmotorisierten Individualverkehr (Radfahrer und Fußgänger) betrifft. Der Begriff ÖPNV beinhaltet auch den Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV).

Wesentliches Ziel ist die Sicherung der Funktionsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit des Gesamtverkehrssystems und gleichzeitig der Erhalt der Mobilität aller Verkehrsteilnehmer.

Bereits durch eine gezielte Weiterentwicklung der Teilsysteme sind qualitative und quantitative Verbesserungen in Verkehr und Mobilität möglich. Die neue Qualität entsteht aber erst durch die Vernetzung der komplexen Informationen für eine Entscheidung. Dazu ist ein integrierter Ansatz bisher sektoraler Betrachtungsweisen notwendig.

Wirtschaftsverkehr als wichtige Größe bei der Entwicklung des Verkehrsmanagements

Die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs, gerade auch unter den Belangen des Umweltschutzes, ist daher insgesamt und speziell unter den Aspekten des Verkehrsmanagements stärker zu berücksichtigen.

Mit Elementen des Verkehrsmanagements ist es möglich, die negativen Auswirkungen des zunehmenden Wirtschaftsverkehrs auf die Kommunen gezielt zu reduzieren. Dies betrifft u.a.:

- **Information zur Beeinflussung der Routenwahl**
- **Berücksichtigung des LKW-Anteils in der Koordinierung von Lichtsignalanlagen (LSA)**
- **Reduzierung Umweltbelastung (Lärm, Abgase etc. ...)**

4. Mobilitätsmanagement

Erhebliche Potenziale zur Vermeidung und Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den Umweltverbund liegen im Mobilitätsmanagement. Es ergänzt daher die klassischen „harten“ Maßnahmen des Verkehrsmanagements und der Bereitstellung von Infrastruktur um „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Kommunikation, Koordination und Organisation.

In einem ersten Schritt gilt es die vorhandene Vielfalt des Mobilitäts- und Verkehrsangebots mit Hilfe von Information, Beratung, Kommunikation und Bildung systematisch an Bürger und Unternehmen heranzutragen. Ziel ist es dabei Bürger und Unternehmen dafür zu gewinnen, ihre Mobilität mit weniger Aufwand an Kfz-Verkehr zu organisieren und das sich ständig verändernde vielfältige Angebot nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen stärker zu nutzen.

Die Rückkopplung mit Bürgern und Unternehmen ermöglicht in einem zweiten Schritt, das Angebot an nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen besser an die Mobilitätsbedürfnisse anzupassen.

5. Partner im Verkehrsmanagement

Im Wesentlichen ergeben sich zwei Verantwortungsebenen des Verkehrsmanagements. Dies ist zum einen die öffentliche Hand (Bund, Länder, Kommunen), zum anderen die privaten Dienstleister und die Industrie. Die Verantwortungsebenen sind von Fall zu Fall unterschiedlich stark von den beteiligten Partnern besetzt. Allgemeingültige Aufgabenanteile können nicht festgelegt werden.

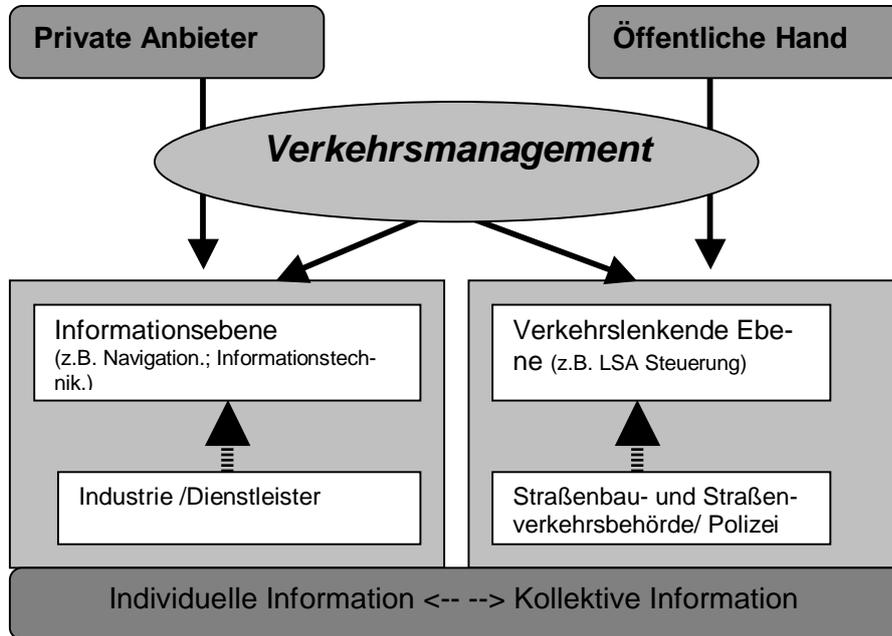


Bild 1 Grundsätzliche Aufgaben- und Verantwortungsebene im Verkehrsmanagement

Die Chancen im Verkehrsmanagement zur besseren Verkehrsbewältigung bestehen nur dann, wenn die einzelnen Partner entsprechend zusammenarbeiten und die jeweiligen Einflussfaktoren berücksichtigt werden.

