



VDV-Jahresbericht 2010/2011

*Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen*



VDV-Jahresbericht 2010/2011

*Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen*



Inhalt

Politik und Kommunikation

Verbandspolitik Forderungen des VDV zur Weiterentwicklung des Rechts- und Finanzierungsrahmens für den ÖPNV	6
Eisenbahnpolitik Staatliche Aufsicht auf der Suche nach dem richtigen Maß	10
Europapolitik Aus Brüssel viel Neues: Fahrgastrechte, Schienengüterverkehrskorridore und Revision des ersten Eisenbahnpakets	11
Lobbying Bundespolitik Investitionen, die sich lohnen Busse und Bahnen – nachhaltige Finanzierung des ÖPNV als zentrale Forderung des VDV an die Politik	12
Pressearbeit Kommunikationsaktivitäten rund um ÖPNV-Investitionen	14
Jahrestagung Jahrestagung 2010 in München: Finanzierung und Wettbewerb im Fokus	15

Wirtschaft und Recht

Steuern Ermäßigte Umsatzsteuer im ÖPNV bleibt unverzichtbar	16
Nachhaltigkeit Energie- und klimapolitische Ziele der Regierung: Was können Busse und Bahnen leisten? ...	18
Marketing ÖPNV Ticketautomaten: Empfehlungen für mehr Effizienz und Kundenfreundlichkeit	19
Fahrgastrechte Fahrgastrechte in Deutschland und Europa weiter im Blickfeld der Politik	20
Personenbeförderungsrecht Wechselwirkungen zwischen Finanzierungsinstrumenten und Genehmigungsrecht	21
Bestellermarkt SPNV VDV aktiv in der Förderung intermodaler Reiseketten	22
Vergaberecht Die Vergabe nach Verordnung 1370/2007 im Stresstest – Klärung tut not	23
Bildung Arbeitsmarkt, Fachkräfte, Bildung – die Branchen vor großen Herausforderungen	24
VDV-Akademie Nationale und europäische Projekte zur Professionalisierung und Frauenförderung	26
Verkehrsbetriebswirtschaft ÖPNV trotz der Krise	27
Statistik Personen- und Güterverkehr im Jahr des Aufschwungs nach der Krise	30
Personenverkehr mit Eisenbahnen Den Herausforderungen im Bestellermarkt gemeinsam begegnen	33
ÖPNV-Politik Keine Rundfunkbeiträge für ÖPNV-Omnibusse	34
Marktfragen Güterverkehr Wagenladungsverkehre über Bahnterminals – Gift oder Medizin für den Einzelwagenverkehr?	35
Absatz im Güterverkehr Europäische Kommission nimmt den Verordnungsvorschlag zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette zurück	36
Ordnungspolitik Eisenbahnverkehr Europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr	37
Eisenbahnbetrieb Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen	38
Eisenbahnrecht Der neue Triebfahrzeugführerschein	39

Technik und Normung

Eisenbahn- und Maschinentechnik Handbuch Eisenbahnfahrzeuge – Leitfaden für Herstellung und Zulassung	40
Europäische Standardisierung Regelung für die brandschutztechnische Beurteilung von Eisenbahnfahrzeugen	41
Betrieb ÖPNV Barrierefreiheit im Zeichen des demografischen Wandels	42
Verkehrsplanung Elektromobilität – Chance oder Risiko für den ÖPNV?	43
Telematik Internet Protokoll basierte Kommunikation im öffentlichen Verkehr – das Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV	44
Bahnbau Auch Bauwerke kommen »in die Jahre«	46
Informationsverarbeitung Elektronische Verbandskommunikation	47
Betriebshöfe und Werkstätten Empfehlungen für Eisenbahnwerkstätten im Bereich des SPNV	48
Kraftfahrwesen Batterie-Elektromobilität bei Linienbussen	49
Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge Radsatzwellen von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen – Belastung anders als bei Eisenbahnen	50
Elektrische Energieanlagen Aktuelle Regelwerke zur Beleuchtung von Haltestellen und Gleisanlagen	51

Landesgruppen

VDV-Landesgruppen Die VDV-Landesgruppen im Überblick	52
Baden-Württemberg Aktiv für Planungs- und Investitionssicherheit im Nahverkehr	53
Bayern Umweltschutz und ÖPNV-Finanzierung: eine ernüchternde Bestandsaufnahme	54
Hessen Fortsetzung des konstruktiv-kritischen Dialogs zum »Hessischen Weg«	55
Niedersachsen/Bremen VDV als Sprachrohr der Branche	56
Nord Nahverkehrsforum in Schleswig-Holstein, neue rechtliche Grundlagen in Mecklenburg-Vorpommern, neue Absatzformen in Hamburg	57
Nordrhein-Westfalen Finanzierung des Ausbildungsverkehrs in NRW neu geregelt	58
Ost Landesgruppe Ost – kleine Schritte in schwierigem Umfeld	59
Südost Wachsende finanzielle Herausforderungen für den ÖPNV in den Freistaaten Sachsen und Thüringen	60
Südwest Neue Tariftreugesetze und Förderung der Echtzeitinitiativen in Rheinland-Pfalz und im Saarland	61

Ausgewählte Neuerscheinungen und Informationsangebote des VDV	62
Der VDV	67
Bildquellen Impressum	68

Forderungen des VDV zur Weiterentwicklung des Rechts- und Finanzierungsrahmens für den ÖPNV



Trotz vielversprechender Ankündigungen der neuen Bundesregierung im Koalitionsvertrag konnten im Berichtsjahr 2010 noch keine entscheidenden Weichen zur dringend erforderlichen Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an die Europäische Verordnung Nr. 1370/2007 gestellt werden. Bei der weiteren Ausgestaltung der ÖPNV-Finanzierungsinstrumente sind positive Ansätze erkennbar, verbindliche und belastbare Lösungen fehlen aber noch.

Die im Koalitionsvertrag auf Bundesebene im September 2009 mit dem Wort »unverzüglich« angekündigte Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat 2010 noch nicht stattgefunden. Im Februar 2011 legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Referentenentwurf vor und hörte hierzu die Länder und die Verbände an. In ihrer gemeinsamen Stellungnahme hierzu bewerteten VDV und Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo) den Entwurf grundsätzlich positiv, auch wenn sie in wichtigen Einzelfragen noch erheblichen Änderungs- und Klarstellungsbedarf sahen.

Der Referentenentwurf lag nahe bei den gemeinsamen Vorschlägen von VDV und bdo, die die beiden Verbände im Frühjahr 2010 vorgelegt hatten. Der Entwurf setzte auf Kontinuität beim jahrzehntelang im PBefG bestehenden Prinzip der Unternehmerinitiative. Nachbesserungsbedarf bestand vor allem in Hinblick auf die rechtssichere Harmonisierung des deutschen Rechts mit dem europäischen Rechtsrahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Bis zum Redaktionsschluss dieses Jahresberichtes war der Entwurf immer noch nicht in das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren eingebracht worden.

Insgesamt war das Berichtsjahr 2010 davon geprägt, dass das BMVBS – nach der Erfahrung des Scheiterns der angestrebten PBefG-Novelle in der letzten Legislaturperiode – auf der Basis einer breiten und intensiven Diskussion mit allen am ÖPNV Beteiligten und mit dem Kompass des Koalitionsvertrages schon vor der Vorlage eines offiziellen Referentenentwurfs informell einen Kompromiss bei diesem Thema herstellen wollte. VDV und bdo spielten hierbei gemeinsam eine aktive Unterstützerrolle. Die Verbände hatten bereits am 8. Dezember 2009 gemeinsame Eckpunkte vorgelegt (vgl. VDV-Jahresbericht 2009, Seite 14 f.) und proaktiv im Frühjahr 2010 konkrete Vorschläge für einen veränderten Gesetzestext unterbreitet. Diese konzentrieren sich auf Essentials und bedeuten im Wesentlichen zweierlei:

- Was die Verordnung 1370 enthält, soll in Deutschland bundeseinheitlich zur Anwendung gebracht und nicht eingeschränkt werden (können).
- Die vorhandenen Handlungsspielräume, die das PBefG mit Wirkung ab 1996 den Aufgabenträgern, Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen gegeben hat, sollen im Übrigen weitgehend unverändert bleiben.

In der Diskussion im Laufe des Jahres 2010 wurde deutlich, dass andere Verbände teilweise substanzielle Veränderungen des PBefG forderten, die bestenfalls nichts mit der Verordnung 1370 zu tun hatten, im Detail deren Regelungen aber entweder verunklären oder leerlaufen lassen würden. Mancher Beamte hatte darüber hinaus auch noch recht eigene rechtsdogmatische Lösungsansätze, die in das zu novellierende PBefG einfließen sollten. Hinzu kam: Landesgesetzgeber, Gerichte und Vergabekammern entschieden – munter wie uneinheitlich in der inhaltlichen Diktion – in das bestehende bundesgesetzgeberische Vakuum hinein.

So hatte zum Beispiel die Vergabekammer (VK) Münster am 7. Oktober 2010 in einem Beschluss vier Gebietskörperschaften bescheinigt, dass ein als Dienstleistungskonzession geplanter Vertrag über eine Direktvergabe von Busverkehren an ihr eigenes Verkehrsunternehmen nach der EG-Verordnung 1370 in Wahrheit die Voraussetzungen der Dienstleistungskonzession nicht erfülle. Folge: Nichtanwendung der EG-Verordnung, stattdessen Anwendung des allgemeinen Vergaberechts, d.h. in der Regel europaweite Ausschreibung des Vertrages. Die Beschwerdeinstanz, das Oberlandesgericht Düsseldorf, teilte die Bedenken der VK Münster im Hinblick auf die Voraussetzungen der Dienstleistungskonzession nicht, legte dafür aber das ÖPNV-Recht des Landes Nordrhein-Westfalen sehr eigenwillig aus mit derselben Rechtsfolge, die die VK Münster bereits ausgesprochen hatte.

Ferner durfte sich der Bundesgerichtshof (BGH) mit einem Streit zwischen zwei deutschen Vergabesenaten bei Oberlandesgerichten befassen: Das Brandenburgische OLG hatte 2003 entschieden, dass Verkehrsverträge bei der Eisenbahn ausgeschrieben, aber aufgrund seiner Auslegung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) auch freihändig vergeben werden dürften. Auf Grundlage dieser Gerichtsentscheidung wurde dann in der Praxis agiert: Einige Behörden schrieben aus, andere vergaben freihändig oder kombinierten beide Wettbewerbsmodelle. Das OLG Düsseldorf sah diese

Auslegung des geltenden Rechts 2010 im sogenannten VRR-Fall kritisch und kam zu der Auffassung, dass solche Verträge grundsätzlich nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ausgeschrieben werden müssten; es legte den Fall dem BGH zur höchstrichterlichen Entscheidung vor.

Der BGH änderte mit Beschluss vom 8. Februar 2011 die bisherige Auslegung des geltenden Rechts durch die Praxis und entschied, dass das AEG, das keine Ausschreibungspflicht im Hinblick auf Verkehrsverträge bei der Eisenbahn vorsieht, durch später eingeführte vergaberechtliche Bestimmungen des GWB verdrängt worden sei. Folge dieser Auslegung durch den BGH ist, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge im SPNV, die nicht die Gestalt einer – ausschreibungsfrei vergebaren – Dienstleistungskonzession haben, grundsätzlich ausgeschrieben werden müssen, sofern nicht die vergaberechtlichen Spezialvorschriften der Vergabeverordnung (VgV) ausnahmsweise eine freihändige Vergabe erlauben. Der BGH bejahte im konkreten Fall das Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, verneinte allerdings das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Dienstleistungskonzession; auch lagen im konkreten Fall die Voraussetzungen für eine freihändige Vergabe nach der VgV nach Meinung des BGH nicht vor.

Ernüchterndes Fazit aus Sicht der Praxis: Vergabekammern und -gerichte in Deutschland finden – wenn es darauf ankommt, sich für zuständig zu erklären – kreative Wege, das spezifische ÖPNV-Recht der EG-Verordnung 1370 und des AEG auszublenden und stattdessen nur das allgemeine Vergaberecht anzuwenden, welches Direktvergaben – wenn überhaupt – nur als Notlösungen kennt.

Hieraus ergibt sich: Der deutsche Gesetzgeber muss jetzt mit dem PBefG, aber auch im AEG das absichern, worauf man sich im Sommer 2006 auf der europäischen Ebene geeinigt hatte. Markenkern der EG-Verordnung 1370 ist das Wahlrecht der lokalen und regionalen Behörden, den ÖPNV-Markt nach den Regeln der Verordnung 1370 maßgeschneidert im Interesse der Steuerzahler vor Ort gestalten zu dürfen. Hierzu gehört ein Wettbewerb der Wettbewerbssysteme: Ausschreibung und Direktvergabe als Optionen. Unterlässt der Gesetzgeber jetzt die erforderlichen klaren Regulierungen und überlässt er das strategische Spielfeld ausschließlich den Vergabekammern, so besteht die ernsthafte Gefahr einer De-facto-Revision der Verordnung 1370 in Deutschland durch die Vergaberechtsprechung.

Deshalb wird es bei den 2011 anstehenden Novelierungen des PBefG (und des AEG) zwar auch um die Frage gehen, ob die Verwaltungs- oder die Vergabekammern zu den Rechtsfragen der Verordnung 1370 zuständig sein wird – entscheidend für alle am ÖPNV Beteiligten werden aber vor allem die materiellrechtlichen Bestimmungen sein, die den von der Verordnung 1370 anerkannten Befugnissen der zuständigen Behörden in Deutschland auch tatsächlich zum Durchbruch verhelfen müssen. Angesichts der aktuellen Vergabeentscheidungen und der sich rasch verbreitenden Rechtsunsicherheit in Deutschland wird sich der Gesetzgeber vor allem im Hinblick auf die politisch gewollte Zulassung von Direktvergaben nach den Spielregeln der EG-Verordnung 1370 in den Normtexten sehr klar ausdrücken müssen – auch im Hinblick auf das GWB.

Zukunft der ÖPNV-Finanzierung

Im Hinblick auf die zukünftige ÖPNV-Finanzierung hatte der Verband bereits im Juni 2009 – gemeinsam mit 13 Ländern und dem Deutschen Städtetag – das Ergebnis einer gemeinsam in Auftrag gegebenen Studie mit dem Titel »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025« vorgelegt (vgl. VDV-Jahresbericht 2009, Seite 9 ff.).

Aus den Ergebnissen der Studie resultiert dringender Handlungsbedarf für die jetzige Legislaturperiode des Bundes. Erforderlich ist eine gemeinsame Kraftanstrengung von Politik, Aufgabenträgern, Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen, um das System ÖPNV zum Wohle des Wirtschafts- und Wohnstandortes Deutschland weiterhin zukunftsfähig zu halten. Auch wenn durch den zunehmenden Wettbewerb schon einiges erreicht wurde, geht es dabei auch um weitere Effizienzsteigerungen durch die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Gleichzeitig muss die bedarfsgerechte Mitfinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen langfristig sichergestellt werden. Die Zahlenbasis hierzu liefert die vorgelegte Studie.

Der VDV leitete aus der Studie folgende konkrete Forderungen an die Politik ab:

Im Hinblick auf ÖPNV-Betriebskosten

- Das Regionalisierungsgesetz des Bundes muss entsprechend dem Ergebnis der Finanzierungsstudie mit 2,5 Prozent p. a. (Inflation plus Mehrleistungen) dauerhaft dynamisiert werden.

Im Hinblick auf ÖPNV-Investitionen

- Erweiterung/Sicherstellung der Zweckbindung für den ÖPNV: Die Länder müssen neben Neu- und Ausbau- auch Erneuerungsinvestitionen im ÖPNV ermöglichen; die gesamte Zweckbindung muss über 2013 hinaus erhalten bleiben.
- Abbau des Rückstaus für Erneuerungsinvestitionen: Bund und Länder müssen für den Abbau der bisher aufgelaufenen 2,4 Milliarden Euro Rückstand Investitionsmittel in Höhe von durchschnittlich 480 Millionen Euro p.a. temporär bereitstellen, beginnend 2011.
- Deckungslücke für laufende Erneuerungsinvestitionen schließen: Hierfür müssen ab 2010 dauerhaft 330 Millionen Euro p.a. zur Verfügung gestellt werden.
- Finanzierung von Neuinvestitionen sicherstellen: 50 Prozent der jetzigen Mittel der Länder nach dem Entflechtungsgesetz für den ÖPNV zweckbinden (unter Beibehaltung des GVFG-Bundesprogramms).
- Ersatzfinanzierungsquelle für das auslaufende GVFG nach 2019 bleibt erforderlich.
- Dynamisierung aller Beträge um mindestens 2 Prozent p.a. (Anpassung entsprechend der Entwicklung der Inflationsrate).

Im Hinblick auf Erneuerungsinvestitionen der NE

- Für die Verkehrsanlagen der NE-Bahnen besteht ein Erneuerungsinvestitionsbedarf in Höhe von 150 Millionen Euro p.a. (davon 80 Millionen Euro p.a. für ÖPNV).
- Dynamisierung um mindestens 2 Prozent p.a. (Anpassung entsprechend der Entwicklung der Inflationsrate).

Während das Jahr 2010 von umfangreichen Diskussionen in diversen Arbeitsgruppen auf der Ebene von Bund und Ländern ohne konkrete Außenwirkung geprägt war, begann das Jahr 2011 für die ÖPNV-Branche mit richtungsweisenden Beschlüssen, die Anlass zur Hoffnung gaben: Am 10. Januar 2011 forderten die Verkehrsminister und -senatoren der Länder im Rahmen einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz (VMK) den Bund auf, die Bundesfinanzhilfen nach dem Entflechtungsgesetz zur Verbesserung

der Verkehrsverhältnisse der Kommunen nach dem Jahr 2013 entsprechend dem nachgewiesenen Bedarf auszustatten. Diesen Finanzbedarf für den Zeitraum 2014 bis 2019 bezifferte die VMK allein für den Neu- und Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in Preisen von heute – ohne Dynamisierung – im Bereich des ÖPNV auf rund 740 Millionen Euro p.a. und im kommunalen Straßenbau auf rund 1.220 Millionen Euro p.a. Insgesamt beträgt damit dieser jährliche Mittelbedarf rund 1,96 Milliarden Euro. Zudem bezeichnete die VMK eine Dynamisierung entsprechend den allgemeinen Baukostensteigerungen als notwendig und angemessen.

Der Wermutstropfen: Die VMK äußerte darüber hinaus zwar ihre Sorge, dass die Länder und Kommunen weiterhin finanziell aus eigener Kraft nur sehr begrenzt in der Lage sein werden, den Bestand der Verkehrsnetze ausreichend zu erhalten und zu erneuern. Insoweit erhob sie aber keine Forderungen und unterbreitete auch keine konkreten Lösungsvorschläge.

Im Hinblick auf das bis zum Jahresende 2019 gesicherte ÖPNV-Bundesprogramm nach dem GVFG (Dotierung rd. 330 Millionen Euro p.a.) forderte die VMK den Bund lediglich auf, dafür Sorge zu tragen, dass »funktionale und praktikable Übergangsregelungen getroffen werden, dass die für diesen Zeitraum noch vorzusehenden Mittel (in bisheriger Höhe) auch tatsächlich abfließen und die noch notwendigen Infrastrukturvorhaben umgesetzt werden können«. Das bedeutet im Klartext: Die Verkehrsminister und -senatoren der Länder akzeptierten das für die ÖPNV-Branche fatale Ergebnis der Föderalismuskommission I, dass die Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG und dem Entflechtungsgesetz am 1. Januar 2020 endgültig abgeschaltet werden, sahen aber immerhin die Notwendigkeit, auch danach noch kommunale Verkehrsinfrastruktur zu fördern.

Am 27. Januar 2011 nahmen die Finanzminister und -senatoren der Länder in ihrer Finanzministerkonferenz (FMK) den Faden auf. Sie beschlossen ebenfalls, dass die Bundesfinanzhilfen in Höhe des ermittelten Bedarfs für den Neu- und Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastrukturprojekte für die Jahre 2014 bis 2019 von bislang 1,335 Milliarden Euro auf dann jährlich 1,96 Milliarden Euro angehoben werden müssen. Weniger erfreulich: Eine Zweckbindung, die Mittel auch tatsächlich für Verkehrsprojekte einzusetzen, sieht die FMK trotz des von ihr selbst festgestellten objektiv bestehenden Bedarfs nicht vor. Die vom Bund den Ländern zur Verfügung gestellten Mittel dürften nach den Vorstel-

lungen der FMK im Zeitraum 2014 bis 2019 insgesamt auch für andere Investitionen verwendet werden. Die Forderung des VDV nach einer Fortführung der verkehrlichen Zweckbindung wurde von der FMK also nicht aufgegriffen. Offiziell heißt es, dass dies dem Ergebnis der Föderalismuskommission widerspräche, außerdem würde das eine Änderung von Artikel 143c Grundgesetz erforderlich machen. Ebenso verworfen wurde die vom Verband geforderte Verlängerung von Bundesfinanzhilfen über das Jahr 2019 hinaus. Immerhin hieß es hierzu in einem Begleitschreiben des Vorsitzenden der Finanzministerkonferenz an die Chefs der Staatskanzleien, in deren Spielfeld der Ball zur Vorbereitung der weiteren Gespräche mit dem Bund lag: »Dies wäre gegebenenfalls in späteren Jahren neu mit dem Bund zu verhandeln«. Das lässt die Tür noch einen kleinen Spalt offen.

Fazit: Beim für die ÖPNV-Branche so wichtigen Thema »Zukunft der Entflechtungsmittel« wurde eine wichtige und positive Wegmarke gesetzt, nicht weniger, aber auch nicht mehr. Es wird bei den anstehenden Verhandlungen über die Zukunft der Entflechtungsmittel zwischen den Chefs der Staatskanzleien und der Bundesregierung in den kommenden Wochen darauf ankommen, dass der nachgewiesene Bedarf für Verkehrsinvestitionen gesetzlich abgesichert werden kann. Hierbei gilt: Die Verhandlungen finden nicht auf einem haushalterischen Basar statt; vielmehr hat der Gesetzgeber einen klaren – und sogar im Entflechtungsgesetz gesetzlich fixierten – Auftrag: die Festschreibung der Finanzmittel in der Höhe, die bis 2019 »erforderlich« ist. Bundesregierung und Bundesgesetzgeber sind gehalten, diesen Auftrag in diesem Sinne durch Gesetz abzusichern. Auch die Länder müssen konsequent bleiben.

Wichtig ist kurzfristig

- an die Adresse des Bundes: Eine Aufstockung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz ist dringend notwendig. Denn, wie oben dargelegt, gilt: Die Dotierung bis 2019 in Höhe von 1,96 Milliarden Euro p. a. orientiert sich an heutigen Preisen – ohne Inflationsausgleich – und enthält zudem rechnerisch auch noch keinen Cent für dringend notwendige Reinvestitionen, für die inzwischen ein Nachholbedarf in Deutschland in einer Größenordnung von circa 2,4 Milliarden Euro angewachsen ist.
- an die Adresse der Länder: Die verkehrsbezogenen Gesamtmittel müssen in voller Höhe auch dem Verkehr zugutekommen.
- an die Adresse der Haushaltspolitiker im Bund und in den Ländern: Die Infrastruktur im Verkehrswesen aller Ebenen ist in Deutschland deutlich unterfinanziert; deren weitere Vernachlässigung gefährdet den zukünftigen Wohlstand in Deutschland. Jegliche Kürzung der Bundesfinanzhilfen würde dieses Problem erheblich verschärfen.

In einem nächsten Schritt müssen Lösungen zum Abbau des Reinvestitionsstaus und für den Zeitraum nach 2019 gefunden werden. Nicht nur Neu- und Ausbaumaßnahmen haben einen langfristigen Zeithorizont. Wenn nicht bald geregelt wird, was nach 2019 noch an Investitionsförderung zur Verfügung stehen wird, müssten schon sehr bald für den Wirtschaftsstandort Deutschland essenzielle bestehende ÖPNV-Infrastruktureinrichtungen stillgelegt und neue sukzessive abmoderiert werden. Das darf im Interesse der Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze und weiterer wichtiger Ziele wie z. B. der Nachhaltigkeit des Verkehrs und der Stadtentwicklung nicht sein.

Gangbare Lösungen sind auch bei Anerkennung der Ergebnisse der Föderalismusreform möglich und dringend nötig: So können auch künftig Bundesfinanzhilfen für kommunale ÖPNV-Investitionen auf der Grundlage von Artikel 106a Grundgesetz ausgereicht werden. Zu Recht wies die Sonder-VMK in ihrem Beschluss darauf hin, dass für den Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs auch Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz durch die Länder jeweils in eigener Entscheidung und Verantwortung eingesetzt werden können und bisher auch tatsächlich in signifikantem Umfang eingesetzt werden. Das heißt: Zunächst ist die VMK- und FMK-Linie umzusetzen. In einem nächsten Schritt – spätestens im Kontext mit der in der nächsten Legislaturperiode anstehenden Revision des Regionalisierungsgesetzes – braucht die Branche Antworten auf die ungelösten Fragen: entweder über eine Aufstockung der Dotierung des Regionalisierungsgesetzes oder durch ein weiteres Gesetz auf der Grundlage des Artikels 106a Grundgesetz.

Rechtsanwalt Reiner Metz
Geschäftsführer ÖPNV
Telefon 0221 57979-154
metz@vdv.de

Staatliche Aufsicht auf der Suche nach dem richtigen Maß

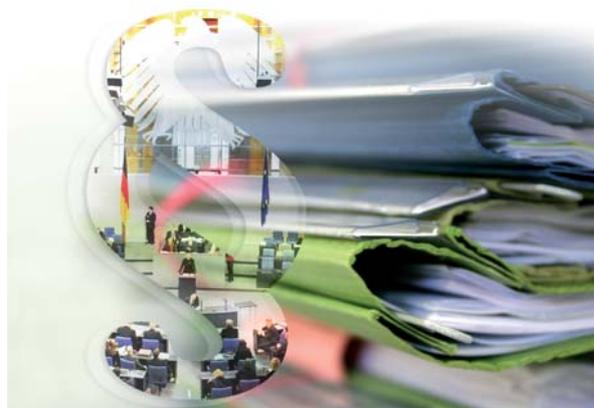


Der Staat tritt den Eisenbahnunternehmen im Alltag weniger durch die hohe Politik als durch Verwaltungshandeln gegenüber. Die Unternehmen nehmen ein immer häufigeres und intensiveres Eingreifen staatlicher Verwaltungen wahr. Die Eingriffe erstrecken sich von der technischen Aufsicht bis hin zur ökonomischen Regulierung der Eisenbahninfrastruktur.

Paradoxerweise wird die zunehmende staatliche Intervention mit den Notwendigkeiten der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes begründet. Die zunehmenden Eingriffe führen zu steigendem Aufwand bei den Unternehmen und beeinträchtigen deren wirtschaftliche Ergebnisse. Die Frage nach der Verhältnismäßigkeit dieser Eingriffe ist daher legitim.

Dabei ginge es zu weit, die Legitimität staatlicher Eingriffe generell infrage zu stellen. Da der Eisenbahnverkehr objektiv Gefahrenpotenziale schafft, ist eine technische Aufsicht unabdingbar. Ein natürliches Monopol wie eine Eisenbahninfrastruktur schafft Missbrauchsmöglichkeiten, denen durch eine staatliche Aufsicht zu begegnen ist. Dabei darf allerdings das Verhältnis zwischen Zweck und Mitteln nicht außer Acht geraten. Sicherheitsanforderungen bei der Schiene dürfen z. B. nicht auf ein Höchstmaß getrieben werden, das aufgrund der Kosten Fahrgäste und Güter auf die – gefährlichere – Straße abwandern lässt. Ähnliches gilt für die Regulierung von Netzmonopolen. Die Bundesnetzagentur hat mit der aufwendigen Regulierung der Energie- und Telekommunikationsnetze kaum spürbaren Erfolg erzielt. Umso unsinniger ist es, wenn nun dieses ineffiziente Vorgehen unter dem Begriff der »Anreizregulierung« auf den Eisenbahnmarkt übertragen werden soll. Hier scheitert die Abwägung schon am Fehlen eines Nutzens.

Die Unternehmen haben in den letzten Jahren mehrfach negative Erfahrungen mit unangemessenem Mitteleinsatz staatlicher Aufsicht sammeln können: Zu nennen sind die behördlich initiierte Einführung eines hochbürokratischen und letztlich nicht mehr beherrschbaren Anreizsystems für Trassenpreise, das nur unter Mühen auf einen sinnvollen Kern zurückgeführt werden konnte, oder die derzeit laufende Regulierung des Zuganges zu Eisenbahnwerkstätten trotz eines hierzulande funktionierenden freien Marktes für Werkstattleistungen. Im technisch-betrieblichen Bereich hat die Einführung neuer Kriterien für Sicherheitsbescheinigungen sowohl die Verwaltung als auch die Unternehmen überfordert; ferner haben problematische Regelungen zu Verantwortlichkeiten



Zu viel staatliche Reglementierung führt zu steigendem Aufwand bei den Eisenbahnunternehmen

für die Fahrzeugsicherheit und daraus abgeleitete Verwaltungsakte zu beträchtlichen wirtschaftlichen Schäden geführt. Die Verantwortung hierfür darf dabei nicht nur bei den Verwaltungen abgeladen werden. Die Ursache liegt häufig in schlecht gemachten Gesetzen und Verordnungen, die an den realen Verhältnissen vorbeigehen. Um dieser Entwicklung entgegenzutreten, stockt der VDV seine Lobbying-Kapazität gegenüber politischen Institutionen in Brüssel, Berlin und in den Bundesländern auf, ohne die intensive Betreuung der Fachbehörden in Bonn und Valenciennes zu vernachlässigen. Ziel unserer Arbeit muss es dabei sein, Politik und Behörden dazu zu bewegen, grundsätzlich schon bei der Konzeption ihres Handelns eine realistische Kosten-Nutzen-Abwägung zugrunde zu legen.

Dr. jur. Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr
Telefon 0221 57979-148
henke@vdv.de

Aus Brüssel viel Neues: Fahrgastrechte, Schienengüterverkehrskorridore und Revision des ersten Eisenbahnpakets

2010 gab es wichtige Entscheidungen in verschiedenen europäischen Gesetzesvorschlägen und Initiativen mit Relevanz für die Mitglieder des VDV. Der nachfolgende Bericht bildet nur einen Ausschnitt zu den wichtigsten Dossiers im ÖPNV und Eisenbahnverkehr.

Nach langen Verhandlungen mit Durchgängen in erster und zweiter Lesung konnte Ende November 2010 in Trilogverhandlungen zwischen Rat, Europäischem Parlament und Europäischer Kommission eine Einigung für die künftige EU-Verordnung zu Fahrgastrechten im Busverkehr erzielt werden. Insbesondere der Anwendungsbereich der neuen Verordnung wurde intensiv diskutiert. Die nun erzielte Regelung sieht vor, dass der komplette Text der Verordnung für Busverkehre über 250 km Wegstrecke gilt. Für Busverkehre unter 250 km Wegstrecke sind insgesamt zehn »Basisartikel« der Verordnung anzuwenden. Diese umfassen Regelungen gegen Diskriminierungen bei Beförderungsbedingungen und Tarifen, Regelungen für die Rechte von Behinderten und Personen mit eingeschränkter Mobilität, zu Schulungspflichten für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen, Haftungsfragen sowie Informations- und Beschwerderechte der Fahrgäste. Die neuen Regelungen sind voraussichtlich ab Sommer 2013 anzuwenden.

Die vom VDV mitkoordinierte Arbeitsgruppe »Fahrgastrechte« des Internationalen Verbands für den öffentlichen Nahverkehr (UITP) hatte die politischen Diskussionen in den Trilogverhandlungen eng verfolgt. Diverse Stellungnahmen mit detaillierten Textvorschlägen konnten bei den Verhandlungen eingebracht werden. Dadurch konnten für den lokalen und regionalen Busverkehr mehr praxisorientierte und realistischere Regelungen erreicht werden.

Nach der nun abgeschlossenen Verordnung zu Fahrgastrechten im Busverkehr wird es auf europäischer Ebene weitere Initiativen zu Fahrgastrechten geben: Dem VDV liegen Informationen vor, dass die EU-Kommission im Frühjahr 2011 eine Initiative zur Entwicklung »ambitionierter freiwilliger Vereinbarungen« zu Fahrgastrechten im städtischen ÖPNV starten wird. Diese Initiative war eine von 20 angekündigten Maßnahmen des im Herbst 2009 veröffentlichten Aktionsplans zur städtischen Mobilität. Darüber hinaus sind weitere Initiativen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Verkehrssystems im Zuge der Umsetzung der UN-Charta zu Rechten behinderter Menschen zu erwarten. Schließlich hat die EU-Kommission in ihrem Arbeitsprogramm für 2011 eine Mitteilung zu Fahrgastrechten für Herbst 2011 angekündigt.

Ebenfalls erst nach zwei Lesungen konnte im Sommer 2010 bei der Verordnung 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr eine Einigung erzielt werden. Die Verordnung hat die Einrichtung von internationalen Güterverkehrskorridoren zum Ziel, die von grenzüberschreitenden Stellen verwaltet werden sollen. Im Rahmen eines »One-Stop-Shop«-Konzepts sollen künftig für diese Korridore nur bei einer Stelle Trassen beantragt werden können. Entlang dieser Korridore sollen bestimmte Schienengüterverkehrsdienste Vorrang erhalten. Als Ergebnis davon wird eine erhöhte Pünktlichkeit und Qualität des Schienengüterverkehrs erwartet. Die Einrichtung von insgesamt neun Korridoren ist vorgesehen, drei davon in Deutschland. Bereits ab Anfang 2014 soll ein Teil der Korridore operationell werden.

Der VDV hatte sich bei den Verhandlungen zwischen Parlament und Rat gegen starre Vorrangregelungen ausgesprochen, die Nachteile für Taktverkehre im Personenverkehr insbesondere auf bereits heute stark belasteten Streckenabschnitten bringen würden. Außerdem hatte der VDV darauf hingewiesen, dass letztlich nur zusätzliche Investitionen insbesondere auf stark belasteten Abschnitten eine Lösung bringen würden. Der endgültige Verordnungstext enthält nun mehr flexible Regelungen zur Abwicklung der verschiedenen Verkehre in den Korridoren und verweist ausdrücklich darauf, dass Taktverkehre im Personenverkehr nicht gefährdet werden dürfen.

Als weiteres Eisenbahndossier wird derzeit die Revision des ersten Eisenbahnpakets in Brüssel intensiv diskutiert. Die Kommission hatte dazu einen Vorschlag für eine Richtlinie im September 2010 vorgelegt. Der Richtlinienvorschlag behandelt zunächst Wettbewerbsfragen und transparentere Bedingungen für den Marktzugang (Personen- und Güterverkehr), wie beispielsweise einen verbesserten Zugang zu Service- und Instandhaltungseinrichtungen. Darüber hinaus werden eine Stärkung der Regulierungsstellen oder Maßnahmen zur Infrastrukturkostenanlastung vorgeschlagen. Der VDV begrüßt einerseits die Richtlinie, erachtet allerdings einige Aspekte auch als kritisch, wie die vorgeschlagene Trennung von Organisation und Betrieb von Serviceeinrichtungen insbesondere für kleinere Unternehmen oder die verpflichtende Anlastung von Lärmkosten bei Trassenpreisen.

Dipl.-Geogr. Ulrich Weber

Leiter VDV-Europabüro Brüssel

Telefon 00 32 2-6752326 | weber@vdv.de

Investitionen, die sich lohnen | Busse und Bahnen – nachhaltige Finanzierung des ÖPNV als zentrale Forderung des VDV an die Politik

Die Finanzierungskulisse des ÖPNV steht vor gravierenden Änderungen. Bund, Länder und Kommunen sind gefordert, eine nachhaltige Finanzierung des ÖPNV zu gestalten. Instrumente und Maßnahmen der politischen Kommunikation dienten 2010 dem Ziel, die Botschaften und Forderungen des Verbandes in der Politik zu verankern. Zudem galt es, den Handlungsdruck bei den politischen Entscheidern der Gebietskörperschaften zur sachgerechten finanziellen Ausstattung des öffentlichen Verkehrssystems aufzubauen und aufrechtzuerhalten.

Mit der VDV-Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025« wurden 2009 zentrale Aussagen zum Finanzbedarf für Erneuerungen, für Neu- und Ausbau sowie Betrieb von Bussen und Bahnen ermittelt. Ende 2009 sprach sich das VDV-Präsidium für eine Verschärfung der politischen Kommunikation zum Finanzbedarf gegenüber der Politik aus. Neben einer Darstellung der Maßnahmen der Branche, die vorhandene Unterfinanzierung durch eigene Anstrengungen abzumildern, lautete die strategische Vorgabe, konkrete Konsequenzen ausbleibender, mit der Finanzierungsstudie unterlegter Finanzierungsbedarfe aufzuzeigen.

Der Investitionsbericht – das zentrale Kommunikationsprodukt 2010

Mit einem Investitionsbericht – entwickelt für Politik und politische Entscheider in Bund, Ländern und Kommunen – wurden Ergebnisse der Finanzierungsstudie aus dem Jahr 2009 sichtbar und damit wirksamer für eine breitere fachorientierte und fachfremde Zielgruppe an politischen Entscheidern aufbereitet. Einen Schwerpunkt im Investitionsbericht bildeten die Risiken und Konsequenzen einer falschen Sparpolitik der letzten Jahre. Diese führte zu einem Substanzverzehr in der bestehenden Infrastruktur mit



In zahlreichen persönlichen Gesprächen informierte der VDV auf verschiedenen Messen und politischen Veranstaltungen über die Notwendigkeit von Investitionen in den ÖPNV



VDV-Präsident Jürgen Fenske (rechts) nutzte die Verkehrsministerkonferenz in Bremen, um Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (links) die Finanzierungsstudie zu überreichen

einem belegten Rückstau an Erneuerungsinvestitionen. Durch die Informationsbereitschaft von vier Mitgliedsunternehmen konnte sehr anschaulich dokumentiert werden, dass ohne ausreichende Erneuerungsinvestitionen in der Konsequenz veraltete Fuhrparks, verschlissene Gleisanlagen oder sanierungsbedürftige Bahnhofsanlagen drohen. Der laufende Unterhalt des ÖPNV wird immer teurer, in einigen Städten droht sogar ein Stillstand.

Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer: »Der Bund wird auch weiterhin die finanzielle Unterstützung von Bussen und Bahnen sicherstellen«

Am Rande der Verkehrsministerkonferenz im April 2010 in Bremen trafen sich Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und VDV-Präsident Jürgen Fenske. Mit der Übergabe der Finanzierungsstudie gab es ausreichend Gelegenheit, den Finanzierungsbedarf zu erläutern und insbesondere auf die dringend notwendigen Erneuerungsinvestitionen hinzuweisen.

Investitionsbericht für Bundespolitik

Vor der Sommerpause erhielt jeder Bundestagsabgeordnete mit einem individualisierten Präsidentenbrief den Investitionsbericht. Dem Schreiben war ein Antwortfax mit Fragebogen und dem Angebot für ein persönliches Gespräch mit dem VDV beigelegt. Über vierzig Bundestagsabgeordnete reagierten und gaben dem VDV ihre Bewertung und Sicht auf die Bedeutung und den Nutzen des ÖPNV-Systems in Deutschland. Viele legten auf ein persönliches Gespräch mit dem VDV Wert. Diese anschließenden Informationsgespräche,

an denen auch Landesgruppengeschäftsführer teilnahmen, konnten als gute Möglichkeit genutzt werden, die Leistungen der Branche sowie ihren gesellschaftlichen Nutzen zu verdeutlichen und die Notwendigkeit einer nachhaltigen Finanzierung zu begründen.

VDV-Vorstand und -Geschäftsführung nutzten die Möglichkeit, im Rahmen eines Parlamentarischen Abends mit der AG »Verkehr« der CDU/CSU-Bundestagsfraktion am 9. November 2010 das Thema der erforderlichen Entscheidung für eine nachhaltige Sicherung der ÖPNV-Finanzierung anzusprechen. Mit rund 17 Abgeordneten, davon die Mehrheit als Neulinge im Bundestag, war dieser Abend erfreulich gut besucht.

Über Allianzen den VDV-Forderungen Nachdruck verleihen

Zusammen mit dem Verband der Bahnindustrie (VDB) legte der VDV ein gemeinsames Positionspapier zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland vor. Rechtzeitig zu Beginn der ersten Plenumswoche im Jahr 2010 konnten sich die Bundespolitiker die Kernpunkte und Forderungen zur Finanzierung des ÖPNV vergegenwärtigen.



Das gemeinsame Positionspapier von VDV und VDB fasst die Ergebnisse der Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV nach 2025« zusammen und stellt die Forderungen vor



Um die Bundespolitik auf die Dringlichkeit des Themas aufmerksam zu machen, veranstaltete der VDV unter anderem Parlamentarische Abende – wie hier mit der AG »Verkehr« der CDU/CSU in Berlin

Ausblick auf das Jahr 2011

Mit Ablauf des Wirtschaftsjahres 2010 wird aufgrund der Beschlussfassung in der VDV-Mitgliederversammlung 2010 in München eine gesonderte Werbeumlage im VDV nicht mehr erhoben. Damit gehen fünf Jahre Political Engineering in der gewohnten Form zu Ende. Erfolgskontrollen und ein Vergleich der Bundestagswahlprogramme 2005 und 2009 zeigen: Fünf Jahre intensive Kommunikations- und Lobbyarbeit haben sich gelohnt.

Damit hat die Kampagne den Resonanzboden geschaffen, auf dem der VDV auch in Zukunft die Stimmen der Öffentlichkeit abbilden kann, um pointierte Botschaften zu formulieren. Eine ausführliche Bilanzierung der Aktionen und Erfolge der Kampagne »Damit Deutschland mobil bleibt« wurde in einem Artikel in »Der Nahverkehr«, Ausgabe 5/2010, dargelegt.

Ab 2011 ist die politische Kommunikation vollumfänglich im Rahmen des VDV-Haushaltes zu finanzieren. Mit Beschluss der Mitgliederversammlung 2010 in München wird die politische Kommunikation 2011 weitergeführt. Einer quantitativen Reduzierung der Ressourcen steht eine personelle Stärkung am Standort Berlin gegenüber.

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk

Leiter VDV-Hauptstadtbüro

Telefon 030 399932-10

schwenk@vdv.de

Kommunikationsaktivitäten rund um ÖPNV-Investitionen

Auch in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit war das zweite Halbjahr 2010 geprägt durch den Investitionsbericht, die zentrale VDV-Publikation im Rahmen der politischen Kommunikation des Verbandes. Neben der Verteilung des Berichts auf Bundesebene stand ein umfangreicher Versand an über 2.000 Landtagsabgeordnete im Zentrum der Aktivitäten. Die Überlegungen zur unterstützenden Pressearbeit mussten jedoch leider im Laufe des Prozesses verworfen werden.

Die Konzeption, Umsetzung und umfangreiche Verteilung des VDV-Investitionsberichts war ein mehrmonatiger Prozess. Die gezielte und individualisierte Ansprache der Bundestags- und Landtagsabgeordneten stellte die Verantwortlichen vor eine logistische und inhaltliche Herausforderung.



Der VDV-Investitionsbericht wurde 2010 an 600 Bundestags- und 2.000 Landtagsabgeordnete verschickt

Eine Befragung der Bundestagsabgeordneten nach dem letzten VDV-Mailing hatte gezeigt, dass Politiker sich eine individuelle, thematisch für ihre Arbeit hilfreiche Vermittlung solcher Informationen wünschen. Für den Versand des Investitionsberichts hat der VDV deshalb jedes Anschreiben mit einem konkreten thematischen Bezug zwischen ÖPNV und dem Schwerpunkt der politischen Arbeit des angesprochenen Abgeordneten hergestellt. Hinter dieser

Art der Anschreiben an über 600 Bundestagsabgeordnete und etwa 2.000 Landtagsabgeordnete steckte ein entsprechender Recherche- und Arbeitsaufwand für die Mitarbeiter im VDV-Hauptstadtbüro und auch für die VDV-Landesgruppengeschäftsführer, die die Berliner Kollegen dabei tatkräftig unterstützten.

Ein Anschreiben sorgt aber noch nicht zwingend für einen ausreichend persönlichen Bezug des Abgeordneten zur Thematik der ÖPNV-Investitionen. Daher entschied man sich, den Mitgliedern des Landtages (MdL) zusätzlich zum persönlichen Anschreiben und dem Investitionsbericht noch sogenannte Landesbeileger an die Hand zu geben. In diesen Beilegern, die für insgesamt sieben Landesgruppen erstellt wurden, befanden sich landesspezifische Kennzahlen und Beispiele für erfolgreiche ÖPNV-Investitionen und für vorhandenen Investitionsbedarf im entsprechenden Bundesland.

Die Resonanz der Politik auf den Investitionsbericht war groß. 40 Bundestagsabgeordnete meldeten sich auf den Versand und auf Landesebene fungierte das Mailing vielfach als Türöffner für Gespräche des VDV mit einzelnen MdL. Nach Abschluss des Versands an die Abgeordneten folgte in einer dritten Stufe schließlich der Versand an die Kommunalpolitik. Der VDV stellte dazu seinen Mitgliedsunternehmen alle notwendigen Materialien zur Verfügung.

Pressearbeit zu ÖPNV-Investitionen

Zu den strategischen Überlegungen rund um das Thema gehörte auch die Frage, wie es gelingt, die Medien auf die Notwendigkeit von Investitionen in den ÖPNV aufmerksam zu machen und entsprechende Berichterstattung zu lancieren. Ziel der Pressearbeit sollte es sein, das Thema in die Öffentlichkeit zu bringen und die Politik damit auch durch veröffentlichte Meinung von der Dringlichkeit weiterer ÖPNV-Investitionen zu überzeugen. Es wurde jedoch schnell deutlich, dass es der Branche wegen des politischen Drucks schwerfiel, den Medien aussagekräftige Bilder und konkrete Gesprächspartner anzubieten, die den Investitionsbedarf vor Ort anschaulich zeigen und kommentieren – Stichwort: »marode Infrastruktur«. Ohne Bildmaterial bzw. deutliche Statements konnte dieser Prozess leider nicht weiter verfolgt werden.