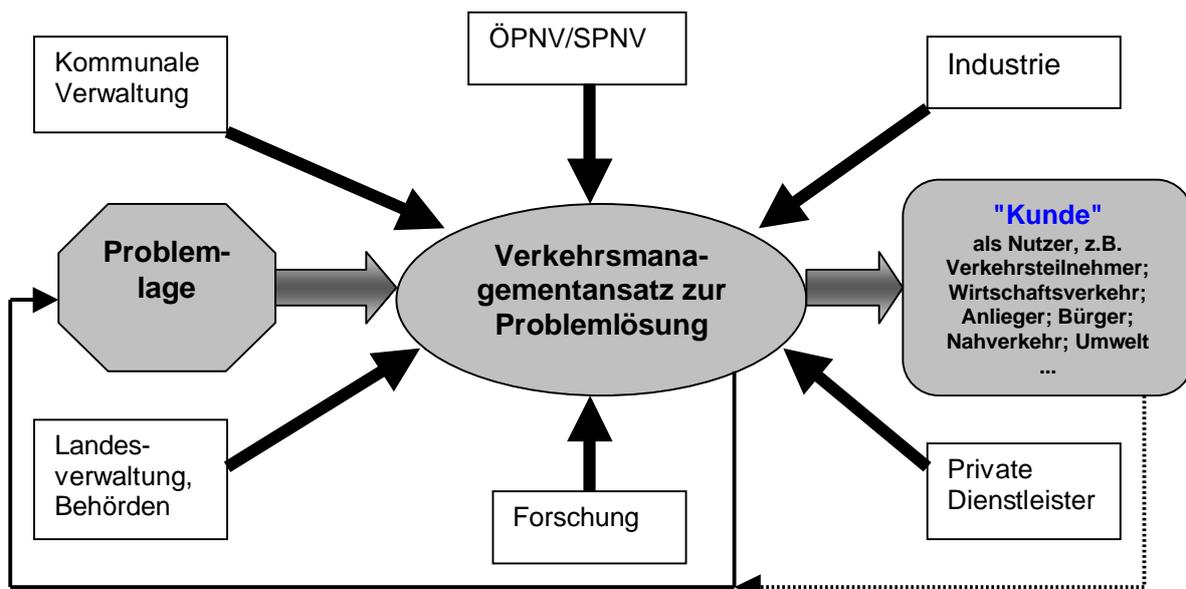


Bild 2: Grundprinzip und Partner

**Die Form und Intensität der Zusammenarbeit zwischen den Partnern ist sowohl von der lokalen Situation, als auch von der Art der Aufgabe abhängig.
Ziel der gemeinsamen Bemühungen muss es allerdings sein, dem Nutzer frei verfügbare Mobilitätsinformationen in hoher Qualität zur Verfügung zu stellen.**

Die einfachste Form der Zusammenarbeit besteht in der verbindlichen Absprache von Strategien zur Bearbeitung konkreter Aufgaben und Problemsituationen.

Eine gegenseitige Aufgabenwahrnehmung (wenn beispielweise ein Kooperationspartner einen 24-Stundenbetrieb abdeckt) stellt eine neue Qualitätsstufe mit Synergieeffekten für die Partner dar. Neben den organisatorischen Voraussetzungen müssen auch die fachlichen Grundlagen der beteiligten Partner aufeinander abgestimmt werden. So müssen Verkehrslenkungspläne und -konzepte von Bund, Ländern, Kommunen und sonstigen öffentlichen Aufgabenträgern in den Grundzügen zueinanderpassen.

6. Finanzierung des Verkehrsmanagements

Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur sind unerlässlich. Verkehrsmanagement ist eine „Ergänzung“. Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere der Straßenbau, erfordern erhebliche Grund- sowie Folgeinvestitionen. Im Vergleich dazu sind die Kosten einer Verkehrsmanagementmaßnahme, die einen vergleichbaren Effekt erzielt (z.B. Verbesserung des Verkehrsflusses auf einer hochbelasteten Straße und dadurch „Einsparung“ einer zusätzlichen Straße) deutlich geringer.

Verkehrsmanagement kann damit helfen, kostengünstige Lösungen für verkehrliche Fragestellungen aufzubauen, die bisher nur durch kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen gelöst werden konnten.