Lars Wagner

VDV-Pressesprecher und
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon 030 399932-14
wagner@vdv.de

Jahrestagung 2010 in München: Finanzierung und Wettbewerb im Fokus

In München trafen sich vom 7. bis 9. Juni 2010 rund 900 Gäste auf Einladung des VDV und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) zur VDV-Jahrestagung. Die Teilnehmer kamen aus der Politik, der öffentlichen Verwaltung, der Industrie und natürlich aus den rund 600 VDV-Mitgliedsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs. Dabei konnte der VDV erneut hochrangige Persönlichkeiten als Referenten gewinnen. So traten unter anderem der Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums Rainer Bomba, Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Martin Zeil und Münchens Oberbürgermeister und Vizepräsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes Christian Ude als Redner auf.

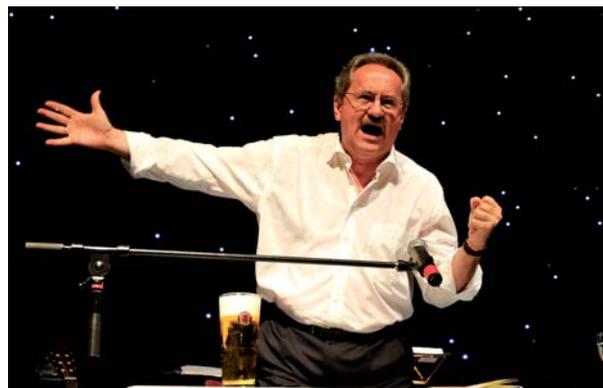
Der verkehrspolitische Teil der Jahrestagung war diesmal vor allem durch die Frage nach der künftigen Finanzierung der Branche geprägt. Im Fokus stand dabei das Sparpaket der Bundesregierung, welches just in den Stunden vor der Jahrestagung in einer Klausur der Bundesregierung erarbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt worden war. VDV-Präsident Jürgen Fenske nahm deshalb in seiner verkehrspolitischen Rede auch direkt Stellung zu den aktuellen Beschlüssen aus dem Sparpaket. Außerdem betonte er vor den Anwesenden die gesamtgesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs in Deutschland: »Der Öffentliche Verkehr ist rentabel und er ist eine systemrelevante Wirtschaftsbranche in Deutschland.« Oberbürgermeister Ude unterstrich in seiner Rede die zentrale Rolle des bundesweiten Nahverkehrs: »Deutschland hat einen hervorragenden ÖPNV und dies ist eine Gemeinschaftsleistung von engagierten öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen.«

Die Fachtagung Personenverkehr widmete sich unter dem Titel »Zeitenwende für den ÖPNV?« der spannenden Frage nach der künftigen Gestaltung des Wettbewerbs im Öffentlichen Personennahverkehr. Dabei diskutierten die Teilnehmer über die Vor- und Nachteile von Ausschreibungswettbewerb und Direktvergabe sowie über die europäischen Anforderungen an die Gestaltung des Wettbewerbsrahmens im deutschen ÖPNV. Die Fachtagung Güterverkehr beschäftigte sich diesmal mit dem alpenquerenden Eisenbahnverkehr, einem verkehrspolitischen Dauerthema der letzten Jahrzehnte. Im Mittelpunkt des Erfahrungsaustausches und der Diskussion standen hierbei die erfolgreichen Schweizer Tunnelprojekte am Lötschberg und Gotthard sowie der Fortgang der Arbeiten am Brenner-tunnel in Österreich und Italien.

Neben den intensiven fachlichen Gesprächen bot München, das schon zum dritten Mal Veranstaltungsort einer VDV-Jahrestagung war, den Teilnehmern auch außerhalb des Kongresszentrums MOC ein abwechslungsreiches und kurzweiliges Rahmenprogramm. So konnten die Gäste zwischen insgesamt fünf interessanten Fachbesichtigungen (u. a. die neue Tramlinie 23 und der modernisierte U-Bahnhof Münchner Freiheit, das Lokomotivenwerk der Siemens AG oder das ICE-Werk München Hauptbahnhof) wählen. Unvergessen und für alle Zeit ein Highlight in der Geschichte der VDV-Jahrestagungen wird zudem der Auftritt von Oberbürgermeister Ude als Kabarettist auf dem Festabend bleiben.



Hochrangiger, politischer Besuch auf der VDV-Jahrestagung:
v. l. n. r. Rainer Bomba (Staatssekretär im BMVBS), Jürgen Fenske (VDV-Präsident), Christian Ude (Oberbürgermeister München), Herbert König (VDV-Vizepräsident), Martin Zeil (Bayerischer Wirtschafts- und Verkehrsminister)



Nicht nur politisch engagiert: Oberbürgermeister Ude zeigte beim Festabend sein kabarettistisches Talent

Lars Wagner
VDV-Pressesprecher und
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon 030 399932-14
wagner@vdv.de

Ermäßigte Umsatzsteuer im ÖPNV bleibt unverzichtbar

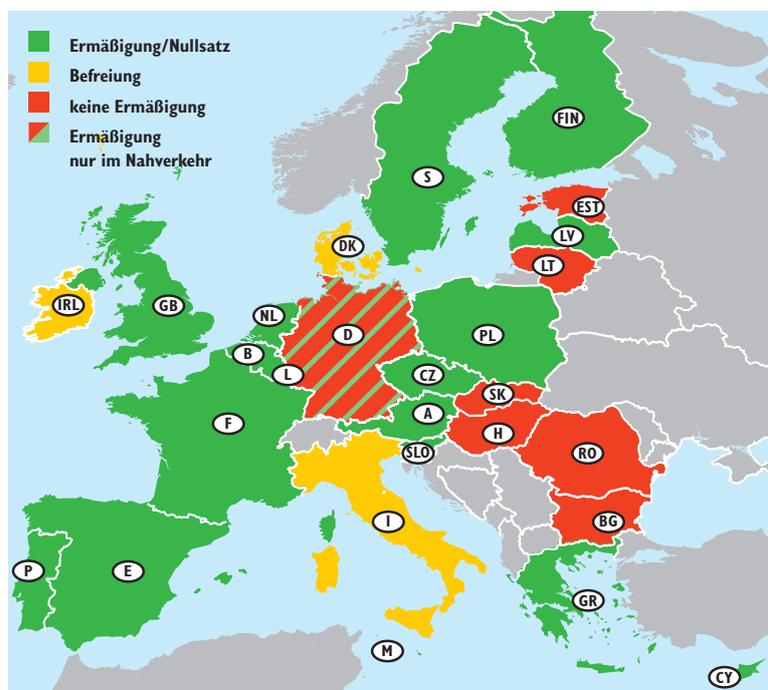
Die Bundesregierung überprüft den Katalog der ermäßigten Umsatzsteuersätze. Nach dem Koalitionsvertrag sollen Benachteiligungen auf den Prüfstand. Vereinbart wurde aber, dass Aufgaben der Daseinsvorsorge nicht über die bestehenden Regelungen hinaus steuerlich belastet werden sollen. Wie passt das zusammen?

Im ÖPNV gilt die ermäßigte Umsatzsteuer von sieben Prozent. Eine Erhöhung auf den Regelsteuersatz von 19 Prozent würde zu jährlichen Mehrbelastungen der Bürger von über 750 Millionen Euro führen. Entweder müssten die Fahrpreise um zwölf Prozentpunkte erhöht werden oder die vor allem von den kommunalen Eigentümern der Verkehrsunternehmen finanzierten Fehlbeträge würden deren Haushalte zusätzlich belasten. Eine Ermäßigung aus sozialen Gründen gab es bereits früher bei der sogenannten Beförderungssteuer. Im Jahre 1968 wurde diese in die Umsatzsteuer integriert, welche bereits Ermäßigungen für Grundnahrungsmittel und andere Bereiche der Daseinsvorsorge vorsah. Um sozialverträgliche Tarife beibehalten zu können, aber auch um den besonderen Verkehrsverhältnissen in den Ballungsgebieten Rechnung tragen zu können und um Subventionen der Verkehrsträger zu vermeiden, wurde die Umsatzsteuerermäßigung für den Nahverkehr beibehalten (BT-Drs. V/48, S. 4, 17/465, S. 245). Zunehmend gewinnen heute auch Umwelt- und Klimaschutzaspekte an Bedeutung.

Kein homogenes Meinungsbild

Bei der Bewertung der Umsatzsteuersatzdifferenzierung gibt es kein homogenes Meinungsbild. Vorgeschlagen werden die Abschaffung des ermäßigten Satzes, eine Entschlackung der Begünstigungstatbestände, ein einheitlicher, reduzierter Regelsatz, aber auch die Ausweitung der Ermäßigung auf alle existenziell notwendigen Verbraucheraufwendungen (siehe Infokasten). Kritik wird an der Zielgenauigkeit, der Effizienz, den Bürokratie- und Befolgungskosten geübt. Direkte Subventionen, staatliche Transfers oder der Einsatz anderer Steuerarten seien besser geeignet, so einige Wissenschaftler. Die Gefahr von Mitnahmeeffekten bei der Preisgestaltung – wie etwa nach der Steuersenkung für das Hotelgewerbe in 2010 – ist im ÖPNV allein aufgrund der öffentlichen Kontrolle bei der Fahrpreisbildung auszuschließen. Die geübte Kritik mag eventuell bei Taxen, Seilbahnen oder Schiffen noch gerechtfertigt sein. Sie reflektiert aber die komplexen Angebots- und Nachfrageverhältnisse im von Endverbrauchern geprägten ÖPNV-Markt nur unzureichend. Das Spektrum der Lenkungsziele »bezahlbarer ÖPNV«

EU-Umsatzsteueratlas Europa: Besteuerung der Personenbeförderung



Quelle: »Die Mehrwertsteuersätze in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union« (taxud.c.1(2011) 39295 – DE), Veröffentlichung der Europäischen Kommission, Stand 1. Januar 2011, vereinfachte Darstellung | © VDV 2011

(sozialer Aspekt) und »Verbesserung beim Modal Split« (verkehrs-, umwelt- und klimapolitischer Aspekt) wird von den Kritikern meist nur selektiv und selten als Ganzes gewürdigt. Nicht kostendeckend kalkulierbare Fahrpreise sind auch das Resultat ungleicher Wettbewerbsbedingungen mit dem Individualverkehr. Ohne Kofinanzierung aus Steuermitteln wäre das Gesamtsystem gar nicht darstellbar und das Preisniveau nicht zu halten. Fahrgastverluste und höhere externe Kosten durch Verlagerung auf umweltschädlichere Verkehre wären die Folge steuerinduzierter Preiserhöhungen. Das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) und das Finanzwissenschaftliche Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo) attestieren in der jüngsten Studie, dass das distributive Argument für den öffentlichen Nahverkehr im Vergleich aller betrachteten Steuerbegünstigungen die stärkste empirische Fundierung hat. Selbst die kritischen Forscher der Universität Saarbrücken, die bis auf Lebensmittel alle Begünstigungen zur Disposition stellen, heben die Notwendigkeit finanzieller Kompensationsmaßnahmen als Folge einer Streichung der Nahverkehrsbezugnisse hervor.

Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer strebt Beibehaltung an

Die verkehrspolitische Brisanz einer massiven Steuererhöhung hat Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer erkannt und dem VDV auf Nachfrage bereits im Sommer 2010 versichert, dass ein Weiterbestehen des ermäßigten Umsatzsteuersatzes im ÖPNV wünschenswert sei und von seinem Ministerium als Ziel angestrebt werde. Die EU-Kommission sieht in der Steuersatzdifferenzierung bei lokalen Dienstleistungen ein Instrument des Umweltschutzes, das den Binnenmarkt nicht stört (Grünbuch KOM(2010) 695). Im europäischen Vergleich würde sich Deutschland mit einer Steuererhöhung ins Abseits begeben. Die in der Mehrwertsteuersystemrichtlinie zur Förderung umweltverträglicher Verkehre vorgesehenen Ermäßigungsmöglichkeiten werden EU-weit mit wenigen Ausnahmen auch im Fernverkehr genutzt (Karte).

Politik setzt falsches Signal

Je nachhaltiger und intensiver der öffentliche Verkehr vom Bürger angenommen wird, desto bedeutender schlägt der Umweltvorteil zu Buche. Mit sozialverträglichen und attraktiven Tarifen lassen sich mehr Fahrgäste gewinnen. Die Politik würde mit einer höheren Verbrauchssteuer für den ÖPNV ein völlig falsches Signal setzen. Eine repräsentative deutschlandweite Erhebung belegt: 90 Prozent der Befragten halten eine Preissteigerung für unangemessen. Nahezu 40 Prozent der erwerbstätigen ÖPNV-Nutzer geben an, bei einer Steuererhöhung auf das Auto umzusteigen. Der Koalitionsvertrag weist den Weg: Aufgaben der Daseinsvorsorge nicht stärker zu belasten und Benachteiligungen abzubauen. Folgt man diesen Vorgaben, so müsste der gesamte öffentliche Verkehr – wie in nahezu allen EU-Mitgliedsstaaten – steuerlich entlastet werden.

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

Fachbereichsleiter Betriebliches Finanz- und Rechnungswesen, Steuern
Telefon 0221 57979-112
stollberg@vdv.de

Inhaltliche Aussagen aus Gutachten und Stellungnahmen zur Ermäßigung des Verkehrs:*

Grünbuch über die Zukunft der Mehrwertsteuer KOM(2010) 695, Dezember 2010:

Ermäßigte Sätze als Instrument des Umweltschutzes, um Anreize für Innovationen im Umweltbereich zu schaffen, scheinen den Binnenmarkt nicht zu stören (vgl. S. 16 f.).

Gutachten des Sachverständigenrates, November 2010:

Die ermäßigte Besteuerung von Schlepliften lässt sich mit sozialpolitischen Argumenten für bestimmte Güter des lebensnotwendigen Bedarfs kaum rechtfertigen (vgl. Tz. 384).

Studie Prof. Kaul (Projektleitung), Saarbrücken, u. a., September 2010:

Es ist sicherzustellen, dass die kommunalen Finanzen von einer Regelbesteuerung des Personennahverkehrs nicht belastet werden (vgl. S. 20).

Bericht des Bundesrechnungshofes über den ermäßigten Umsatzsteuersatz, Juni 2010:

Die Begünstigung der Personenbeförderung mit Schiffen wie mit Bergbahnen ist nicht mehr gerechtfertigt bzw. sachgerecht (vgl. S. 30 f.).

INSM-Gutachten Prof. Peffekoven, April 2010:

Von den Ermäßigungen wären die meisten zu streichen. Ausnahmen könnten u. a. Beförderungsleistungen im Nahverkehr sein. Der Fördereffekt im Verkehr mit Taxen wird nicht erreicht (vgl. S. 36 f.).

Gutachten Prof. Englisch, Augsburg, Februar 2010:

Nach Sozialrecht sind Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr als existenziell notwendig anerkannt. Die steuerliche Freistellung des Existenzminimums ist auch bei der Umsatzsteuer geboten, wenn keine ausgleichenden Sozialleistungen gewährt werden. Folgerichtig müsste der Gesetzgeber im Nah- und Fernverkehr den EU-Mindestsatz anwenden (vgl. S. 5 ff., 14).

22. Subventionsbericht, Januar 2010:

Von erheblicher Bedeutung ist die Förderung des öffentlichen Personennah- und des Schienenverkehrs (vgl. S. 30).

Evaluierung von Steuervergünstigungen, ZEW/FiFo Forschungsauftrag 15/07, Herbst 2009:

Das distributive Argument für den ÖPNV hat die stärkste empirische Fundierung aller betrachteten Steuervergünstigungen. Die Einführung des Normalsatzes müsste durch andere distributive Transferinstrumente wie etwa eine City-Maut oder emissionsbezogene Abgaben flankiert werden (vgl. S. 15, 71).

Mitteilung der Kommission KOM(2007) 380, Juli 2007:

Öffentliche Verkehrsmittel sollten beim Steuersatz eine Vorzugsbehandlung erfahren (vgl. S. 12).

* Eine ausführliche Dokumentation der angeführten Fundstellen finden VDV-Mitglieder im geschützten Bereich der Webseite www.vdv.de (steuerliche Fachinfo »Subventionsberichte«).

Energie- und klimapolitische Ziele der Regierung: Was können Busse und Bahnen leisten?

Das Bundeskabinett hat am 28. September 2010 das Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung beschlossen. Das Energiekonzept ist insoweit positiv zu bewerten, da es das Ziel der Verkehrsverlagerung hin zu Bussen und Bahnen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr enthält und damit die Problemlösungskompetenz der VDV-Mitglieder unterstreicht.

Die für die VDV-Mitglieder wesentlichen Eckpunkte des bis 2050 strategisch ausgerichteten Energiekonzeptes sowie der zugrunde liegenden Szenarien sind:

- Der Endenergieverbrauch soll im Verkehrsbereich im Vergleich zum Basisjahr 2005 bis 2020 um rund zehn Prozent und bis 2050 um rund 40 Prozent gesenkt werden.
- Ein Fokus im Verkehrssektor liegt auf dem Thema Elektromobilität; Ziel sind eine Million Elektrofahrzeuge bis 2020 und etwa sechs Millionen bis 2030.
- Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur sollen erhöht und auf die Knotenpunkte und Engpässe konzentriert werden, die für das Netz von zentraler Bedeutung sind. Dabei sollen für die zentralen aufkommensstarken Verbindungen spezielle Korridore für den Schienengüterverkehr entwickelt und prioritär ausgebaut werden.
- Mit ihrer Kraftstoff- und Mobilitätsstrategie wird die Bundesregierung konkrete Angebote machen, um umweltfreundliche Mobilitätsformen als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu stärken.
- Die Ausdehnung der Nutzung von Biokraftstoffen auf den Bahnverkehr soll geprüft werden.

Bewertung

Das Bekenntnis zum Ausbau der Schieneninfrastruktur ist zu unterstützen. Die noch zu erstellende Kraftstoff- und Mobilitätsstrategie, die umweltfreundliche Mobilitätsformen als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr stärken soll, ist zu begrüßen. Der Einsatz erneuerbarer Energien in der Stromerzeugung und die Steigerung der Wirkungsgrade in der Energieerzeugungskette führen zu einer Verbesserung der Energie- und CO₂-Bilanz aller elektrisch betriebenen Fahrzeuge im ÖPNV und SGV. Der Ausbau der Elektromobilität und die in diesem Zusammenhang angedachten Priorisierungsmaßnahmen für



Busse & Bahnen sind die Lösung für mehr Klimaschutz im Verkehr

Elektroautos, z. B. durch freies Parken (die noch im Entwurf angedachte Benutzung der Busspuren wurde im endgültigen Konzept gestrichen!), enthalten keine Aussagen zur Stärkung der heute schon bestehenden Elektromobilität von Bussen und Bahnen. Insoweit ist das Konzept kritisch zu sehen. Es geht nicht an, dass geplante Investitionen zur Förderung der Elektromobilität ausschließlich dem Pkw zugutekommen sollen.

Ausblick

Der schon lange angekündigte Ausbau der Schieneninfrastruktur und auch die Lippenbekenntnisse zum Ausbau des ÖPNV müssen kontinuierlich auf bundes- und landes-, aber auch kommunaler Ebene eingefordert werden. Der VDV wird aktiv bei der Umsetzung des Energiekonzeptes und der zu erstellenden Kraftstoff- und Mobilitätsstrategie mitarbeiten. Welche Auswirkungen die Aktivitäten zur Elektromobilität auf das Mobilitätsverhalten haben können und welche Konsequenzen sich daraus für Verkehrsunternehmen ableiten, wird Anfang 2011 in einem verbandsinternen Positionspapier zum Thema Elektromobilität präsentiert.

Dipl.-Ing. Uta Maria Pfeiffer
Fachbereichsleiterin Nachhaltigkeitstrategie
Telefon 0221 57979-134
pfeiffer@vdv.de

Ticketautomaten: Empfehlungen für mehr Effizienz und Kundenfreundlichkeit

VDV-Schriften als Grundlage für Lastenhefte stellen eine wichtige Leistung des Verbandes dar. Eine Arbeitsgruppe aktualisiert die Empfehlungen der funktionalen Ausschreibungsinhalte für die stationären (sTA) und mobilen (mTA) Ticketautomaten sowie für mobile Ticketdrucker (mTD). Damit wird das Praktikerwissen der Branche gebündelt und den Be- und Herstellern die Chance zur Vereinheitlichung und damit zur Kostensparnis gegeben. Auch dem Ziel einheitlicher Kundenschnittstellen kann so näher gekommen werden.

Je nach Tarif und Vertriebswegemix werden bei den Verkehrsunternehmen – die nicht ausschließlich auf den personenbedienten Verkauf setzen – 15 bis 40 Prozent der Ticketumsätze an Automaten erzielt. Da Zeitkarten oft abonniert werden, sind die Ticket-Verkaufsvorgänge gleichsam selbstbedient. Ticketautomaten und mobile Terminals sind trotz »Handy-Apps« und Onlineshops immer noch das Rückgrat des Vertriebs, insbesondere für Gelegenheitskunden. Auch für das (e)Ticket kann diese Infrastruktur – entsprechend aufgerüstet – gute Dienste leisten.

Die Neufassungen der VDV-Schriften sind nun Lastenheft-Empfehlungen, die der beschaffenden Stelle aufzeigen, wo und wie entsprechend der örtlichen Situation aus den technischen Möglichkeiten gewählt werden kann. Dies ist notwendig, da der Fortschritt in der Informations- und Kommunikationstechnologie auch die Automatenlandschaft erreicht hat. Heute besteht die Möglichkeit, die Versorgung der Verkaufsgeräte mit Tarifdaten sowie die Übermittlung von Verkaufs- und Zustandsdaten an das Betriebsführungssystem online zu gestalten. Damit können Wartungs- und Versorgungsdienste kostengünstiger geplant werden.

Auch die Auswahl der Bezahlmöglichkeiten ist heute komplexer als früher. Selbst bei der Bargeldannahme muss entschieden werden, wie die Münzspeicher und Kassen dimensioniert und ob Banknoten angenommen und zurückgegeben werden sollen. Die bargeldlosen Zahlungsarten Girocard (früher ec-Karte), Kreditkarten oder Geldkarten-Chip sowie die Bezahlvarianten des (e)Tickets (Kontobindung und Werteinheiten) sind als Optionen möglich.

Als eine entscheidende technische Neuerung empfiehlt die VDV-Arbeitsgruppe die Verwendung der Touch-Display-Technik für die Kundenschnittstelle an selbstbedienten Automaten. Die frei programmierbaren Oberflächen ermöglichen es den Verkehrsunternehmen, den Verkaufsvorgang zielgruppengerecht

zu gestalten. So erhalten geübte Kunden eine schnelle Übersicht der beliebtesten Tickets oder es werden spezielle Sortimente, z. B. für Touristen, angeboten. Der Kauf von Tickets nach bestimmten Zielen kann durch Auswahllisten vereinfacht werden.



Eine schnelle und einfache Bedienung: Benutzerfreundliche Ticketautomaten sorgen für mehr Kundenzufriedenheit

Eine wichtige Zielsetzung für den VDV ist es, den Zugang zu Bussen und Bahnen und den Erwerb der notwendigen Tickets einfach und kundenfreundlich zu gestalten. Insbesondere für Kunden, die in mehreren Nahverkehrsräumen unterwegs sind oder zwischen unterschiedlichen Unternehmen wechseln, ist es eine große Hilfe, wenn die einmal gelernten Schritte auch bei einem »fremden« Automaten zum Erfolg führen. Auch die DB AG führt aktuell bundesweit eine modernisierte Benutzeroberfläche für sTA ein.

Als nächster Arbeitsschritt wird deshalb versucht, für die neuen Touch-Display-Automaten ein allgemeines Bedienschema abzuleiten, das die unterschiedlichen Anforderungen der Tarifgebiete und der Nutzergruppen aufnimmt.

Ticketautomaten und Ticketdrucker stellen einen wesentlichen Bereich des Kundenkontaktes der Verkehrsunternehmen dar. Gemeinschaftliche Standards sind hier ein Weg zur Beschaffung von wirtschaftlichen Vertriebskomponenten und zur Steigerung der Kundenzufriedenheit.

Dr.-Ing. Dipl.-Kfm. Till Ackermann
 Fachbereichsleiter Volkswirtschaft,
 Marketing, Tarif und Vertrieb
 Telefon 0221 57979-110
 ackermann@vdv.de

Fahrgastrechte in Deutschland und Europa weiter im Blickfeld der Politik

Das Thema »Fahrgastrechte« war auch im Jahr 2010 wieder ein wichtiges Politikfeld. In der EU wurden hierbei neue Busfahrgastrechte beschlossen (vgl. hierzu auch den Beitrag von Herrn Weber, Seite 11). In Deutschland war die Diskussion einerseits noch von der Umsetzung der neuen Fahrgastrechte für den Eisenbahnverkehr geprägt, andererseits galt es, die nationale Politik bei ihrem Handeln auf europäischer Ebene und bei neuen Initiativen sowohl für den Bus- als auch für den Bahnbereich zu begleiten.

Nachdem im Jahr 2009 die Eisenbahn mit dem Inkrafttreten der neuen Fahrgastrechte-Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und dem Erlass des Gesetzes zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 im Mittelpunkt standen, lag die wichtigste Entwicklung bei den Fahrgastrechten im Jahr 2010 im Busbereich.

Europa bestimmt Fahrgastrechte für die Busverkehre

Bereits am 3. Dezember 2008 hatte die EU-Kommission einen Verordnungsvorschlag über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr vorgelegt. Danach zogen sich die Beratungen zwischen den europäischen Institutionen hin, bis 2010 eine politische Einigung über den Verordnungsvorschlag zwischen dem Europäischen Parlament und dem Verkehrsministerrat erfolgte, die letztlich Anfang 2011 in der Veröffentlichung als Verordnung (EU) Nr. 181/2011 im EU-Amtsblatt mündete. In diesem Zeitraum nahm der VDV sowohl über die deutschen Vertreter als auch im Rahmen seiner Arbeit auf europäischer Ebene immer wieder Einfluss, um möglichst praxistaugliche und wirtschaftlich vertretbare Regelungen zu finden. Der wichtigste Erfolg in diesem Zusammenhang war sicherlich, dass die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 zwischen Fernbusverkehren und dem ÖPNV unterscheidet und für die ÖPNV-Busverkehre nur hinsichtlich einiger Basisrechte gelten wird.

Aufgaben bleiben

Das Thema Fahrgastrechte bleibt weiterhin im Blickfeld sowohl der europäischen als auch der nationalen Politik. Dies zeigen verschiedene Initiativen. So wurde Anfang 2010 auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar bereits beschlossen, dass unterschiedliche Fahrgastrechte bei den Verkehrsträgern möglichst beseitigt werden sollen. Diese Auffassung entspricht auch derjenigen der EU-Kommission, die in einer Ankündigung vom 27. Oktober 2010 unter dem Titel

»Auf dem Weg zu einer Binnenmarktakte« (KOM(2010) 608 endgültig) kundgab, eine Mitteilung zu den Fahr- und Fluggastrechten für sämtliche Verkehrsträger auszuarbeiten. Der VDV begleitet diese Aktivitäten insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass die Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsträger – auch im Hinblick auf die finanzielle Leistungsfähigkeit – beachtet werden müssen.

Im Deutschen Bundestag gab es 2010 mehrere Initiativen sowohl von den Regierungs- als auch den Oppositionsparteien, bei den Fahrgastrechten noch einmal zuzulegen. So verabschiedete der Deutsche Bundestag am 22. April 2010 eine Entschließung der Regierungsfractionen (Drucksache 17/1162), ein Konzept vorzulegen, das unter anderem eine Verbesserung der Fahrgastrechte im Hinblick auf rechtzeitige und umfassende Informationen über Alternativen bei Zugausfällen, auch über ausreichende Fahrzeugkapazitäten, über den Regelfahrplan hinausgehende Angebote sowie gegebenenfalls zum Umgang mit minderjährigen Fahrgästen enthalten soll.

Von der Opposition stammte ein Antrag (Drucksache 17/3865), der u. a. vorsah, die Verbraucherrechte auf Rückzahlungsansprüche anteilig am Fahrpreis ab einer Verspätung von 30 Minuten auszudehnen, die Bagatellgrenze bei Verspätungsschädigungen im Eisenbahnverkehr abzuschaffen und Schadenersatzansprüche auch auf entstandene Folgeschäden zu gewähren.

Einen wichtigen Meilenstein wird hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Fahrgastrechte der Bericht des Bundesverkehrsministeriums darstellen, den die Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. Oktober 2010 angefordert hat. Danach soll das Ministerium im Hinblick auf weitere Verbesserungen der Fahrgastrechte im Herbst 2011 über die bisherigen Erfahrungen informieren.

Rechtsanwalt Thomas Hilpert

*Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung und
Beförderungsbedingungen
Telefon 0221 57979-158
hilpert@vdv.de*

Wechselwirkungen zwischen Finanzierungsinstrumenten und Genehmigungsrecht

Ausgleichszahlungen für Aufgaben der Daseinsvorsorge im ÖPNV können durch Einzelregelung an ein bestimmtes Unternehmen vergeben oder durch allgemeine Vorschriften an alle Unternehmen in einem bestimmten Gebiet gewährt werden. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird voraussichtlich den Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit neu definieren. Dieser wird dann das Scharnier zwischen Finanzierungsinstrumenten und Genehmigungsrecht bilden. Welche konkrete Wirkung der für das PBefG vorgesehene »Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre« hat, hängt wesentlich von der Art der Finanzierung ab.

Während nach dem im Berichtsjahr geltenden PBefG die Frage der Eigenwirtschaftlichkeit nicht davon abhängt, ob eine öffentliche Kofinanzierung individuell für ein bestimmtes Unternehmen oder allgemein für alle Unternehmen erfolgt, zeichnet sich für die aktuelle PBefG-Novelle ab, dass die Grenze zwischen eigenwirtschaftlichen (»kommerziellen« oder »marktinitiierten«) und gemeinwirtschaftlichen Verkehren genau dort gezogen werden wird. Im zukünftigen PBefG werden die individuell kofinanzierten Verkehre nicht mehr eigenwirtschaftlich sein, während bei einer Finanzierung durch allgemeine betreiberunabhängige Regelungen eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen vorliegen.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kennt zwei Instrumente der Ausgleichsgewährung: den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (z. B. Betrauung oder Verkehrsvertrag) und die allgemeine Vorschrift (z. B. Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG), Letztere innerhalb oder außerhalb des Anwendungsbereichs.

Die eigenwirtschaftlichen Verkehre werden voraussichtlich im Genehmigungsverfahren nach dem PBefG unter bestimmten Voraussetzungen Vorrang haben. Welche konkreten Auswirkungen dies hat, hängt nicht nur von den im PBefG festzulegenden inhaltlichen und Verfahrensregeln ab, sondern auch davon, welche Instrumente die kommunalen Gebietskörperschaften und die Länder für die ÖPNV-Finanzierung verwenden.

Direktvergabe – Wettbewerb

Die Direktvergabe an den internen Betreiber, also in der Praxis das eigene Unternehmen kommunaler Gebietskörperschaften, ist in aller Regel nur möglich, wenn die Finanzierung zumindest teilweise individuell erfolgt. Individuelle Finanzierung kann aber auch die Vergabe eines Verkehrsvertrags nach Ausschreibung darstellen. Betreiberneutrale Finanzierung durch allge-

meine Vorschriften kann mehr Handlungsspielraum für die Verkehrsunternehmen bedeuten. Wettbewerb findet dabei im Verfahren um die Erteilung der Linien Genehmigung statt. Je nach der konkreten Ausgestaltung kann sich der Genehmigungswettbewerb in manchen Fällen ökonomisch und praktisch kaum noch von einer Ausschreibung unterscheiden, wie etwa beim sogenannten »Wittenberger Modell«.

Unternehmensbezogen oder betreiberneutral?

Mit der Entscheidung darüber, ob eine individuelle oder eine allgemeine Kofinanzierung des öffentlichen Verkehrs erfolgen soll, entscheidet die öffentliche Hand auch mit über die Frage von Ausschreibung, Direktvergabe oder Genehmigungswettbewerb. Aus Sicht des VDV darf weder durch ausschließlich allgemeine Finanzierungsinstrumente die Vergabe an kommunale Unternehmen ausgehebelt werden, noch ist jeglicher Verkehr in das Korsett eines Verkehrsvertrages zu zwingen.

Rechtsanwalt Martin Schäfer

Fachbereichsleiter Personenbeförderungsrecht und Recht der öffentlichen Verkehrswirtschaft

Telefon 0221 57979-152

schaefer@vdv.de

VDV aktiv in der Förderung intermodaler Reiseketten

Eine nachhaltige Beeinflussung des Modal Split und damit auch die Erreichung übergeordneter sozialer und umweltpolitischer Zielsetzungen kann nur in dem Maße gelingen, wie Fahrgäste aus anderen Verkehrsträgern an den ÖPNV gebunden werden. Dabei kommt es entscheidend darauf an, auch Fahrgäste zu erreichen, die nur für Teile einer Reisekette Verbundverkehrsmittel benutzen. Der VDV und seine Mitglieder stehen hierbei als Partner im Mittelpunkt.

Der Grundgedanke durchgängiger und intermodaler Reiseketten kommt in zahlreichen Kooperationsprojekten des VDV und seinen Partnern zum Tragen. Die Fahrtberechtigungen werden dabei – ähnlich wie bei Kombi-Tickets – an ein weiteres Mobilitätsereignis gekoppelt, um die tariflichen Voraussetzungen über die Grenzen von Verkehrsverbänden und Verkehrsträgern hinweg zu schaffen. Dadurch besteht z. B. mit dem Lösen eines Flug- oder Fernverkehrstickets automatisch eine Fahrtberechtigung für den Vor- und Nachlauf im ÖPNV. Die Notwendigkeit eines zusätzlichen Fahrausweiserwerbs entfällt, wenn nur ein Ticket mit übergreifender Gültigkeit ausgestellt wird.

Bei diesen Kooperationen handelt es sich meist um sogenannte obligatorische ÖPNV-Angebote, bei denen alle potenziellen Nutzer eines Angebotes unabhängig von der tatsächlichen Nutzung ein geringes Nutzerentgelt zahlen. Die solidarische Finanzierung macht das Angebot für den einzelnen Nutzer attraktiv und führt langfristig zu einem steigenden Modal Split.

Strategische Partner gewinnen

Die externen Partner, also dem ÖPNV nicht angehörenden Organisationen und Unternehmen, werden zu strategischen Partnern. Diese Partnerschaften müssen zukünftig so gestaltet werden, dass sowohl administrative und operative Prozesse vereinfacht werden und die Zahl der Kooperationen und der damit beförderten Personen ausgebaut wird, um auch das politische Gewicht dieser Allianzen im Interesse mobiler Bürger und eines verlässlich ausgestatteten ÖPNV nutzen zu können.

Der VDV arbeitet intensiv in verschiedenen Ausschüssen und Arbeitskreisen an der Konzeption und der Umsetzung bundesweiter Ticket-Kooperationen. Der VDV tritt dabei als koordinierendes Element zwischen den Verbänden und Verkehrsunternehmen einerseits und den externen Vertragspartnern andererseits auf und unterstützt die Vertragsverhandlungen und Gestaltungsprozesse durch die Gremienarbeit mit

dem Ziel, eine Vertrauensbasis zwischen allen Beteiligten zu fördern und konsensfähige und übertragbare Lösungen zu entwickeln.

Übergeordnete Ziele verfolgen

Nur der ganzheitliche Blick über Unternehmens- und Verbundgrenzen hinweg lässt die übergeordnete Bedeutung der Kooperationen erkennen. Sprechen Umsätze und Kosten auch nicht immer von Anfang an für den Ausbau einzelner Kooperationen, so bringt ein Vertrauensvorschuss aller Beteiligten den Zug häufig ins Rollen – und genau darauf kommt es an.

Im Jahr 2010 stand die Umsetzung der intermodalen Flugreise im Fokus der Aktivitäten. Der geschlossene Rahmenvertrag zwischen DB Vertrieb GmbH und VDV stellt die Nutzung von Verbundverkehrsmitteln im Rahmen der Flugreise auf eine neue Basis. Im Zuge der Neuordnung im November 2010 konnte die Kooperation von 14 bisher kooperierenden Veranstaltermarken auf 25 Marken ausgedehnt und damit ein neuer Standard für die Flugreise mit Bus und Bahn gesetzt werden.



Die Produkte »Fahren und Fliegen«, »City-Ticket«, »City mobil« und »Rail&Fly inclusive« bringen insgesamt etwa 150 Vertragspartner und Marken zusammen. Fast 35 Millionen Kunden profitieren nun jährlich von diesen Kooperationen.

Dipl.-Volksw. Nils Laschinsky

Fachbereichsleiter für Verbundfragen und Statistik

Telefon 0221 57979-149

laschinsky@vdv.de

Die Vergabe nach Verordnung 1370/2007 im Stresstest – Klärung tut not

Nach ihrem Inkrafttreten im Dezember 2009 standen die speziellen Vorschriften über die Vergabe von Personenverkehrsdienstleistungen – einem Stresstest gleich – schon im Jahr 2010 schnell auf dem Prüfstand. Dabei zeigte sich, dass die rechtssichere Klärung und nicht weitere Verkomplizierung Ziel sein muss.

Obwohl die EU-Verordnung (EG) 1370/2007 im Kern als beihilferechtliche Vorschrift konzipiert ist, enthält sie darüber hinaus besondere Vergaberegulungen für die Betreiber von Personenverkehrsdienstleistungen im öffentlichen Interesse. Hier finden sich vor allem die Vorschriften für Vergaben an die »internen Betreiber« kommunaler Körperschaften, an Betreiber von Schienenpersonennahverkehrsleistungen und die erleichterten Vergaben an kleine und mittlere Unternehmen. Diese Vorschriften bilden ein sinnvolles Sonderrecht zur Vergabe von Personenverkehrsdienstleistungen.

Abgrenzung der Vorschriften kommt Stresstest gleich

Trotz des ursprünglichen Willens, einen europaweit gültigen und einheitlichen Rechtsrahmen zu schaffen, zeigt die Anwendung in der Vergabepaxis nach Inkrafttreten ein anderes Bild, insbesondere beim straßengebundenen ÖPNV. Der Umgang mit der Vielzahl an nicht aufeinander abgestimmten Vorschriften, sich überlappenden Definitionen und nicht zuletzt fehlende Richtungsentscheidungen des Gesetzgebers bereiteten den zur Entscheidung berufenen Stellen erhebliches Kopfzerbrechen. So zeigten insbesondere eine Entscheidung der Vergabekammer Münster (Az. VK 6/10 vom 7. Oktober 2010) und die in derselben Sache ergangene Entscheidung des OLG Düsseldorf (Az. VII-Verg 48/10), dass die Abgrenzung von den Vorschriften des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) einem Stresstest für die neuen Vorschriften gleichkommen können. Gründe für diese Schwierigkeiten waren sicherlich auch in der bis dahin unterbliebenen Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu suchen. Zeitgleich wurde auch im SPNV um die Klarstellung der Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Direktvergabe nach der Verordnung gerungen. Mit der Entscheidung des BGH (Az. X ZB 4/10) in der Sache Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gegen Abellio GmbH fand dieses Ringen einen vorläufigen Abschluss, wobei der BGH in einzelnen Regelungen des deutschen Vergaberechts nationales Recht sah, welches – auch – die Anwendung der Regelung des Art. 5 Abs. 6 VO 1370 zunächst verhindere.

VDV setzt sich für Klärung ein – neue Belastungsprobe aus Brüssel

Eigentlich schon mit Veröffentlichung des Verordnungstextes im Jahre 2007 und damit schon zwei Jahre vor dem Inkrafttreten seiner Vorschriften begann die Diskussion, aber auch das Gerangel um die Folgen für den nationalen Rechtsrahmen. Der VDV setzte und setzt sich dabei sowohl beim PBefG als auch beim AEG für eine Umsetzung ein, die die Anwendungsmöglichkeiten der speziellen Vergaberegulungen der Verordnung im nationalen Recht sichert. Als wäre das Spannungsfeld zwischen den Vorschriften der Verordnung und deren nationaler Umsetzung nicht schon geladen genug, droht 2011 mit der Gesetzgebungsinitiative der Kommission zur Vergabe sogenannter Dienstleistungskonzessionen auch schon weiteres Potenzial für Unstimmigkeiten. Die im Rahmen einer generellen Überarbeitung des Regelwerks zum europäischen Binnenmarkt und für das Frühjahr 2011 angekündigte Installation dieses Rechtsregimes deutet an, dass auch in naher Zukunft die Diskussion um den Anwendungsbereich der Vergabevorschriften der Verordnung aktuell bleiben könnte. Unterlag die Vergabe solcher Dienstleistungskonzessionen bisher keinem gesonderten europäischen oder nationalen Vergaberecht, könnte bei unscharfer Formulierung solcher neuer Vorschriften weiteres Potenzial für Abgrenzungsschwierigkeiten heraufbeschworen werden. Auch hier muss gelten, dass der VDV sich auf breiter Basis für die Geltung der besonderen und sinnvollen Vorschriften der Verordnung entschieden einsetzt.

Ass. jur. Stefan Bahrenberg
 Fachbereichsleiter Vergabe-, Kartell- und Wettbewerbsrecht
 Telefon 0221 57979-143
 bahrenberg@vdv.de

Arbeitsmarkt, Fachkräfte, Bildung – die Branchen vor großen Herausforderungen

Die guten Nachrichten: Noch nie waren in Deutschland so viele Menschen beschäftigt wie im Jahr 2010. In den nächsten zehn Jahren benötigen Industrie und Dienstleistungssektor mehrere Millionen zusätzliche Fachkräfte, darunter immer mehr Meister, Fachwirte, Techniker und Akademiker. **Die schlechten Nachrichten:** Aufgrund des demografischen Wandels wird bis zum Jahr 2020 ein Rückgang der Schulabsolventen um zehn Prozent und der Erwerbspersonen um 1,8 Millionen prognostiziert. **Wie können Verkehrsunternehmen im Personen- und Eisenbahnverkehr auf diese Herausforderungen reagieren und welche Unterstützung bietet der Verband seinen Mitgliedern an?**

Bis 2015 planen die ÖPNV- und SPNV-Mitgliedsunternehmen des VDV rund 32.000 bis 36.000 Personaleinstellungen. Das entspricht einer jährlichen Einstellungsquote von circa vier Prozent. Hinzu kommen viele Tausende im Sektor des Schienengüterverkehrs. Das sind zentrale Ergebnisse des Gutachtens zum »Arbeitsmarkt Öffentlicher Verkehrsunternehmen«, das die VDV-Akademie gemeinsam mit dem VDV und dem VDV-Förderkreis 2010 veröffentlichte. Die Unternehmen rechnen vor allem ab 2013 mit gravierenden Problemen, junge qualifizierte Arbeitnehmer zu gewinnen.



Das VDV-Gutachten zum »Arbeitsmarkt Öffentlicher Verkehrsunternehmen« gibt es zum Herunterladen auf den Internetseiten www.vdv.de und www.vdv-karriere.de

Die Verknappung des Fachkräfteangebots führt in der Perspektive zu einem bedeutsamen Rekrutierungswandel: Bewerber/-innen haben die Wahl zwischen vielen Arbeitsangeboten, Unternehmen müssen lernen, sich als attraktive Arbeitgeber im Wettbewerb zu präsentieren. Bisher war es umgekehrt: Arbeitgeber müssen ihre Präsenz auf den Arbeitsmärkten und ihre Rekrutierungs- und Bindungsinstrumente deutlich »schärfen«. Systematische Kooperationen mit Schulen und Hochschulen, intensive Nutzung herkömmlicher und neuer Medien (Web 1.0 und 2.0), Ausschreibung

von Praktika, Studien-, Bachelor- und Masterarbeiten und vieles mehr können zu hoher Präsenz auf den Bewerbermärkten beitragen. Attraktive Arbeitsbedingungen für Voll- und Teilzeitbeschäftigte, Mitarbeiter/-innen im Schichtdienst, für junge Menschen und für das »große und unerschlossene Arbeitsmarktpotenzial der Frauen« bilden den geeigneten betrieblichen Rahmen für Rekrutierungserfolge – so das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung.

Der Verband unterstützt seine Mitglieder mit jährlichen »VDV-Personal- und Unternehmensbörsen«, dem Internetportal www.vdv-karriere.de, Rundbriefinformationen zu Förder- und Rekrutierungshilfen der Bundesagentur für Arbeit und der Industrie- und Handelskammern sowie regionalen Informationsveranstaltungen (ab 2011) bei der Personalgewinnung.

Berufsausbildung und Mitarbeiterbindung

Investitionen in die Aus- und Weiterbildung haben für Gewinnung und Bindung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine oftmals unterschätzte Bedeutung. Viele Studien belegen, dass ein hohes Bildungsengagement zur Arbeitgeberattraktivität beiträgt. Untersuchungen zeigen auch, dass Betriebe, die ausbilden, ein um circa 50 Prozent geringeres Risiko haben, freie Stellen mit geeigneten Bewerbern besetzen zu können. Erfreulich ist, dass 58 Prozent der VDV-Mitgliedsunternehmen in der Berufsausbildung engagiert sind; jedoch liegt die Ausbildungsquote lediglich bei durchschnittlich 3,1 Prozent. Die Zahl der Ausbildungsverträge im gesamten Verkehrsgewerbe ist laut DIHK zwischen 2003 und 2009 um 3,1 Prozent gesunken. Trotz knapper Kassen ist es in Anbetracht der bevorstehenden Trendwende sinnvoll, seitens der Unternehmen bald gegenzusteuern.

Die Berufsausbildung in Deutschland wird ihr Gesicht in den kommenden Jahren massiv verändern:

- Der wachsende Bedarf an höher qualifizierten Fachkräften wird zu einem Ausbau der dualen Studiengänge (Berufsausbildung und Studium »in einem Zug«) führen.
- Die Schnittstellen zwischen der Berufsausbildung und dem System Berufsausbildungsvorbereitung (in dem viele Jugendliche landen, die als nicht »ausbildungsreif« gelten) werden effizienter gestaltet werden müssen. Die betriebliche Berufsausbildung wird sich in Form von »Ausbildungsbausteinen« qualitativ nach unten »öffnen«.

Karriere machen bei Bus und Bahn

Ohne Busse und Bahnen läuft nichts in unserer mobilen Gesellschaft. Jeden Tag nutzen deutschlandweit mehr als 28 Millionen Fahrgäste die Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Immer mehr Güter werden aus Verantwortung für Mensch und Umwelt auf der Schiene transportiert. Kurz: Die Verkehrsbranche hat Zukunft.

Mit dem Karriere- und Bildungs-Portal des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bietet Ihnen die VDV-Akademie einen umfassenden Überblick zu den beruflichen Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten und den Chancen des beruflichen Aufstiegs in dieser wissensintensiven Branche. Steigen Sie jetzt ein!

Bildungsberatung
Sie haben Fragen zur Aus- und Weiterbildung?