Grundsätzlich müssen Maßnahmen des Verkehrsmanagements als "Pflichtaufgabe" angenommen und sowohl in der Investition als auch im Betrieb von der öffentlichen Hand finanziert werden.

Denkbar sind aber auch Modelle einer anteiligen oder vollständigen Finanzierung durch private Partner (sogenannte PPP (publik privat partnership) Modelle). Im Rahmen von Verkehrsmanagementlösungen sind PPP-Modelle aber nur bedingt geeignet, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass:

- durch die Finanzierungsart die hoheitlichen Aufgaben der Kommune / Gebietskörperschaft durch Dritte eingeschränkt bzw. negativ beeinflusst werden
- durch die Bindung an den privaten Partner nach Ende der Vertragslaufzeit ein neuer Wettbewerb faktisch ausgeschlossen wird
- die Fachkompetenz innerhalb der Verwaltung durch die Vertragsgestaltung oder die Vertragslaufzeit verloren geht

Auf allen Ebenen ist immer wieder die Notwendigkeit einer baulastträgerübergreifenden Finanzierung der Grundinvestition und der Betriebskosten anzustreben. Verkehr und Mobilität als gesamtgesellschaftlicher Prozess müssen von Bund, Land und Kommunen gemeinsam finanziert werden. Die Beteiligung privater Unternehmen (PPP-Modelle) muss im konkreten Einzelfall geprüft werden.

Bereits in der Planungsphase ist es wichtig, die Frage der Betriebskosten (laufender Unterhalt, Personalkosten, Energiekosten ...) und der Abschreibung ausreichend zu beantworten. Gerade die Sicherstellung des Betriebes allein über die Kommunen und die beteiligten Partner erscheint nicht gerechtfertigt, da die jeweilige Verkehrsmanagementmaßnahme immer auch Nutzen für den Gesamtverkehr generiert.

Eine grundsätzliche Änderung der Förderlandschaft bei Bund und Ländern im Sinne der Öffnung der Förderung für Betriebskosten ist notwendig.

Zur Stabilisierung der Finanzierung, sowohl im investiven Bereich aber vor allem für den laufenden Betrieb bieten sich folgende Möglichkeiten an:

- Regionaler Ansatz: Beteiligungen Länder / benachbarter Kommunen / Verbände
- Dienstleistungsansatz (im Rahmen PPP („rund um den Verkehr“) Industrie / Dienstleister gewinnen):
 - o Einbeziehen von „Dauerveranstaltern“ wie z.B. Messen /Stadien
 - o Betreiber der Parkierungseinrichtungen an den Kosten von Parkleitsystemen beteiligen
 - o Verkauf von Informationen (nicht Daten) z.B. für Navigationssysteme

Letztlich gilt es aber auch die Verursacher angemessen an den Kosten zu beteiligen. Dabei stellt sich auch die Frage, ob die bisher für Bundesaufgaben verwandte LKW Maut nicht auch für Aufgaben des Verkehrsmanagements sinnvoll eingesetzt werden kann.

7. Nutzen des Verkehrsmanagements

Der Nutzen des Verkehrsmanagements ist vielfältig und lässt sich grob in die Bereiche Umwelt, Wirtschaft, Verkehr, Betreiber der Verkehrsmanagementsysteme sowie kommerzieller Dienste unterscheiden.

Relativ genau lassen sich noch die Verkehrsentwicklungen mit den erhobenen Verkehrsdaten belegen.

Die weiter aufgeführten Aspekte zum Nutzen des Verkehrsmanagements sollen beispielhaft die wesentlichen positiven Effekte zeigen, erheben jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Umwelt

- **Steuerungsmöglichkeit zur Einhaltung von Immissionsgrenzwerten**
- **Vermeidung unerwünschter Verkehrsverlagerungen**

Wirtschaft

- **Kürzere und zuverlässigere Transportzeiten**
- **Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen (Gewerbegebiete, Veranstaltungsorte usw.)**

Verkehr

- **Reduzierung Fahrzeitverluste**
- **Intermodale Verkehrsmittelwahl**
- **Bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur**
- **Verminderung absehbarer Verkehrsprobleme trotz der prognostizierten Zunahme des Verkehrs**
- **Vorsorge für Großveranstaltungen**

Kosten

- **Verbesserte Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur, ggf. Vermeidung neuer Infrastrukturmaßnahmen**

Sicherheit

- **Erhöhung der Verkehrsstabilität und der Verkehrssicherheit (Unfallreduzierung)**

Die Gewichtung positiver Effekte durch das Verkehrsmanagement ist sicherlich von den örtlichen Gegebenheiten abhängig.