VDV-Ausbildungsbörse
Finden Sie hier Ihre Wunschausbildung!

Arbeitgeber im Profil
Wer sie sind. Was sie suchen.

Gutachten Arbeitsmarkt

ÖPNV-Unternehmen planen über 32.000 Neueinstellungen bis 2015

Die Unternehmen der ÖPNV-Branche werden bis zu Jahr 2015 rund 32.000 neue Mitarbeiter einstellen. Insbesondere Auszubildende, Fahrpersonal für Busse und Bahnen sowie Instandhaltungs-Mitarbeiter werden gesucht. Auch Akademiker haben große Chancen. Das sind zentrale Ergebnisse eines VDV-Gutachtens zum Arbeitsmarkt Öffentlicher Verkehrsunternehmen. mehr

Nachgefragt

„Technische Herausforderungen durch innovative Projekte und die Gewissheit, einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten – als Ingenieur im ÖPNV habe ich beides.“

Roman Matzke (26) entschied sich nach seinem Abitur in die Automobilindustrie für den Berufseinstieg bei der VDG Verkehrs-Akademiegesellschaft Nürnberg. Als Trainee lernt er seine spätere Tätigkeit als Projekt-Ingenieur für Kommunikationssysteme von der Pike auf kennen.

Aktuelles aus Bildung und Beruf

14.03.2011
Junge Menschen: Länger in Ausbildung, später einberufung

02.03.2011
ÖDV: +Studiengebühren sind bundesweit auf dem Rückzug

24.02.2011
VDV: Studiengebühren durch rot-grüne Regierung wieder abgeschafft

>> Alle Meldungen

Unter www.vdv-karriere.de sind umfangreiche Informationen zur Beschäftigung im öffentlichen Verkehr zu finden

- Die Ausbildungslandschaft wird weiter in Richtung gestufte Berufsausbildung verändert: Vollqualifizierende Berufsabschlüsse nach zweijähriger Ausbildungszeit (wie im Baugewerbe üblich) mit der Möglichkeit, ein weiteres drittes Ausbildungsjahr »aufzusatteln«, werden auch in der Verkehrsbranche und ihren Berufsbildern vermehrt Einzug halten müssen.
- Ausbildungsberufe, die ihren Fokus auf die Fahrdiensttätigkeiten im ÖPNV, Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr richten (Fachkraft im Fahrbetrieb und Eisenbahner/-in im Betriebsdienst), werden hohe Wachstumsraten aufweisen, da hier heute schon mehr Qualität und höhere Flexibilität in der Tätigkeitsausübung verlangt werden.

Berufliche Weiterbildung und das System beruflicher Bildungswege

Auch die berufliche Weiterbildung ist einem raschen Wandel unterworfen. Geprägt wird dieser durch branchenbezogene Spezialisierungen sowie neue, durchlässige Bildungsangebote. Die laufende Neuordnung des Berufsbilds Verkehrsfachwirt/-in (IHK) fokussiert auf den Personenverkehr einerseits und den Güterverkehr andererseits. Auch die Neuordnung des Kraftverkehrsmeisters (IHK) ist ein Beispiel für Branchen Anpassungen. Vielfältig werden künftig die Möglichkeiten für nichtakademisch ausgebildete Fachkräfte (Meister und Fachwirte) in den Unternehmen sein, den Bildungs-»Durchstieg« in die Hochschulausbildung zu schaffen.

»Aufstieg durch Bildung« nennt sich eine Qualifizierungsinitiative der Bundesregierung, die mehr Bildungschancen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene

verspricht. Für jede Zielgruppe und jede Bildungsstufe gibt es spezielle Förder- und Finanzierungsprogramme, die das Ziel verfolgen, (Weiter-)Bildung transparenter und durchlässiger zu gestalten und als kollektives »Programm für lebenslanges Lernen« zu positionieren.

Das System beruflicher Bildungswege (SyBil), das VDV und VDV-Akademie in den vergangenen Jahren entwickelt haben, orientiert sich an den Prinzipien Durchlässigkeit und Transparenz. Es trägt dazu bei, die Kompetenzen der für die Branche wichtigen Berufsbilder zu beschreiben und ihre Karrierepfade zu entwickeln. Der Verband, sein Ausschuss für Personalwesen, die entsprechenden Unterausschüsse und die VDV-Akademie werden diesen Wandel der Bildungslandschaft weiter aktiv und offensiv begleiten, indem sie

- in Sachverständigenausschüssen des Bundesinstituts für Berufsbildung zur Neuordnung von Aus- und Weiterbildungsberufen mitarbeiten,
- Ausbilderkonferenzen, Personalkongresse und Fachgespräche zur Aus- und Weiterbildung und zur Entwicklung der Humanressourcen durchführen,
- das System beruflicher Bildungswege in Zusammenarbeit mit den Bildungs- und Personalexperten der Unternehmen permanent weiterentwickeln.

Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz

Fachbereichsleiter Bildung und
Geschäftsführer VDV-Akademie
Telefon 0221 57979-171
weber-wernz@vdv.de

Nationale und europäische Projekte zur Professionalisierung und Frauenförderung

Projekte zur Personal- und Organisationsentwicklung in Verkehrsunternehmen sind das Salz in der Suppe der Akademie-Arbeit. Neben Lehrgängen und Tagungen markieren sie seit mehreren Jahren eine gewichtige Arbeitssäule. Die Projekte werden zumeist mit Drittmitteln aus nationalen und europäischen Töpfen gefördert und mit verschiedenen Kooperationspartnern durchgeführt.

An zwei zentralen Fragestellungen arbeitet das Projekt ProVes, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und dem Europäischen Sozialfonds gefördert wird: Wie wollen Verkehrsunternehmen in Zukunft arbeiten und lernen? Welche Kompetenzen benötigen sie dafür? Im Zusammenwirken von vier Forschungspartnern, vier Modellunternehmen des ÖPNV sowie weiteren Betrieben und Institutionen wird die gesamte Palette moderner Personal- und Organisationsarbeit beleuchtet: Mischarbeit, Kompetenzmodelle, Berufsbilder und Karrierepfade, altersgerechte Arbeitssysteme, Demografie. Die Ergebnisse des auf drei Jahre angelegten Projekts werden in ein Modell branchenbezogener Dienstleistungsfacharbeit münden. Zielsetzung ist, den Anteil sogenannter »mittlerer« Qualifikationen anzuheben, indem un- und angelernte Tätigkeiten in Richtung einer Profession (»Verberuflichung«) entwickelt werden.

Besser ausgebildete Fachkräfte, ein größeres Einsatzspektrum und eine gestiegene Leistungsfähigkeit der Beschäftigten sowie mehr Qualität in der Dienstleistung charakterisieren den Nutzen für die Unternehmen. Die Beschäftigten können von dem Projekt vor allem Konzepte für eine stabile Sicherung ihrer Beschäftigungs- und Arbeitsfähigkeit erwarten.

Die VDV-Akademie betreibt unter www.proves-projekt.de eine Website, die viele Informationen rund um die verschiedenen Arbeitsvorhaben enthält. Regelmäßig finden öffentliche »Thementage« statt, die Projektergebnisse vorstellen, diskutieren sowie ihren Transfer in die Branche sicherstellen. Das Projekt wird Mitte 2012 mit der Publikation eines betrieblichen Handlungsleitfadens abschließen.

Women Employment in Urban Public Transport Sector (WISE)

Das Gender-Projekt zielt auf eine Bestandsaufnahme der Situation von weiblichen Beschäftigten in der europäischen ÖPNV-Branche. Ziel ist es, Frauen einen besseren Zugang in alle Berufe und Tätigkeiten von Verkehrsunternehmen zu ermöglichen und ihre



Karrieremöglichkeiten zu verbessern. Das Projekt wird von der Europäischen Kommission gefördert und von der VDV-Akademie im Rahmen des Europäischen Sozialen Dialogs koordiniert. UITP, die Transportarbeiterföderation (ETF) sowie Vertreterinnen europäischer Unternehmen und Verbände arbeiten in der Steuerungsgruppe des Projekts mit.

Das Projekt bewegt sich in seiner Ausrichtung an der Lissabonstrategie und der Renewed Social Agenda der Europäischen Kommission. Gleichberechtigung im Beruf und Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zwei der dort formulierten Ziele.

Um eine breite Datenbasis zur beruflichen Situation von Frauen zu bekommen, wird eine quantitative Datenerhebung mittels Fragebogen in circa 80 Verkehrsunternehmen in allen 27 EU-Staaten durchgeführt. In fünf Verkehrsunternehmen werden überdies circa 50 Interviews mit Mitarbeiterinnen zu ihrer Beschäftigungssituation geführt. Gespräche mit dem Betriebsmanagement und den betrieblichen Interessenvertretern stehen in den Unternehmen ebenfalls auf dem Programm.

Projektergebnisse werden Ende 2012 erwartet. Es wird ein Handlungsleitfaden »Frauen in Verkehrsunternehmen und Verkehrsberufen« erarbeitet und veröffentlicht werden, der den Entscheidungsträgern in Unternehmen, Verbänden und Gewerkschaften eine fundierte Datenbasis, Beispiele guter Praxis und Konzepte zur Frauenförderung vorstellen wird. Darüber hinaus ist beabsichtigt, eine Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern zur Frauenbeschäftigung und -förderung in Verkehrsunternehmen zu schließen. Schließlich soll im Jahr 2012 eine europäische Konferenz stattfinden. Unter www.wise.project.net gibt es weitere Informationen zu diesem Thema.

Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz
Geschäftsführer der VDV-Akademie
Telefon 0221 57979-171
weber-wernz@vdv.de

ÖPNV trotz der Krise

Die Mitglieder des VDV im ÖPNV konnten trotz der negativen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ihre wirtschaftliche Position weiter verbessern. Als Indikator dient hier der Kostendeckungsgrad, der auf Basis der Jahresabschlüsse 2009 ermittelt wurde. Diese Kenngröße konnte im Berichtsjahr bundesweit um 1,0 Prozent auf 77,4 Prozent erhöht werden.

Das Geschäftsjahr 2009 war geprägt durch die globale Finanz- und Wirtschaftskrise, die zu einem Rückgang des deutschen Bruttoinlandsproduktes um 5,0 Prozent führte. Der Öffentliche Personennahverkehr war von dieser Entwicklung nicht abgekoppelt, da ein negatives Wirtschaftswachstum in der Regel eine verringerte Nachfrage nach Mobilität nach sich zieht. Durch das arbeitsmarktpolitische Instrument der Kurzarbeit nahm die Erwerbstätigkeit allerdings nur geringfügig ab, sodass die Auswirkungen auf den ÖPNV minimal waren. Der überwiegende Teil der VDV-Mitgliedsunternehmen konnte die Fahrgastzahlen auf dem hohen Niveau der vergangenen Jahre halten – einige Unternehmen konnten sie sogar erhöhen. Auch bei den Verkehrsleistungen, gemessen in Personenkilometern, gab es einen Zuwachs von 0,5 Prozent. Die Mitgliedsunternehmen erzielten deutliche Ertragssteigerungen bei unterproportional gestiegenen Aufwendungen.

Zur Ermittlung der wirtschaftlichen Entwicklung der VDV-Mitgliedsunternehmen werden jährlich die Ertrags- und Aufwandsdaten im Personenverkehr in Anlehnung an die Kriterien der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlust-Rechnung erhoben. Um zum einen eine Darstellung des finanziellen Beitrags der öffentlichen Hand zu erhalten und zum anderen die wirtschaftliche Lage der Unternehmen zutreffend zu bilanzieren, werden die Erträge einer differenzierten Betrachtung unterzogen. Die Leistungen der öffentlichen Hand, die zur Abdeckung eines Defizits

beitragen, werden zu den sogenannten Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zusammengefasst (Abbildung 1) und von den Gesamterträgen abgezogen. Der verbleibende Betrag wird als Nettoertrag bezeichnet. Der Kostendeckungsgrad nach VDV-Definition als Verhältnis von Nettoertrag zu Gesamtaufwand spiegelt somit den Grad der Aufwandsdeckung wider, den die Unternehmen ohne Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter erreicht haben.

2009 konnten 77,4 Prozent der Aufwendungen durch Nettoerträge gedeckt werden (Abbildung 2). Dabei stieg der Nettoertrag mit 4,5 Prozent stärker als die Aufwendungen (plus 3,5 Prozent). Die Erträge mit Verlustausgleichscharakter nahmen um 2,9 Prozent zu. Die Gesamterträge konnten bundesweit um 4,1 Prozent auf 11.964 Millionen Euro erhöht werden (Abbildung 2). Der Fehlbetrag nahm um 0,1 Prozent zu.

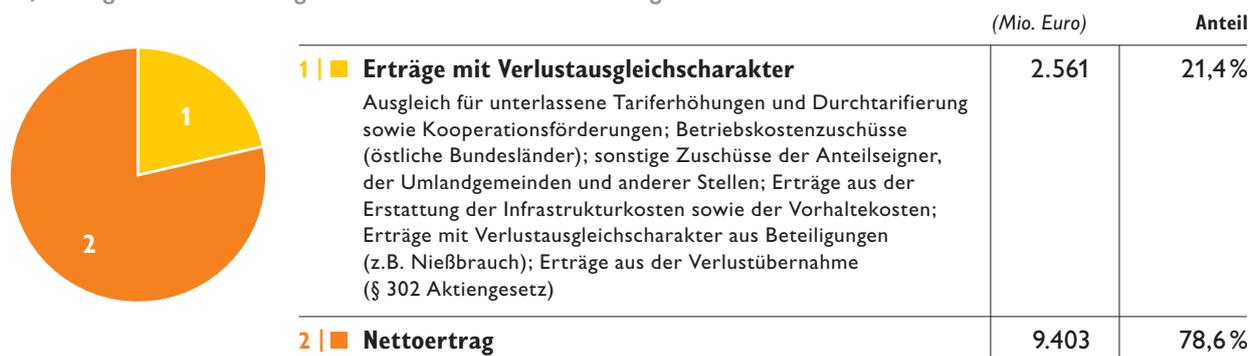
Fahrgeldeinnahmen 2009 deutlich gestiegen

Die Umsatzerlöse stiegen um 5,6 Prozent. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf eine Zunahme der Fahrgeldeinnahmen um 5,2 Prozent, verursacht durch erhöhte Fahrgastzahlen (plus 0,9 Prozent) und Tarifanpassungen (plus 3,3 Prozent). Auch die Berücksichtigung neuer VDV-Mitgliedsunternehmen schlug sich in den Ergebnissen nieder. Die Erträge aus Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG/6a AEG sind insgesamt geringfügig zurückgegangen (minus 0,3 Prozent).

Material- und Personalaufwand gestiegen

Die Aufwendungen erhöhten sich aufgrund gestiegener Material- und Personalaufwendungen (plus 4,1 Prozent bzw. 3,7 Prozent) insgesamt um 3,5 Prozent. Die Aufwendungen für Dieseltreibstoff konnten analog zum 2009 gesunkenen Erzeugerpreisindex für Dieseltreibstoff deutlich um 11,6 Prozent verringert werden.

1 | Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag 2009



2 | Entwicklung der Kenngrößen 2009/2008¹⁾

Gesamtdeutschland	2009 (Mio. Euro)	2008	Veränderung 2009/2008
Erträge	11.964	11.489	+4,1%
Nettoertrag	9.403	8.999	+4,5%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.561	2.490	+2,9%
Aufwendungen	12.156	11.748	+3,5%
Fehlbetrag	2.753	2.749	+0,1%
Kostendeckungsgrad	77,4%	76,6%	+1,0%

© VDV | ¹⁾ Der SPNV der DB-Gruppe wurde nicht berücksichtigt

Die Unternehmen meldeten jedoch mehr Aufwendungen für bezogene Leistungen von 6,2 Prozent (213 Millionen Euro). Die Gründe liegen unter anderem in den gestiegenen Bezugspreisen für Wartung und Instandhaltung und in der Erhöhung der Aufwendungen für Busanmietung (plus 8,5 Prozent).

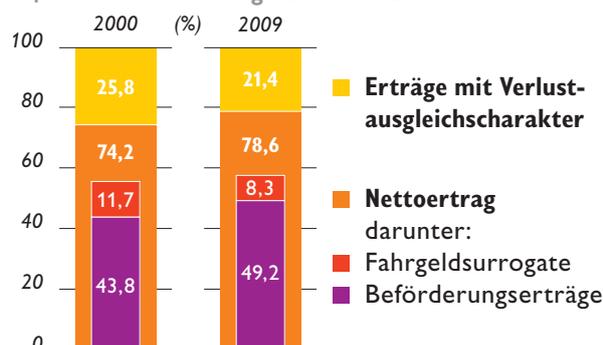
Die Restrukturierungsaktivitäten der Unternehmen fanden in den vergangenen Jahren ihren Ausdruck zum einen in einer Zunahme der Aufwendungen für bezogene Leistungen und zum anderen in einer Abnahme der Personalaufwendungen (Ausgliederung und Personalabbau). Analog dazu war ein Rückgang der Beschäftigtenzahlen zu verzeichnen. Seit 2008 steigt der Personalbestand allerdings wieder leicht an. Diese Tendenz könnte darauf hinweisen, dass die großen Einsparpotenziale im Personalbereich ausgeschöpft sind. Der Anstieg der Beschäftigtenzahl, Tariferhöhungen und tariflich vereinbarte Einmalzahlungen sowie Rückstellungen zur Altersversorgung führten 2009 zu einer Erhöhung der Aufwendungen für Personal von 3,7 Prozent.

Entwicklungen der letzten zehn Jahre

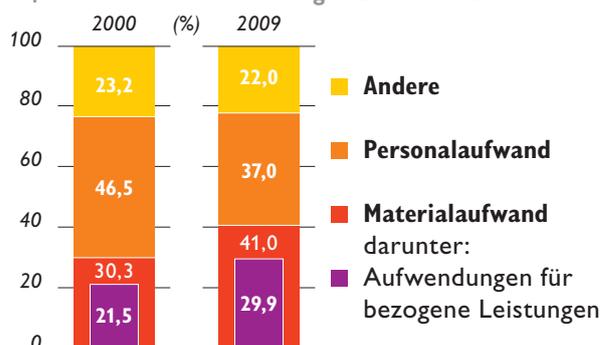
Die konsequent verfolgten Restrukturierungs- und Optimierungsstrategien sowie eine erfolgreiche Angebotsgestaltung werden in den veränderten Ertrags- und Aufwandsstrukturen der VDV-Mitgliedsunternehmen sichtbar (Abbildung 3 und 4). Der Anteil des Nettoertrages verbesserte sich von 74,2 Prozent im Jahr 2000 auf 78,6 Prozent im Jahr 2009. Der Anteil der Beförderungserträge erhöhte sich in den vergangenen zehn Jahren von 43,8 auf 49,2 Prozent. Zeitgleich ging der Anteil der sogenannten Fahrgeldsurrogate (Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr nach § 45a PBefG/§ 6a AEG und Erstattungszahlungen nach § 148 SGB IX) von 11,7 auf 8,3 Prozent zurück. Die Erträge mit Verlustausgleichscharakter hatten 2000 einen Anteil von 25,8 Prozent an den Gesamterträgen; 2009 waren es nur noch 21,4 Prozent.

2000 war der Bereich Personal mit 46,5 Prozent der dominierende Aufwandsposten (Abbildung 4). 2009 betrug dieser Anteil nur noch 37,0 Prozent. Gegen-

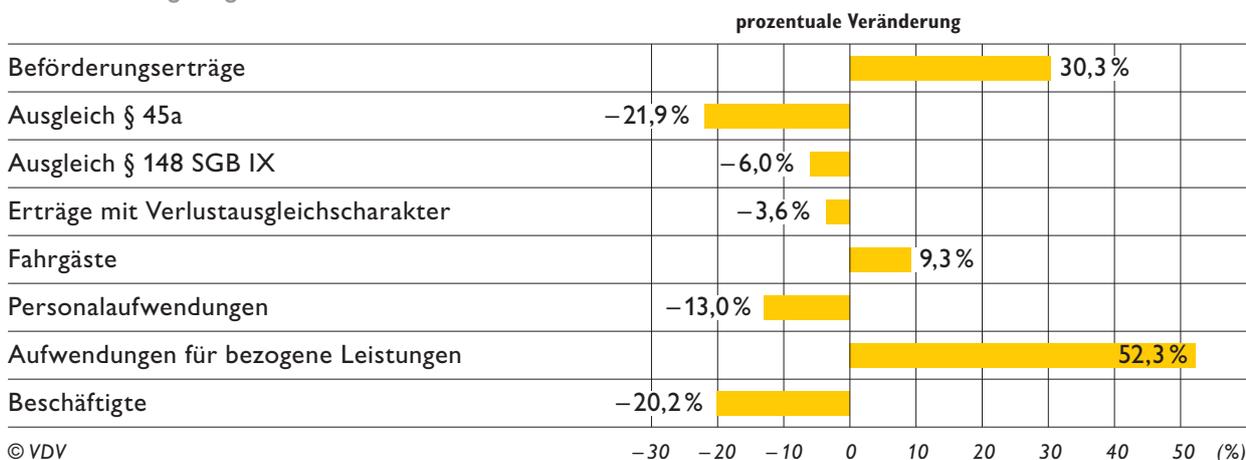
3 | Struktur der Erträge 2000 und 2009



4 | Struktur der Aufwendungen 2000 und 2009



5 | Entwicklung ausgewählter Größen 2009/2000



läufig dazu war die Entwicklung des Materialaufwands. Hatte dieser im Jahr 2000 noch einen Anteil von 30,3 Prozent, so lag er 2009 bei 41,0 Prozent. Hierzu zählen auch die bezogenen Leistungen (insbesondere die Anmietung von privaten Busunternehmen), die 2009 einen Anteil von insgesamt 29,9 Prozent hatten. Vor zehn Jahren lag dieser Anteil noch bei 21,5 Prozent.

Die VDV-Mitgliedsunternehmen erwirtschafteten im Berichtsjahr 30,3 Prozent mehr Beförderungserträge als im Jahr 2000 (Abbildung 5). Die Finanzierung der öffentlichen Hand war im gleichen Zeitraum rückläufig: Die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG/ § 6a AEG wurden um 21,9 Prozent reduziert, die Erstattungszahlungen nach § 148 SGB IX gingen um 6,0 Prozent und die Erträge mit Verlustausgleichscharakter um 3,6 Prozent zurück. Die Unternehmen senkten zeitgleich die Aufwendungen für Personal um 13,0 Prozent, die Aufwendungen für bezogene Leistungen wurden um 52,3 Prozent erhöht. Die Zahl der Beschäftigten wurde durch Personalabbau und Ausgliederung von Unternehmensbereichen um 20,2 Prozent reduziert. Der Kostendeckungsgrad verbesserte sich von 68,8 Prozent auf 77,4 Prozent.

Fazit

Die Unternehmen haben seit Jahren erfolgreich ihre Strukturen und Prozesse auf den Prüfstand gestellt und sowohl auf der Kostenseite als auch auf der Einnahmenseite Potenziale ausgeschöpft. Dies zeigt sich in einem stetig gestiegenen Kostendeckungsgrad. Die wieder leicht wachsenden Beschäftigtenzahlen der VDV-Mitgliedsunternehmen könnten aber darauf hindeuten, dass im Personalbereich die Arbeitsverdichtung allmählich an ihre Grenzen stößt.

Der Rückgang der Finanzierung der öffentlichen Hand hat in der Vergangenheit zu einer Erhöhung der Nutzerfinanzierung geführt. Die Verkehrsunternehmen konnten trotz angehobener Preise durch attraktive Angebote steigende Fahrgastzahlen verbuchen. Sollte aufgrund fehlender finanzieller Mittel für notwendige Investitionen die Qualität des Angebotes spürbar leiden, ist fraglich, ob der Kunde eine daraus resultierende Preis-Leistungs-Schere künftig akzeptieren wird. Ein ausgewogenes Preis-Leistungs-Verhältnis wird aus sozial-, klima- und verkehrspolitischen Erwägungen gewünscht. Fahrgäste und Verkehrsunternehmen leisten durch eine erhöhte Nutzerfinanzierung und vielfältige kosten- und ertragsoptimierende Restrukturierungsprozesse hierzu ihren Beitrag. Dabei bleibt eine zusätzliche angemessene Beteiligung der öffentlichen Hand unverzichtbar.

Dipl.-Kffr. Marga Weiß

Fachstellenleiterin Verkehrsbetriebswirtschaft
Telefon 0221 57979-114
weiss@vdv.de

Dipl.-Kffr. Ursula Sieburg-Gräff

Fachstellenleiterin Verkehrsbetriebswirtschaft
Telefon 0221 57979-106
sieburg-graeff@vdv.de

Personen- und Güterverkehr im Jahr des Aufschwungs nach der Krise

Das Krisenjahr 2009 ging auch an den Verkehrsunternehmen im Personen- und Schienengüterverkehr nicht spurlos vorüber. Die Wirtschaft erholte sich jedoch überraschend schnell: Ein wiedererstarkter Schienengüterverkehr und ein kontinuierliches Wachstum des Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen kennzeichneten das Jahr 2010.

Verkehr ist zu einem erheblichen Teil eine abgeleitete Nachfrage: Je höher die Wirtschaftsleistung, desto höher auch die Nachfrage nach Mobilität von Personen und Gütern – und umgekehrt. Nach dem stärksten Rückgang der Nachkriegszeit im Krisenjahr 2009 erzielte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2010 mit 3,6 Prozent die höchste Steigerungsrate seit der Wiedervereinigung. Während die Auswirkungen auf den Personenverkehr eher gering blieben, wurde die Entwicklung im Güterverkehr erheblich von der Erholung der deutschen Wirtschaft bestimmt.

Personenverkehr

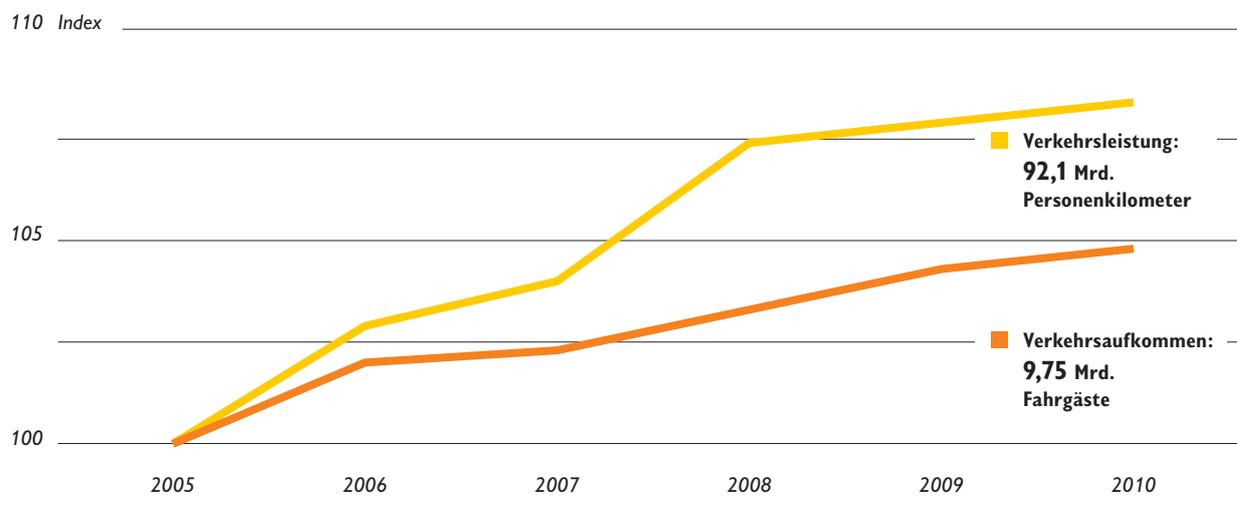
Auch während der Wirtschaftskrise hatten die meisten VDV-Mitgliedsunternehmen im Personenverkehr das hohe Fahrgastniveau der letzten Jahre halten können. Durch das arbeitspolitische Instrument der Kurzarbeit waren Erwerbstätigkeit und private Konsumausgaben als wichtige Einflussfaktoren für den Personenverkehr stabil geblieben.

Ausgehend von diesem hohen Vorjahresniveau entwickelte sich die Nachfrage 2010 weiterhin positiv. Bundesweit erhöhten sich Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung um jeweils 0,5 Prozent auf 9,75 Milliarden Fahrgäste bzw. 92 Milliarden Personenkilometer. Die Erträge, die die VDV-Mitglieder aus der Fahrgastbeförderung erzielten, überschritten erstmals die 10-Milliarden-Euro-Grenze, was einem Ertragszuwachs von 3,5 Prozent entspricht.

Hintergründe zur Entwicklung im Personenverkehr

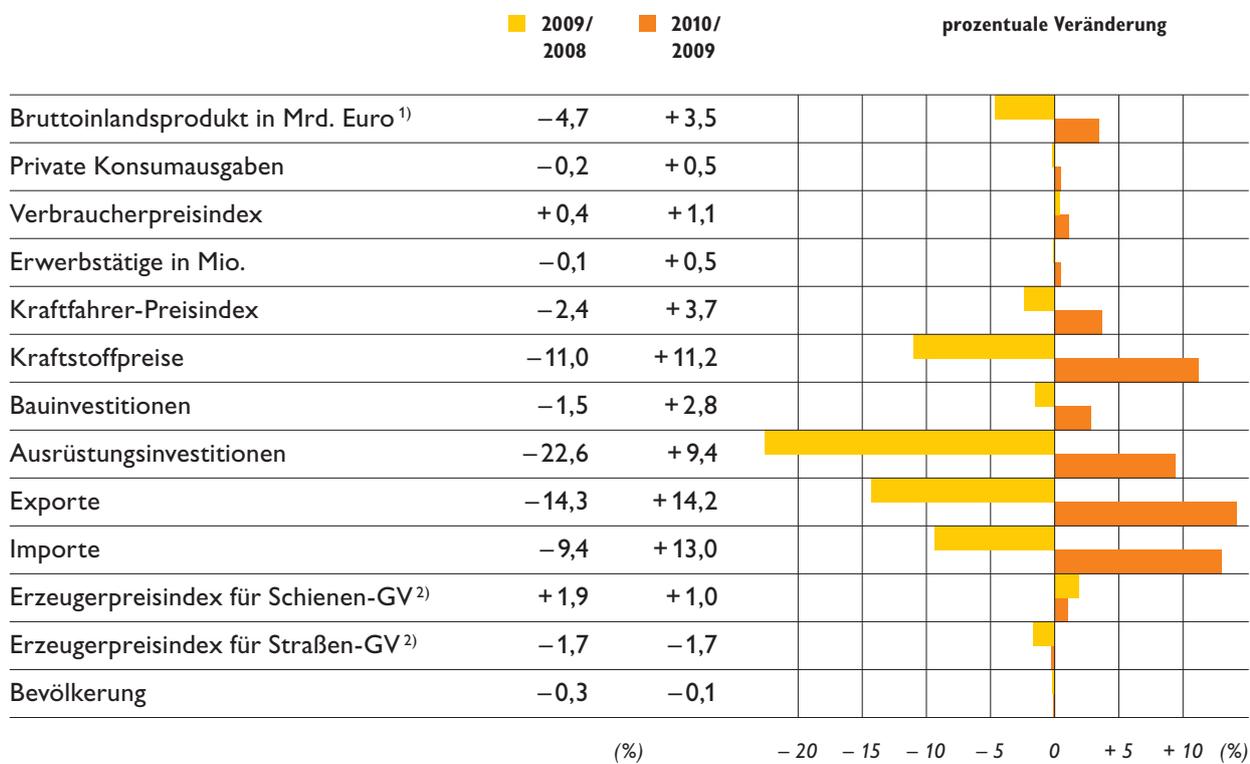
Die positive Nachfrageentwicklung wurde durch die für den Personenverkehr maßgeblichen wirtschaftlichen Parameter unterstützt. Die Anzahl der Beschäftigten erreichte mit 40,5 Millionen ein neues Rekordniveau. Die privaten Konsumausgaben stiegen um 0,5 Prozent, und die Entwicklung der Verbraucherpreise verlief insgesamt mit einem Plus von 1,1 Prozent moderat. Mit 11,2 Prozent erhöhten sich indes die Kraftstoffpreise überdurchschnittlich. Sie erreichten damit wieder das Niveau des Rekordjahrs 2008. Bemerkenswert ist, dass trotz des allgemeinen Anstiegs der privaten Konsumausgaben für Verkehr und Nachrichtenübermittlung deutlich weniger ausgegeben wurde als im Vorjahr (minus 4,2 Prozent). Hierzu zählen auch die privaten Kraftfahrzeugkäufe, die 2009 durch die sogenannte Abwrackprämie kräftig gestiegen und 2010 stark rückläufig waren.

Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen im ÖPNV



©VDV | Index 2005=100 | Quelle: VDV-Quartalerhebung, vorläufige Berechnungen

Entwicklung volkswirtschaftlicher und demografischer Eckdaten



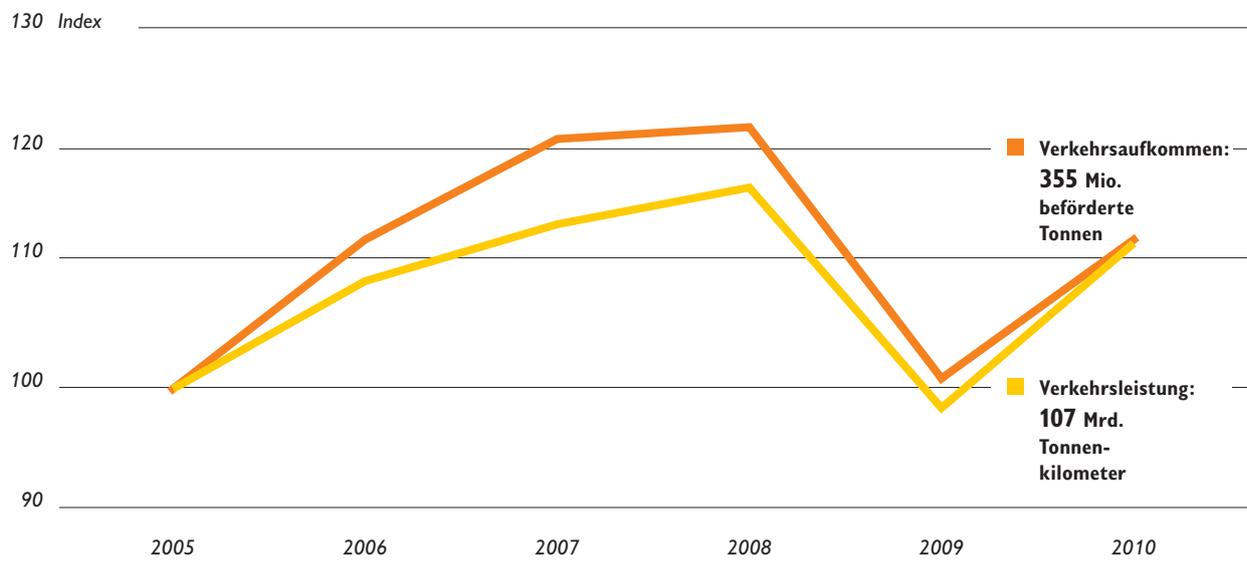
© VDV | ¹⁾ preisbereinigt | ²⁾ Quartale I-III | Quelle: Statistisches Bundesamt

Weniger günstig wirkte sich dagegen die demografische Entwicklung aus. Bundesweit erwartete das Statistische Bundesamt zwar nur einen marginalen Rückgang der Gesamtbevölkerung um 0,1 Prozent. Da sich jedoch die Struktur weiter zuungunsten der jungen Altersgruppen verschob, ergaben sich für das wichtige Marktsegment der Zeitfahrausweise für Schüler, Studierende und Auszubildende bundesweit keine weiteren Wachstumsimpulse. Zu berücksichtigen sind jedoch die erheblichen regionalen Unterschiede.

Das Jahr 2010 war auch durch Störungen im Betriebsablauf einiger Unternehmen gekennzeichnet, insbesondere im Eisenbahnverkehr. So hatte es bereits seit Mitte 2009 erhebliche Probleme bei der Berliner S-Bahn gegeben, die sich in der Statistik in einer (vorübergehenden) Abwanderung der Fahrgäste zur U-Bahn niederschlugen. Diese Situation hielt in den ersten Monaten des Jahres 2010 weiter an, danach kam es zu einer zeitweisen Entspannung. Jedoch konnte ein wirklich reibungsloser Betriebsablauf

bis zum Ende 2010 nicht wiederhergestellt werden. Probleme bereitete vielen Verkehrsunternehmen auch das ungewöhnlich frühe und heftige Winterwetter, das sich bereits im November des Berichtsjahres in ganz Deutschland auszubreiten begann und bis zum Jahreswechsel anhielt. Schnee und Eis behinderten nicht nur die bundesdeutschen Autobahnen, sondern ebenfalls Infrastruktur und Fahrzeugpark von Bussen und Bahnen. Der reibungslose Ablauf des öffentlichen Verkehrs konnte mancherorts nicht immer gewährleistet werden. Es kam zu Verspätungen und Zugausfällen. In einzelnen Städten und Regionen musste der Busverkehr gar vorübergehend eingestellt werden. Dennoch meisterten die VDV-Mitgliedsunternehmen diese Schwierigkeiten so gut wie möglich, und viele Verkehrsteilnehmer, die normalerweise mit dem Personenkraftwagen unterwegs gewesen wären, nutzten nun verstärkt das Angebot von Bussen und Bahnen. Dies führte trotz der genannten Schwierigkeiten zu einer Erhöhung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im 4. Quartal 2010.

Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr



© VDV | Index 2005=100 | Quelle: Statistisches Bundesamt

Schienengüterverkehr

Im öffentlichen Schienengüterverkehr erhöhte sich das Verkehrsaufkommen um 14 Prozent auf 355 Millionen Tonnen, die Verkehrsleistung um 12 Prozent auf 107 Milliarden Tonnenkilometer. Die Prognostiker gingen zum Ende des Jahres davon aus, dass der Schienengüterverkehr bereits im Jahr 2012, spätestens jedoch im Jahr 2013, die konjunkturbedingte Delle überwunden und wieder das Niveau vor der Wirtschafts- und Finanzkrise erreicht haben wird.

Hintergründe zur Entwicklung im Schienengüterverkehr

Noch wesentlich abhängiger von der jeweiligen Konjunkturerwicklung als der Personenverkehr ist der Güterverkehr. Hier hatten insbesondere die stark rückläufige Exportnachfrage und die um fast 23 Prozent gesunkenen Ausrüstungsinvestitionen zu einem erheblichen Rückgang im Krisenjahr 2009 geführt. 2010 erholten sich alle maßgeblichen wirtschaftlichen Parameter erstaunlich schnell. Die Exporte erreichten dabei bereits fast wieder das Niveau des Vorkrisenjahrs 2008. Die Importe übertrafen dieses sogar mit einer Steigerungsrate von 13 Prozent.

Im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern, insbesondere dem Straßengüterverkehr, kam dem Schienengüterverkehr zugute, dass besonders schienenaffine Wirtschaftsbereiche, wie beispielsweise die Rohstahlproduktion und der Steinkohlenabsatz, wieder hohe Steigerungsraten erreichten. Davon profitierten die VDV-Mitgliedsunternehmen im Schienengüterverkehr sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung am stärksten von allen Verkehrsträgern. Die Binnenschifffahrt konnte etwa im gleichen Ausmaß wie der Schienengüterverkehr von der wirtschaftlichen Erholung profitieren. Dennoch musste sie immer wieder hoch- bzw. niedrigwasserbedingte Rückschläge hinnehmen. Beim Straßengüterverkehr dagegen schritt die Erholung nur langsam voran.

Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor
 Fachstellenleiterin Statistik
 Telefon 0221 57979-113
 dziambor@vdv.de

Den Herausforderungen im Bestellermarkt gemeinsam begegnen

Die im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) engagierten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger arbeiten mittlerweile seit gut 15 Jahren Regionalisierung erfolgreich in den neuen Strukturen. Die positiven Entwicklungen sind unbestritten, haben sie doch nachhaltig zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrssystems beigetragen. Gleichwohl erfordern die zukünftigen Herausforderungen einen intensiveren Austausch im und mit dem Markt.

Die zum Teil erheblichen Nachfragesteigerungen im SPNV können verkehrs- und umweltpolitisch nicht hoch genug bewertet werden. Der Erfolg des Systems im Fahrgastmarkt darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die mittel- bis langfristige Leistungsfähigkeit des SPNV im Bestellermarkt entscheidet. Dort werden zunächst durch die Rahmenbedingungen, anschließend durch die konkrete Ausgestaltung die Weichen gestellt.

In den letzten zwei Jahren sind die positiven Einschätzungen vieler Beteiligten einer gewissen Ernüchterung gewichen. Die gesamte SPNV-Branche steht heute in besonderem Maße vor Herausforderungen. So haben sich in den letzten Jahren, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in der Regel nur zwei bis vier Unternehmen an den jeweiligen Vergabeverfahren beteiligt. Nicht die erfolgreiche Arbeit der neuen Unternehmensgruppen ist in der Langfristperspektive kritisch zu sehen, sondern das nachlassende Engagement der Anderen im Markt. Denn letztlich läuft der »Wettbewerb um den Markt« bei wenigen Angeboten nahezu vollständig ins Leere.

Zwischen 2011 und 2015 werden über 50 Prozent der Betriebsleistungen mit einem Investitionsbedarf von über acht Milliarden Euro neu vergeben werden müssen – unter anderem ein Grund für das Bekenntnis des VDV zur Direktvergabe im Eisenbahnverkehr als Alternative. Durch sorgfältig abgewogene Direktvergaben könnte das Vergabegeschehen hinreichend »gestreckt« werden, um auch kleineren Gesellschaften Chancen zu lassen. Selbst vergleichsweise große Bahnen werden kaum Kapazitäten aufwenden können, sich an jedem Verfahren zu beteiligen. Zudem stehen interessierte Bieter vor der Herausforderung, die weitgehend zeitgleich anfallenden Investitionen wettbewerbsfähig kalkulieren und umsetzen zu können.

Die Auffassung, allein im »echten Wettbewerb« Rationalisierungseffekte für die öffentliche Hand realisieren zu können, ist auch und gerade in förmlichen Verfahren der jüngeren Zeit nicht mehr überzeugend

unterstrichen worden. Vielmehr schlagen zurzeit – ökonomisch ohne jeden Zweifel nachvollziehbar – Effekte durch, die unter sonst gleichen Bedingungen die Verkehre für die öffentliche Hand eher verteuern.

Trotz teilweise unterschiedlicher Interessen zwischen den Unternehmen der Sparte Personenverkehr mit Eisenbahnen ist es gemeinsamer Wille der VDV-Mitglieder, Ideen für die strategische Weiterentwicklung und Zukunftssicherung des SPNV-Marktes zu entwickeln. Im Herbst 2010 hat sich daher mit dem Ausschuss für Wettbewerbsfragen des Eisenbahnpersonenverkehrs ein Arbeitsgremium konstituiert, das die wesentlichen Themen fachlich vorbereiten und die Kommunikation nach innen und außen begleiten wird.

Wesentliche Aufgabe ist es,

- aufzuzeigen, welche Rahmenbedingungen im SPNV notwendig sind, damit dieser seine besondere Funktion im öffentlichen Verkehrssystem erfüllen kann,
- darzustellen, wie dieser Markt im unternehmerischen Sinne funktionieren muss, um eine vielfältige und leistungsfähige Anbieterstruktur zu garantieren,
- und aufzuklären, welche Fehlinterpretationen und Fehlentwicklungen die Zukunftsfähigkeit des Marktes gefährden.

Man mag argumentieren, der SPNV erhalte in den nächsten Jahren die letzte Chance, die Weichen für einen im Grundsatz wettbewerbsorientierten, leistungsfähigen und vielfältigen Markt zu stellen – gemeinsam mit seinen Mitgliedsunternehmen nimmt der VDV diese Herausforderung an.

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid
 Fachbereichsleiterin Wirtschafts-
 angelegenheiten der Eisenbahnen
 Telefon 0221 57979-115
 hoehnscheid@vdv.de

Keine Rundfunkbeiträge für ÖPNV-Omnibusse

Durch intensive politische Beratungen ist es dem VDV Ende 2010 gelungen, den ÖPNV-Unternehmen mit Bussen eine Mehrbelastung von mindestens 2,7 Millionen Euro durch Rundfunkbeiträge ab 2013 zu ersparen.

Eine wirksame und langfristig gesicherte öffentlich-rechtliche Finanzierung des Rundfunks ist gesellschaftlich wichtig und notwendig. Zu diesem Zweck wurde in der Rundfunk-Kommission der Länder seit Anfang Juni 2010 der Entwurf eines Änderungsvertrags zum Rundfunkstaatsvertrag erarbeitet. Damit sollen mit Wirkung vom 1. Januar 2013 Rundfunkbeiträge unabhängig von der Anzahl tatsächlich vorhandener Geräte pauschal nach Haushalten, Betriebsstätten und gewerblich genutzten Kraftfahrzeugen erhoben werden. Für jedes nicht ausschließlich privat genutzte Kraftfahrzeug, darunter auch Omnibusse, sollte nach dem 2010 vorgelegten ersten Entwurf pauschal ein Drittel der bisherigen vollen Rundfunkgebühr von derzeit 17,98 Euro, also etwa sechs Euro monatlich (71,92 Euro jährlich), fällig werden.

Schon mit Schreiben seines Präsidenten vom 24. Juni 2010 hat der VDV gegenüber dem Vorsitzenden der Rundfunk-Kommission der Länder, Herrn Ministerpräsidenten Kurt Beck, deutlich gemacht, dass dies eine unzumutbare Belastung für die Unternehmen des ÖPNV bedeuten würde. Die VDV-Mitglieder nehmen, ebenso wie der öffentlich-rechtliche Rundfunk, eine Aufgabe der Grundversorgung der Bevölkerung wahr. Zudem ist der ganz überwiegende Teil der Omnibusse im ÖPNV gar nicht mit Rundfunkempfangsgeräten ausgestattet, das Fahrpersonal dürfte solche bei der Personenbeförderung auch gar nicht nutzen.