Fest steht jedoch, dass der kooperative, intermodale Ansatz beim Verkehrsmanagement ganz massiv zum Erreichen der positiven Effekte beiträgt. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sind damit wichtige Elemente den Verkehr in unseren Städten zukunftsfähig und nachhaltig zu gestalten.

Teil C

Weiterführende Informationen und Adressen (Auswahl)

Projekt	Stadt /Region /Ansprechpartner	Internetadresse /Email
Neue LSA- Verkehrssteuerung in Münster als erste Baustufe für ein Verkehrsmanagementsystem	Herr Pott 0251-4926185	www.muenster.de/stadt/stadtplanung/verkehrsmanagement.html Pott@stadt-muenster.de
DMotion Düsseldorf in Motion	Herr Budde 0211-89-94645	http://www.dmotion.info/
Verkehrsmanagement Berlin	Herr Beer / 030 90251431	http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/ michael.beer@senstadt.berlin.de
Verkehrsregelungszentrale Berlin	Herr Klein / 030 902594601	http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehrslenkung/ torsten.klein@senstadt.berlin.de
Verkehrsmanagementzentrale Berlin	Herr Dr. Giehler / 030 81453121	http://www.vmzberlin.de reinhard.giehler@vmzberlin.com
SIMOS - Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart	Herr Eichenauer / 0711 216-2099	www.stuttgart.de bernd.eichenauer@stuttgart.de
Verkehrsentwicklungskonzept Stuttgart	Herr Oehler / 0711 216-3077	www.stuttgart.de stephan.oehler@stuttgart.de
Wiesbadener Verkehrsmanagementsystem	Herr Heinz / 0611 31-3013	www.wiesbaden.de/verkehr reinhold.heinz@wiesbaden.de
Verkehrsmanagementzentrale VAMOS - Verkehrsinformation u. Parkleitsystem	Dresden / Herr Pohl 0351/4889700	www.dresden.de KPohl@dresden.de
Verkehrsmanagementzentrale Bremen	Herr Teich / 0421- 361-6936	www.vmz.bremen.de hans-georg.teich@asv.bremen.de
KITELS Kieler Telematik-System Pilotprojekt Vollmatrix-Anzeigen am Ostseekai	LH Kiel Hr. Naecker 0431 901 2281 Herr Bohn / 0431 901 2250	Rainer.Bohn@kiel.de Karlheinz.Naecker@kiel.de
VSM Kiel Verkehrssystemmanagement Baustufen 1-3	LH Kiel Herr Naecker, Herr Bohn, Herr Stamer	Christian.Stamer@kiel.de Rainer.Bohn@kiel.de Karlheinz.Naecker@kiel.de
münchen gscheid mobil	Herr Dr. Schreiner / 089 233-25663	www.muenchen.de/mobil martin.schreiner@muenchen.de
VZM - Verkehrszentrale München	Herr Krämer / 089 233-23384	www.muenchen.de/mobil klaus.kraemer@muenchen.de
Verkehrsentwicklungsplan Perspektive München	Herr Mentz / 089 233-22782	www.muenchen.de/Rathaus/plan/ /stadtentwicklung/verkehrsplanung horst.mentz@muenchen.de
mobil-im-rheinland Mobilitätsinformationssystem der Region Köln/Bonn	Region Köln/Bonn Herr Hassenpflug, 0221/221-27152	www.mobil-im-rheinland.de www.stadt-koeln.de volker.hassenpflug@stadt-koeln.de
Stadtverkehrsmanagement, Verkehrs- und Parkleitsystem, Verkehrsleitzentrale	Köln / Herr Sorich / 0221/221-27173	www.stadt-koeln.de www.Koeln.de/verkehr Hartmut.Sorich@Stadt-koeln.de
Stadtinformationstafeln im Parkleitsystem	Erfurt / Herr Rupp- recht /0361 655 4300	www.erfurt.de Frank.Rupprecht@erfurt.de

Berlin Herr M. Beer, Bonn Herr M. Seelbach; Bremen Herr H.-G. Teich; Dresden Herr K. Pohl; Düsseldorf Herr A. Budde; Erfurt Herr F. Rupprecht; Frankfurt/M Herr U. Schöttler; Hannover Herr J. Pohl; Kiel Herr R.G. Bohn; Köln Herr V. Hassenpflug; Magdeburg Frau R. Baumgart; München Herr H. Mentz und Herr K. Thiem; Münster Herr A. Pott; Potsdam Herr R. Becker; Stuttgart Herr St. Oehler; Wiesbaden Herr R. Heinz

Verabschiedet auf der 10.Sitzung am 15.04.08 in Düsseldorf