Der VDV hat diese Position gegenüber der Rundfunk-Kommission der Länder in der Folgezeit mit großem Nachdruck unter anderem in einer Anhörung zu dem Entwurf im Oktober 2010 in Berlin vertreten und immer wieder gefordert, Omnibusse, die im ÖPNV eingesetzt werden, aus den genannten Gründen von der pauschalierten Beitragserhebung für Kraftfahrzeuge ausdrücklich auszunehmen. Schließlich ist es dem VDV gelungen, die Rundfunk-Kommission von der Notwendigkeit dieser Ausnahmeregelung im Interesse der ohnehin schon durch Sparmaßnahmen finanziell erheblich unter Druck stehenden Verkehrsunternehmen zu überzeugen. Der Änderungsvertrag wurde mit genau dieser Ausnahmeregelung am 15. Dezember 2010 durch die Ministerpräsidenten der Länder unterzeichnet. Das bedeutet für den ÖPNV mit Kraftomnibussen, deren Bestand sich im Jahr 2009



Den ÖPNV-Unternehmen drohen keine zusätzlichen Belastungen durch Rundfunkbeiträge

auf insgesamt 37.967 Fahrzeuge belief (Quelle: VDV-Statistik 2009, S. 23), dass den Mitgliedsunternehmen des VDV für die Zeit ab 2013 eine Mehrbelastung von insgesamt mehr als 2,7 Millionen Euro jährlich erspart werden konnte.

Damit wurde der Löwenanteil der Mehrbelastungen, die den Mitgliedsunternehmen durch den ursprünglichen Entwurf des Änderungsstaatsvertrags drohten, abgewendet. Trotz dieses Erfolges kämpft der Verband auch weiter für eine angemessene Staffelung der Pauschalsätze für Betriebsstätten. Die Erhebung der Rundfunk-Beiträge nach Betriebsstätten belastet nämlich die Verkehrsunternehmen des ÖPNV wegen ihrer besonders dezentralen Struktur ebenfalls in höherem Umfang als die bisherige gerätebezogene Erhebung. Die rechnerisch drohende Mehrbelastung ist hier zwar wesentlich geringer als bei der abgewendeten fahrzeugbezogenen Heranziehung. Dennoch wird der VDV auch hier nicht locker lassen, bis eine angemessene Berücksichtigung der Interessen seiner Mitglieder erreicht worden ist.

Ass. jur. Daniel Brand
*Fachbereichsleiter Arbeits- und allgemeines Zivilrecht,
Straf- und Straßenverkehrsrecht
Telefon 0221 57979-116
brand@vdv.de*

Wagenladungsverkehre über Bahnterminals – Gift oder Medizin für den Einzelwagenverkehr?

Im Wagenladungsverkehr benötigen die Kunden nicht zwingend einen eigenen Gleisanschluss. Sie können auch auf Dienstleister zurückgreifen, die für sie den Umschlag in einem Bahnterminal übernehmen. Kritiker befürchten, dass dadurch der Einzelwagenverkehr über Kundengleisanschlüsse kannibalisiert wird. Befürworter sehen Chancen, neue Marktpotenziale für die Schiene zu erschließen.

Die Ladungsgrößen werden in Zukunft eher kleiner. Dieser Trend zwingt die Bahnen dazu, sich intensiv mit dem Thema Bündelung und Zugangsstellen zu beschäftigen, insbesondere mit Konzepten für Einzelwagen, Wagengruppen, Halbzüge und Miniganzzüge. Als Zugangsstellen stehen neben Kundengleisanschlüssen auch öffentlich zugängliche Ladestellen und Bahnterminals von Dienstleistern zur Verfügung.

Wagenladungsverkehre über Bahnterminals

In der VDV-Kooperationsbörse sind circa 600 Bahnterminals in Deutschland gelistet, in denen Wagenladungsverkehre umgeschlagen werden. Die Terminals werden von Konzernspeditionen, mittelständischen Speditionen, Umschlagsgesellschaften (meist in Häfen) und Eisenbahnen betrieben. Zahlreiche Bahnterminals weisen eine Branchenspezialisierung aus oder sind fest mit einer Region verbunden. Die Betreiber übernehmen häufig Bündelungsfunktionen, sorgen für eine kundenorientierte Last-Mile-Logistik und steuern in bestimmten Fällen die gesamte Logistikkette.

Durch den zunehmenden Lkw-Verkehr wurden die Bahnaktivitäten in der Vergangenheit in vielen Speditionen reduziert. Heute entdecken die Speditionen den eigenen Gleisanschluss wieder, weil die Bahnen wettbewerbsfähiger geworden sind. Auch haben sich neue Marktchancen ergeben, z. B. bei

- Verkehren mit langen Hauptläufen auf der Schiene,
- Verkehren, die aus logistischen Gründen sowieso über Läger laufen,
- Sammel- und Verteilerverkehren unterhalb von Komplettladungen.

Die Einbindung von Bahnterminals kann viele Vorteile haben, insbesondere wenn es gelingt, die Kundenbedienug von der Unberechenbarkeit des Fernverkehrs abzukoppeln. Ein Erfolgsrezept kann darin liegen, die Flexibilität des Lkw auf Kurzstrecken mit den Systemvorteilen der Schiene im Fernverkehr

zu kombinieren und die Kunden in synchronisierten Abläufen pünktlich und zuverlässig zu bedienen.

Um dies sicherzustellen, ist die Schienenbedienung des Bahnterminals wichtig. Insbesondere sind die Frequenzen, die Zeiten und die Kapazitäten der Bedienung nach den Anforderungen des Bahnterminals auszurichten, z. B. durch Bereitstellen der Wagen in der Nacht oder dem Austausch von Güterwagen in den Betriebspausen des Terminals. Regional ansässige Bahnen haben durch ihre räumliche Nähe zu einem Bahnterminal häufig gute Voraussetzungen, um die Anforderungen an die Bedienung erfüllen zu können.

Risiken und Chancen von Bahnterminals

Kritiker sehen in den Bahnterminals viele Risiken, z. B. eine Kannibalisierung von Gleisanschlussverkehren der Kunden oder eine Degradierung zum reinen Tractionär durch die Speditionen. Auch unterstellt man den Speditionen, dass sie grundsätzlich mehr an der Auslastung ihres eigenen Fuhrparks interessiert seien und deswegen der Schiene eher Mengen vorenthielten. Ebenfalls fürchtet man weniger Investitionsbereitschaft der Transportkunden in den eigenen Gleisanschluss.

Befürworter sehen dagegen in den Terminals Chancen, auch Kunden ohne eigenen Gleisanschluss über die Schiene zu beliefern oder Verteilerverkehre unterhalb von Komplettladungen anbieten zu können. Weiterhin bestehen durchaus Möglichkeiten, Direktverkehre zwischen Bahnterminals zu organisieren, wodurch Bündelungskosten bei den Bahnen eingespart werden können.

Fazit und Ausblick

Die Bahnen sollten Risiken und Chancen im Einzelfall abwägen, denn Bahnterminals können sowohl eine Bereicherung für das eigene Geschäft sein, als auch gegen die eigenen Geschäftsinteressen stehen. Es ist zu empfehlen, vorhandene Bahnterminals im eigenen Einzugsbereich zu identifizieren und mit den Betreibern in Kontakt zu treten. Auch sollten die Bahnen überlegen, eigene Bahnterminals zu betreiben, da dies vor allem für regional tätige Bahnen ein durchaus interessantes Geschäftsfeld sein kann.

Dipl.-Verw.-Betriebsw. Georg Lennarz
 Fachbereichsleiter Marktfragen Güterverkehr
 Telefon 0221 57979-146
 lennarz@vdv.de

Europäische Kommission nimmt den Verordnungsvorschlag zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette zurück

Mit dieser Entscheidung konnten die zahlreichen Aktivitäten des VDV auf nationaler und internationaler Ebene zur Rücknahme der europäischen Initiative erfolgreich abgeschlossen werden.

Als Reaktion auf die Terroranschläge in den Vereinigten Staaten im Jahr 2001 sind zahlreiche Initiativen im Verkehrsbereich auf den Weg gebracht worden, um die Sicherheit im Passagier- und Frachtverkehr zu erhöhen. Ausgangspunkt für die Erarbeitung des EU-Verordnungsvorschlags war das Konsultationspapier »freight transport security« der Europäischen Kommission (EU-KOM) von Dezember 2003, das zu massiven Protesten in der verladenden Wirtschaft sowie des Verkehrs- und Logistikbereichs führte.



Nicht das hehre Ziel, die Sicherheit aller am Verkehr Beteiligten zu erhöhen, stand im Fokus der Kritik, sondern die Art und Weise, wie dieses Ziel zu erreichen sei. Hauptbegründung der ablehnenden Haltung aus der verladenden Wirtschaft und der Verkehrs- und Logistikwirtschaft war dabei, dass die Betrachtungen der EU-KOM die Spezifika der einzelnen Verkehrsträger und die bereits geltenden hohen Sicherheitsstandards völlig außer Acht lassen. Gemeinsam mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BöB) hat der VDV daher die kritischen Punkte in Form eines Positionspapiers herausgearbeitet. Exemplarisch sind folgende Aspekte benannt:

Gefährdungsanalyse/Risikoanalyse | Eine detaillierte Gefährdungs- und Risikoanalyse unter Berücksichtigung bereits heute vorliegender Sicherheitsstandards fehlt völlig. Damit ist weder eine genaue Zuordnung möglicher Gefährdungspotenziale zu den jeweiligen Verkehrsträgern noch die Erarbeitung konkreter Gegenmaßnahmen möglich.

Prinzip der »Freiwilligkeit« | Das angedachte Prinzip der »Freiwilligkeit« wird durch die Marktmechanismen in kürzester Zeit ausgehöhlt und bedeutungslos.

Anreize/Vorteile für Unternehmen, den Status »Zuverlässiges Unternehmen« zu erlangen | Die Vorteile, die mit dem Status »Zuverlässiges Unternehmen« erlangt werden können, wiegen den finanziellen und organisatorischen Aufwand in keinem Maße auf und bieten keine wirklichen Anreize.

Kostenaufwand | Ein im Vorfeld durch die EU-KOM beauftragtes Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung des ehemals vorgesehenen EU-Verordnungsvorschlags zu Einmalkosten in Höhe von 85 Milliarden Euro geführt hätte. Damit ist das eigens von der EU-KOM vorgegebene Ziel der Kostenneutralität verfehlt.

Unvereinbarkeit mit der »Lissabon-Vereinbarung« | Die durch die EU-KOM selbst abgegebene Verpflichtung, alle zukünftigen Maßnahmen und Rechtsakte auf europäischer Ebene einer erweiterten Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen, war mit dem Verordnungsentwurf nicht einzuhalten.

Im Zusammenhang mit den umfangreichen VDV-Aktivitäten ist es auch gelungen, mit der zuständigen Berichterstatterin des Europäischen Parlaments, Jeanine Hennis-Plasschaert, ein Gespräch zu führen, in dem ihr die Verbandsposition ausführlich erläutert wurde. Zusammenfassend hat dies dazu geführt, dass Hennis-Plasschaert in einem Schreiben an den damaligen EU-Verkehrskommissar Jaques Barrot die EU-KOM aufgefordert hat, den Verordnungsvorschlag noch vor Beginn der parlamentarischen Beratungen zurückzuziehen und in eine neue Konsultationsphase einzutreten. Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt C 252/7 vom 18. September 2010 hat die EU-KOM nun auch offiziell den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rats zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette zurückgenommen.

Trotz dieses Erfolgs gilt es, auch zukünftig aufmerksam alle Aktivitäten auf europäischer Ebene zu beobachten. Die neue zuständige Generaldirektion MOVE »Security of land transport & dangerous goods« hat bereits angekündigt, sich im Jahre 2011 verstärkt dem Thema »land transport security« zu widmen. Der VDV wird sich daher auch zukünftig intensiv in dieser Thematik engagieren.

Staatl. gepr. Betriebsw. Marcus Gersinske
Fachbereichsleiter Absatz im Güterverkehr
Telefon 0221 57979-142
gersinske@vdv.de

Europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

Im Dezember 2008 hatte die Europäische Kommission (KOM) einen Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vorgelegt. Im Sommer 2010 haben sich Europäisches Parlament (EP) und Rat nach zum Teil kontrovers geführter Debatte auf einen Kompromiss geeinigt. Am 9. November 2010 ist die Verordnung in Kraft getreten.

Mit dem Verordnungsvorschlag verfolgte die KOM das Ziel, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Schienengüterverkehrs zu steigern. Sie schlug hierzu die Einrichtung von Güterverkehrskorridoren vor, die in ihrer Gesamtheit ein kohärentes Güterverkehrsnetz bilden sollen, auf dem grenzüberschreitende Güterzüge weitgehende Priorität genießen sollten. Darüber hinaus bezog sich der KOM-Vorschlag auf die Einführung von Standards und Verfahren, die eine weitgehende Harmonisierung des Managements und der Nutzungsbedingungen der einzelnen Korridore gewährleisten sollen und die als Einstieg in die Etablierung eines transeuropäischen Infrastrukturmanagements interpretiert wurden.

Dementsprechend wurde der Entwurf sowohl zwischen den europäischen Beschlussgremien als auch in den Unternehmen und Verbänden kontrovers diskutiert. Dabei haben die unterschiedlichen Ausgangslagen in den EU-Mitgliedstaaten zu konträren Einschätzungen des Verordnungsentwurfs geführt.

Aus VDV-Sicht war im Entwurf der Kommission keine Finanzierungsperspektive zur Beseitigung bestehender oder absehbarer Infrastrukturengpässe als Haupthemmnis für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu erkennen. Der VDV hat Vorrangregeln zugunsten des Güterverkehrs abgelehnt, da bestehende Kapazitätsengpässe gerade auf den mit den Korridoren identischen Hauptachsen nicht beseitigt, sondern faktisch auf den Schienenpersonenverkehr übertragen werden sollten mit entsprechend negativen Folgen für attraktive Taktverkehre. Außerdem hat der VDV die starren und bürokratieintensiven Regelungsvorstellungen der KOM in den Mittelpunkt seiner Kritik gestellt. Die kritische Position des VDV wurde von der Bundesregierung im Rat und der Mehrzahl der deutschen Abgeordneten im Europäischen Parlament in den wesentlichen Punkten geteilt.

Trotz wichtiger Nachbesserungen – beispielsweise wurde die strikte Priorisierung der Güterverkehre zulasten des Personenverkehrs zurückgenommen – ist die grundsätzliche Kritik mit Abschluss des legislativen



Für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr im europäischen Schienennetz ist der Aufbau zusätzlicher Infrastrukturkapazitäten notwendig

Prozesses nicht ausgeräumt worden. Der praktische Nutzen ist nach wie vor nur schwer erkennbar. Das wesentliche Problem der fehlenden Infrastrukturkapazitäten gerade auf den Haupttrouten des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs wird trotz der wohlklingenden Ankündigung, ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr zu schaffen, noch nicht einmal ansatzweise gelöst. Der dringend erforderliche und nahezu allein Nutzen bringende Aufbau zusätzlicher Infrastrukturkapazitäten, beispielsweise zur Bewältigung der wieder enorm wachsenden Hafenhinterlandverkehre, wird auch in Zukunft ausschließlich von der Haushaltspolitik und Mittelbereitstellung der Mitgliedstaaten abhängen.

Darüber hinaus könnten sich die verbindlichen Vorgaben zur Organisation und zum Management der Korridore einschließlich der Einrichtung von One-Stop-Shops unter Kosten und Effizienzgesichtspunkten als hochproblematisch erweisen. Ob die Verordnung vor diesem Hintergrund tatsächlich zu der im Titel versprochenen Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs führen wird, darf zumindest bezweifelt werden.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

Fachbereichsleiter Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr

Telefon 0221 57979-172

kerth@vdv.de

Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Schwierigkeiten bei der Bearbeitung von Anträgen auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung, die durch die Bestimmungen der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit der Europäischen Union entstanden sind, bestimmten maßgeblich die Tätigkeit des Fachbereichs »Eisenbahnbetrieb« im Jahre 2010.

Über 300 Anträge auf Sicherheitsbescheinigung waren von Eisenbahnverkehrsunternehmen bis Ende 2008 an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt worden, weitere über 40 Anträge kamen bis Ende 2010 hinzu. Der Großteil der Anträge blieb trotzdem bis Ende 2010 ohne Bescheid. Die Arbeit des VDV zu dieser Thematik war in zwei Schwerpunkte aufgeteilt: Lösungen für inhaltliche Fragen des Sicherheitsmanagementsystems zu finden und die Interessen der Mitgliedsunternehmen gegenüber Eisenbahn-Bundesamt und Politik zu vertreten, um eine Beschleunigung des Bearbeitungsprozesses beim EBA zu erreichen.

Stillstand der Eisenbahnen zum Jahresende 2010 konnte verhindert werden

Einige der europarechtlichen Anforderungen für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung waren bzw. sind von den antragstellenden Eisenbahnunternehmen kaum oder nur mit horrendem Aufwand erfüllbar. Der unter anderem hierdurch eingetretene Stillstand bei der Bearbeitung der Anträge führte im Laufe des Jahres 2010 bei vielen Unternehmen zur Befürchtung, dass zum Jahresende Teile des Eisenbahnbetriebs in Deutschland hätten eingestellt werden müssen, da schlichtweg die beim EBA vorliegenden Anträge nicht beschieden wurden. Nachdem der VDV auf politischer Ebene in Berlin und Brüssel auf die drohende Gefahr der partiellen Einstellung des Eisenbahnbetriebs hingewiesen hatte, sorgten das Bundesministerium für Verkehr und das Eisenbahn-Bundesamt Mitte Dezember für eine Übergangslösung, die sogenannte »vorläufige Erteilung« der Sicherheitsbescheinigungen. Hierdurch konnten Verkehrseinstellungen vermieden werden, die Probleme bei der Bearbeitung wurden jedoch nicht gelöst.

Die Hauptprobleme bei der Erarbeitung der Antragsunterlagen sind:

- nicht ausreichende Information und Beratung der Antragsteller durch das EBA,
- nicht harmonisierte bzw. sich widersprechende Instandhaltungsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge in Europa,

- einzelne europarechtliche Forderungen in Bezug auf die sogenannte Instandhaltungsverantwortung für fremde Fahrzeuge.

In engem Zusammenwirken mit Mitgliedsunternehmen, den europäischen Bahnverbänden sowie der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) konnte der VDV hier aktiv zu Lösungswegen beitragen. Die Informationslage für die Antragsteller wurde durch die Veröffentlichung von Erläuterungen durch das EBA und den VDV durch die VDV-Mitteilung 7505, mehrere Rundschreiben und diverse Fachinformationen verbessert. Zudem wurde bei den nicht harmonisierten und sich in Details widersprechenden Instandhaltungsvorschriften für Güterwagen durch die auf europäischer Ebene vereinbarte gegenseitige Anerkennung ein wichtiger Durchbruch erzielt. Zur Darstellung der Instandhaltungsverantwortung für fremde Güterwagen ermöglicht die im Mai 2010 verabschiedete »Europäische Übergangslösung« ein recht pragmatisches Vorgehen. Für andere Fahrzeuge wurde in der VDV-Mitteilung 7505 ein zwar aufwendiger, aber dennoch praktikabler Lösungsweg aufgezeigt.

Herausforderungen für 2011

Das Vorgehen des EBA bei der Exekution der Bestimmungen der »Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit« 2004/49/EG hat bisher wenig zur Erreichung der Ziele der EU-Verkehrspolitik beigetragen, stattdessen werden die Eisenbahnen stets mit weiteren bürokratischen Fragestellungen überzogen. Die Herausforderungen für 2011 sind daher insbesondere, dass das Verfahren zur Antragstellung auf Sicherheitsbescheinigung und Antragsbearbeitung zu einem zeitlich und finanziell kalkulierbaren Verwaltungsverfahren wird. Dies ist umso wichtiger, als der äußerst zögerliche Verfahrensablauf in Deutschland mittlerweile zu einer Benachteiligung deutscher Unternehmen führt; im Ausland laufen die Antragsverfahren offensichtlich wesentlich geschmeidiger. Nur wenn auch in Deutschland eine nutzerorientierte Verwaltungsroutine in Sachen Sicherheitsbescheinigung einkehrt, können die Eisenbahnunternehmen in die Lage versetzt werden, im intermodalen Wettbewerb gegen andere Verkehrsträger nachhaltig zu bestehen.

Dipl.-Volksw. Götz Walther

Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb

Telefon 030 399932-13

walther@vdv.de

Der neue Triebfahrzeugführerschein

Und sie kommt doch: die Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Umzusetzen war die ihr zugrunde liegende Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, bis zum 4. Dezember 2009. Mit Datum vom 23. August 2010 legte das Bundesministerium für Bau, Stadtentwicklung und Verkehr (BMVBS) erstmals den Entwurf einer Verordnung über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und die Anerkennung von Einrichtungen für Ausbildung und Prüfung vor. Ein Schelm, wer jetzt an »Verzögerungen im Betriebsablauf« denkt.

Aus Sicht der bundesdeutschen Eisenbahnen besteht (jedenfalls für inländische Verkehre) nicht die ganz große Eile. Sie fahren recht gut mit der VDV-Schrift 753. Und das schon seit mehr als acht Jahren.



Künftig sollen Triebfahrzeugführerscheine nur noch vom EBA ausgestellt werden

Erschwernisse

Zugegeben, eine richtige Rechtsverordnung bringt mehr Rechtssicherheit. Angenehm auch, dass die Richtlinie 2007/59/EG sich grundsätzlich an der Systematik der VDV-Schrift 753 orientiert. Erschwernisse aber bleiben nicht aus: Im Anwendungsbereich der Triebfahrzeugführerscheinverordnung werden anders als heute Triebfahrzeugführerscheine nicht mehr von den Unternehmen selbst, sondern allein vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgestellt. Es sind Register der Triebfahrzeugführerscheine und der Zusatzbescheinigungen einzurichten. Hierfür haben die Unternehmen umfangreiche Daten zu liefern und fortlaufend zu aktualisieren. Kenntnisse – selbst Fahrzeug- und Sprachkenntnisse – sind im Rahmen förmlicher Prüfungen nachzuweisen; eine Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung ist in Vorbereitung. Prüfen darf künftig nur noch, wer vom EBA

als Prüfer anerkannt wurde und nicht an der Ausbildung des Triebfahrzeugführers beteiligt war. Last not least wird das EBA natürlich nicht altruistisch tätig, sondern den Eisenbahnen für all seine Amtshandlungen Gebühren abverlangen.

Gebühren

Die ursprünglich vorgesehenen (Rahmen-)gebühren waren aus Sicht des VDV schlicht inakzeptabel. So sollten dem Antragsteller für die Erteilung eines Führerscheins bis zu 550 Euro, für eine schlichte Auskunft aus dem Triebfahrzeugführerscheinregister bis zu 300 Euro abverlangt werden dürfen. Nach fundierter Kritik des VDV hat das BMVBS moderatere Gebührensätze vorgelegt. Besonders erfreulich: Da das Triebfahrzeugführerscheinregister allein im öffentlichen Interesse eingerichtet wird, haben die Eisenbahnen insoweit – anders als zuvor befürchtet – nicht mit gebührenpflichtigen Tatbeständen zu rechnen.

Kosten-Nutzen-Analyse

In Bezug auf Triebfahrzeugführer, die grenzüberschreitend eingesetzt werden oder Dienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen, sind gewisse Mechanismen zur Sicherstellung gemeinschaftsweiter Mindestanforderungen angebracht. Für ausschließlich im Inland tätige Unternehmen jedoch stellt sich die Frage, ob dem generierten Aufwand ein adäquater Nutzen gegenübersteht, ob sich insbesondere ein greifbarer Sicherheitsgewinn verifizieren lässt. Diesbezüglich ist der VDV schon im Jahre 2008 auf das BMVBS zugegangen und hat die Einleitung einer Kosten-Nutzen-Analyse – wie von Artikel 37 Absatz 5 der Richtlinie 2007/59/EG vorgesehen – angeregt. Dankenswerterweise schafft das BMVBS jetzt zumindest die für eine Datenerhebung notwendigen Voraussetzungen.

Der VDV hat sich zu der geplanten Triebfahrzeugführerscheinverordnung umfassend schriftlich sowie im Rahmen einer nachfolgend anberaumten Anhörung nochmals mündlich geäußert. Die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen haben dabei größtmögliche Berücksichtigung gefunden. Einige Regelungen allerdings sind schlicht dem europäischen Recht geschuldet.

Ass. jur. Michael Fabian

Fachbereichsleiter Eisenbahnrecht

Telefon 0221 57979-144

fabian@vdv.de

Handbuch Eisenbahnfahrzeuge – Leitfaden für Herstellung und Zulassung

Der deutsche Schienenfahrzeugsektor ist auf funktionierende, stabile sowie effiziente Festlegungen und Prozesse für die Herstellung und Zulassung von neuen bzw. umgebauten Schienenfahrzeugen – von der Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme – angewiesen. Dadurch kann die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene gestärkt werden.

Zu diesem Zweck wurden im ersten Quartal 2010 in einem vom Bundesverkehrsministerium (BMVBS) geführten Optimierungsprojekt unter Beteiligung

- der Sicherheitsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt),
- der Bestellerorganisationen von Schienenpersonenverkehr,
- der Hersteller, Besteller und Betreiber von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten,
- und der Benannten Stelle Interoperabilität (Eisenbahn-Cert)

Probleme und Störgrößen in den bisher vorhandenen Regelungen einer Lösung zugeführt. Dadurch sollen Rollen und Pflichten aller Beteiligten präzisiert, Sicherheit über anzuwendende Regeln in einem bestimmten Zeitraum (unter Berücksichtigung der Auswirkungen aus europäischem Recht) gewährleistet und Möglichkeiten zur transparenten und effizienten Lösung von Problemen in laufenden Verfahren geschaffen werden.

Die Ergebnisse dieser Arbeit sind in dem »Handbuch Eisenbahnfahrzeuge – Leitfaden für Herstellung und Zulassung« niedergelegt. Sie sollen eine verständliche Zusammenfassung aller zu berücksichtigenden Verfahrenselemente und Verantwortlichkeiten gewährleisten und den Beteiligten einen verbindlichen, gemeinsam getragenen Handlungsrahmen für die Verfahrensabwicklung schaffen.

Dieses Handbuch ist ein Handlungsrahmen für alle an der Zulassung und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen beteiligten Parteien, es hat empfehlenden Charakter für die gesamte Branche. Maßgeblich für die Zulassungsprozesse und -voraussetzungen sind die EG-rechtlichen und nationalen Rechtsvorschriften sowie die einschlägigen Verwaltungsvorschriften der Zulassungsbehörde.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), das Eisenbahn-Cert (EBC), die Deutsche Bahn AG (DB AG), der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) und der VDV haben sich in der Arbeitsgruppe »Optimierung Fahrzeugzulassung« auf die im Handbuch formulierten Empfehlungen verständigt. VDB und

VDV empfehlen ihren Mitgliedsunternehmen, den Leitfaden anzuwenden und den von ihnen beauftragten »Benannten Stellen für Interoperabilität« eine gleichartige Verfahrensweise zu empfehlen. Die DB AG wird den in Deutschland ansässigen konzernverbundenen Eisenbahnunternehmen ebenfalls die Anwendung des Leitfadens empfehlen.

Den Aufgabenträgern und Bestellerorganisationen wird angeraten, in Vergabeverfahren von Verkehrsverträgen die dargestellten Zeiträume für die Herstellung und Zulassung von Schienenfahrzeugen zu berücksichtigen. Denn die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass der übliche Zeitraum von circa zwei Jahren von Zuschlagserteilung an ein EVU bis zur Betriebsaufnahme in aller Regel nicht ausreicht.

Die technischen Anforderungen für die Zulassung von Schienenfahrzeugen (Normen, EBA-Checkliste) sollen zukünftig ab dem Zeitpunkt der Antragstellung auf Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) auf sieben Jahre festgeschrieben werden. Dafür ist eine inhaltliche Änderung der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems erforderlich, die vom BMVBS kurzfristig in die Wege geleitet wird. Die sektorübergreifenden Elemente des Prozesses und die neuen Regelungen im Prozess selbst sind im Handbuch beschrieben und ergänzen insoweit die »Verwaltungsvorschrift für die Inbetriebnahmegenehmigung von Eisenbahnfahrzeugen« (VV IBG Fahrzeuge) des EBA. Sie schaffen im Wesentlichen Prozessklarheit und abgestimmte Handlungsanweisungen für alle Beteiligten bei der Stabilisierung der Anforderungen vor und in einem Prüfungsverfahren und für die Behandlung unklarer oder strittiger Punkte im laufenden Verfahren.

Alle an der Erstellung des Handbuchs beteiligten Organisationen stimmen darin überein, dass der Leitfaden ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Veröffentlichung von der bestehenden Arbeitsgruppe stetig bewertet und fortgeschrieben werden muss. Der VDV wird sich auch zukünftig an der Fortschreibung des Leitfadens fachlich intensiv beteiligen und die Erfahrungen seiner Mitglieder einbringen.

[Download des Handbuchs](#)

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

*Fachbereichsleiter Eisenbahn- und Maschinentechnik,
Eisenbahnbetrieb
Telefon 0221 57979-117
mallikat@vdv.de*

Regelung für die brandschutztechnische Beurteilung von Eisenbahnfahrzeugen

Der Brandschutz-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) definiert die Anforderungen an die Sicherheit beim Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen unter Berücksichtigung und Ergänzung der gesetzlichen Vorgaben. Der überarbeitete Leitfaden kann auch Anwendung bei städtischen Schienenbahnen gemäß BOStrab und anderen Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs finden.

Der seit 2006 gültige EBA-Leitfaden »Regelungen für die brandschutztechnische Beurteilung von Schienenfahrzeugen im Rahmen der Abnahme nach § 32 EBO« bedurfte einer weitgehenden Überarbeitung, da inzwischen nicht nur neue Normen, Regelwerke und Vorschriften veröffentlicht, sondern auch einige referenzierte Quellen überarbeitet wurden. Wegen der empfohlenen Erweiterung des Anwendungsbereiches zur freiwilligen Nutzung auch beim städtischen Schienenverkehr hat der VDV diese Revision maßgeblich unterstützt.

Verpflichtend geregelt wird u.a. die brandschutztechnische Einstufung in Übereinstimmung mit der technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der »Sicherheit in Eisenbahntunneln« (TSI SRT). Diese ist abhängig von der Länge der zu durchfahrenden Tunnelstrecken und vom Teilsystem Fahrzeug (TSI RST) einschließlich Güterwagen (TSI WAG) für Eisenbahnfahrzeuge. Die nationale Umsetzung erfolgt u.a. durch die Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV), die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO), wenn angewendet, auch durch die BOStrab.

Die weitere Detaillierung geschieht durch die Technische Spezifikation TS 45545, die bisher inhaltlich nur bedingt die brandschutztechnischen Anforderungen beschreibt. Daher konnte sie den Status einer Europäischen Norm noch nicht erhalten. Hierfür werden ergänzend weiterhin nationale Regelwerke wie die DIN 5510 in Deutschland, aber auch in anderen Ländern herangezogen. Die jeweils höherwertigen Anforderungen werden in Deutschland erfüllt.

Definiert werden in diesen Standards u.a. die Mindestanforderungen an die Werkstoffeigenschaften für Fahrzeuge, Maßnahmen zur Verhütung von Bränden, Oberflächenklassifizierungen und das Erreichen der Konformität von Werkstoffen. Beschrieben werden auch die zusätzlichen Maßnahmen zur Erhaltung der Lauffähigkeit von Fahrzeugen im Personenverkehr



Der überarbeitete Brandschutz-Leitfaden des EBA enthält u. a. Regelungen für die »Sicherheit in Eisenbahntunneln«

im Falle eines Brandes, hier insbesondere die Anforderungen an Bremsen und die Traktion. Zur Früherkennung werden auch fahrzeugseitige Brandmelder sowie Notausstiege für Reisende gefordert. Von diesen Normen und anderen Regelwerken kann abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung der Regelwerke nachgewiesen ist.

Der VDV hat im Herbst 2010 Verbesserungsvorschläge zur TS 45545 beim Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge im Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN-FSF) erarbeitet und eingereicht, die nun bei der Überarbeitung der TS 45545 in die EN 45545 Berücksichtigung finden. Ziel ist eine weitere Vereinheitlichung der Zulassungsprozesse auf europäischer Ebene bezüglich des Brandschutzes, um eine weitestgehende Reduzierung des Zeitrahmens und der Kosten zu erreichen. Der Brandschutz-Leitfaden kann nach Erreichen des Zieles ersatzlos zurückgezogen werden.

Dipl.-Ing. (FH) Peter Haering
 Fachbereichsleiter Europäische Standardisierung
 und Harmonisierung im Bahnwesen
 Telefon 0221 57979-140
 haering@vdv.de

Barrierefreiheit im Zeichen des demografischen Wandels

Mit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes im Jahr 2002 ist die Barrierefreiheit stärker in den Fokus der Verkehrsunternehmen gerückt. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels wird die Barrierefreiheit vor allem für ältere Menschen zukünftig wichtige Voraussetzung für eine selbstbestimmte Mobilität. Verkehrsunternehmen beseitigen zunehmend Barrieren und bieten Senioren Unterstützung in ihrer Mobilität an.

Bereits heute stellt die »Generation 50plus«, die einen Anteil von 40 Prozent an der Bevölkerung Deutschlands ausmacht, eine wichtige Zielgruppe für Wirtschaftsunternehmen dar. Es ist daher nur allzu verständlich, wenn Produkte und Dienstleistungen angeboten werden, die den Anforderungen und Bedürfnissen dieser sehr heterogenen Zielgruppe entsprechen. Bis zum Jahr 2050 soll der Anteil der über 55-Jährigen in der Bevölkerung auf rund 45 Prozent ansteigen. Allein zehn Millionen Menschen werden dann über 80 Jahre alt sein. In einer immer älter werdenden Gesellschaft ist Barrierefreiheit deshalb als ein gesamtgesellschaftlicher Auftrag zu verstehen.

Barrierefreiheit als Leitbild im ÖPNV

7,1 Millionen schwerbehinderte Menschen leben derzeit in Deutschland, davon sind 75 Prozent 55 Jahre und älter. Jeder zwölfte in Deutschland lebende Mensch hat einen vom Versorgungsamt ausgestellten Schwerbehindertenausweis mit einem zuerkannten Behinderungsgrad von 50 und mehr. Die Anzahl der schwerbehinderten Menschen wird bis zum Jahr 2050 weiter ansteigen. Die Anzahl der sonstigen behinderten bzw. in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen ist hierbei noch gar nicht berücksichtigt. Es gilt daher, die Barrierefreiheit im Sinne von »Design für alle« zukünftig in das Leitbild der Verkehrsunternehmen aufzunehmen.

Die Barrierefreiheit im ÖPNV ist gut, aber noch nicht gut genug

Der derzeitige barrierefreie Zustand des ÖPNV in Deutschland kann im europäischen Vergleich als sehr gut bezeichnet werden. Viele Maßnahmen wurden seit den 90er-Jahren in den Mitgliedsunternehmen umgesetzt, beispielsweise sind die Stadtbusse bereits zu 90 Prozent niederflurig. Neben Haltestellen und Fahrzeugen sind auch die Bereiche Tarif und Information barrierefreier geworden. Beispielhaft seien hier das »Senioren-Ticket« und die optisch-akustischen Haltestellenansagen in Bussen und an Haltestellen genannt.



Mit der Veranstaltungsreihe »Vertraut mit Bus und Bahn« der üstra AG werden Senioren mobil

Im Bereich der barrierefreien ÖV-Information für mobilitätseingeschränkte Personen deuten sich schon jetzt zukunftsfähige Lösungen an (Stichwort »BAIMplus«), die letztlich in absehbarer Zeit für alle Kunden zum Standard werden können. Das Forschungsprojekt IP-KOM ÖV wird hierzu ebenfalls einen grundlegenden Beitrag leisten. Nachholbedarf besteht dennoch: Der weitere barrierefreie Umbau der Infrastruktur ist aufgrund der hohen Investitionskosten aus wirtschaftlichen Gründen nur mittel- bis langfristig zu realisieren. Eine Reduzierung der Finanzmittel für den ÖPNV wäre allein im Hinblick auf einen barrierefreien Umbau des ÖPNV kontraproduktiv.

»Senioren-Begleiter« und »Busschulen für Senioren« werden stark nachgefragt

Zugangsbarrieren beseitigen Verkehrsunternehmen zunehmend durch den Service »Senioren-Begleiter« und »Busschule für Senioren«. Während immer mehr Verkehrsunternehmen mit »Senioren-Begleitern« eine individuelle Begleitung von »Tür zu Tür« anbieten, stellen auch zunehmend Verkehrsunternehmen – oft gemeinsam mit der örtlichen Polizei – »Busschulen für Senioren« zur Verfügung. Neben Sicherheit an Haltestellen und in Fahrzeugen werden Senioren beim Lesen von Fahrplänen, beim Kauf von Fahrausweisen sowie über Beschilderung und Piktogramme eingewiesen. In den Busschulen wird aufgrund der von Senioren geäußerten Ängste zum Teil auch deutlich, dass eine Sensibilisierung der Busfahrer im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen sinnvoll ist.

Dipl.-Geogr. Hartmut Reinberg-Schüller
Fachstellenleiter Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin
Telefon 0221 57979-136
reinberg-schueller@vdv.de

Elektromobilität – Chance oder Risiko für den ÖPNV?

Die Bundesregierung will bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen haben. Verkehrsunternehmen könnten auf einen neuen Trend aufspringen und Elektroautos als Leihfahrzeuge anbieten. Sonderrechte als Kaufanreiz für Elektro-Pkw dürfen nicht zulasten des ÖPNV gehen.

Die Endlichkeit fossiler Kraftstoffe, der ungebremste Klimawandel und industriepolitische Gesichtspunkte treiben die Bundesregierung dazu, die Elektromobilität auszurufen: Bis 2020 sollen eine Million Elektrofahrzeuge in Deutschland fahren.

Nach dem heute absehbaren Stand der Dinge ist die Markteinführung von Elektro-Pkw kein Selbstläufer: Sie sind teurer, ihre Reichweite ist geringer als bei einem herkömmlichen Personenkraftwagen – dies sind aus Verbrauchersicht die zwei gewichtigsten Nachteile des vollelektrischen Autos. Die Markteinführung bedarf daher gewisser Anreize.

Elektro-Pkw als Leihauto für den Stadtverkehr – ein Geschäftsfeld für den ÖPNV?

Geringe Fahrtweiten, häufiges Laden und akzeptablere Kosten pro Kilometer bei einer hohen Laufleistung sind Eigenschaften, die den Elektro-Pkw eher für Leihauto-Flotten im innerstädtischen Verkehr geeignet erscheinen lassen. Der Zeitgeist ruft gerade nach solchen Angeboten, meinen Trendforscher erkannt zu haben. Paris ist schon dabei, ein solches öffentliches Selbstbedienungs-Leihauto-System mit Elektro-Pkw einzurichten.

Das Angebot eines »öffentlichen Autos« könnte das Portfolio des Rundum-Mobilitätsdienstleisters abrunden: Das ÖPNV-Jahresabo mit Option für Leihauto oder Leihfahrrad auf einem (e)Ticket – und alles am Monatsende vom Verkehrsunternehmen oder -verbund vom Konto des Kunden abgebucht. Dabei kann der Querverbund der Stadtwerke Synergien auslösen – bei Nachlade- und/oder Batteriewechselstationen, Stromtarifen etc.

Keine Anreize für Elektroautos zulasten des ÖPNV!

Zum Anreizen der Elektro-Auto-Kauflust haben sich schon viele Leute Gedanken gemacht und dabei meistens vergessen, dass es eine energieeffizientere Alternative zum Auto gibt, nämlich den Öffentlichen Personennahverkehr. Zu den Ideen für den Kaufanreiz gehören u. a.:

- Subventionierung der Anschaffung von E-Mobilen,
- Subventionierung des Stroms,
- Befreiung von/Reduzierung der Kfz-Steuer
- Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen,
- Mitbenutzung von Bus-Sonderfahrstreifen,
- Ausnahme vom Fahrverbot in Fußgängerzonen,
- Befreiung oder Reduzierung von Park-Entgelten.

Da Elektroautos öfter aufgeladen werden müssen, ist auch die Garantie eines reservierten Parkplatzes mit Stromanschluss am Fahrtziel mithilfe der Telematik im Gespräch.

Diese Vorteile für das Elektroauto würden zugleich zulasten des energieeffizienteren ÖPNV mit Bussen und Bahnen gehen, die in den Großstädten auch elektrisch fahren. Eine solche Benachteiligung der noch effizienteren Alternative ÖPNV ist nicht hinnehmbar. Der VDV wird dies im Einzelnen begründen.

Ein wirkungsvoller Benutzungsanreiz, der dem ÖPNV nicht schadet, kann darin bestehen, für den motorisierten Individualverkehr die Umweltzonenregelung zu verschärfen und nur noch Elektro-Pkw in die Innenstädte einfahren zu lassen. Dies würde einerseits den ÖPNV, der weiter in die Stadtzentren einfahren darf, unterstützen und andererseits Personen, die in der Innenstadt dringend einen Pkw benötigen, einen Anreiz für die Nutzung elektrischer Leihautos geben. Auf diese Weise fördert man zwei umweltfreundliche Verkehrsverhaltensweisen gleichermaßen.

Eine Arbeitsgruppe des Unterausschusses Planung, verstärkt durch Mitarbeiter aus dem Ausschuss für Marketing und Kommunikation (AMK), hat Ende 2010 begonnen, eine Position des VDV zu dieser Thematik zu erarbeiten.

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel

Fachbereichsleiter Verkehrsplanung, Bahnbau, Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin

Telefon 0221 57979-130

nickel@vdv.de

Internet Protokoll basierte Kommunikation im öffentlichen Verkehr – das Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV

Zusammen mit 13 Partnern aus Industrie, Verkehrsunternehmen und Universitäten hat der VDV unter der Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) ein neues Forschungs- und Standardisierungsprojekt initiiert. Mit dem Startschuss Anfang September 2010 wird nun im Projekt IP-KOM-ÖV an den Kommunikationsschnittstellen von morgen gearbeitet.

Die Bereitstellung von Informationen über die öffentlichen Verkehrsangebote ist essenzieller Bestandteil der Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbänden und den Fahrgästen. Seit Jahrzehnten werden den Fahrgästen neben den Fahrplandaten auch Echtzeitinformationen an den Haltestellen bereitgestellt. Auch im Bereich der Reiseplanung werden den Fahrgästen seit vielen Jahren effiziente Routenplaner, die über standardisierte Schnittstellen miteinander bundesweit und sogar teilweise europaweit verknüpft sind, angeboten. Diese Entwicklungen waren und sind richtungsweisend im schnelllebigen Informationsmarkt. Der Fahrgast kann sich hiermit vor und während seiner Reise viele Informationen besorgen.

Der Fahrgast orientiert sich an den Navigationsgeräten

Die Erwartungshaltung der Fahrgäste zu Reiseinformationen orientiert sich jedoch immer mehr an den komfortablen Navigationssystemen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Hier wird der Reisende kontinuierlich zu seinem Ziel geführt, ohne dass er ständig nach neuen Informationen Ausschau halten muss. Auch die bisher nur spärlich bereitgestellten Echtzeitinformationen, die sich hauptsächlich

Fahrgäste möchten ihre Kommunikationsgeräte zur Information nutzen



Gefördert durch:



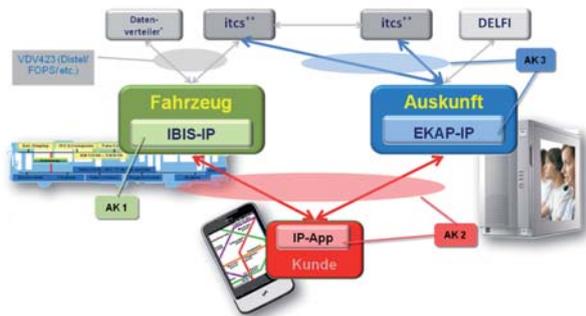
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

lich auf den Autobahnbereich beziehen, werden zukünftig durch Intelligente Verkehrssysteme (IVS) verbessert und auf größere Bereiche ausgedehnt. Hierbei werden standardisierte Schnittstellen für die »Fahrzeug zu Fahrzeug«- sowie die »Fahrzeug zu Verkehrsinfrastruktur«-Kommunikation die IVS unterstützen und somit eine wesentlich verbesserte und noch einfachere Leitung des MIV-Verkehrsteilnehmers ermöglicht. Die Europäische Kommission befürwortet diese Entwicklungen und hat zur Erzeugung durchgehend verfügbarer Verkehrsinformation im Straßenbereich die IVS-Richtlinie (2010/40/EU) veröffentlicht, die die Interoperabilität für den Austausch von Straßenverkehrsdaten in der Zukunft ermöglichen soll.

Verbesserungen in der Fahrgastinformation

Auch die Verkehrsunternehmen und -verbände setzen immer mehr auf die Verbesserung und Individualisierung der Verkehrsinformation für den Fahrgast. Der Kunde soll über unterschiedliche Applikationen Informationen über seinen Reiseweg auf dem Handy oder im Fahrzeug erhalten. Durch die rasante Verbreitung der Handys und Smartphones haben immer mehr Fahrgäste ein eigenes Gerät bei sich, mit dem sie sich von Tür zu Tür begleiten lassen könnten. Heute muss der Fahrgast auf seiner Reise dazu allerdings zwischen verschiedensten Applikationen umschalten, wenn er überhaupt die richtigen Applikationen auf sein Gerät geladen hat. Hier wird IP-KOM-ÖV zukünftig standardisierte Kommunikationsdienste für Applikationen bereitstellen, sodass ein Fahrgast mit einer Applikation Reiseinformationen erhalten kann.

Die in den 80er-Jahren standardisierten Kommunikationsmethoden, wie z. B. das integrierte Bordinformationssystem IBIS, bieten zwar auch heute noch die Möglichkeit, Basisinformationen zu transportieren, jedoch sind die Systeme nicht mehr schnell und effizient genug, um den zusätzlichen Anforderungen an Informationen gerecht zu werden. Daher werden schon heute schnelle Kommunikationssysteme genutzt, deren Implementierung jedoch immer proprietär und somit mit unterschiedlichen Risiken für die Verkehrsunternehmen und Verbände, die Industrie und den Fahrgast verbunden ist. Erst durch eine Standardisierung und der damit verbundenen Öffnung des Marktes, Reduzierung



Arbeitskomplexe in der IP-KOM-ÖV

der Implementierungsrisiken durch erprobte Technik und einheitliche Nutzung von Kommunikationsschnittstellen durch fahrgasteigene Endgeräte können die heutigen Kommunikationssysteme im ÖV effizient und mit großem Kundennutzen angewendet werden.

Vorhandenes Wissen zusammenführen

Der VDV hat daher zusammen mit Partnern aus dem Bereich der Verkehrsunternehmen, Industrie und Wissenschaft das Projekt IP-KOM-ÖV definiert. Das Projekt hat dabei zum Ziel, eine moderne, leistungsfähige und standardisierte Kommunikationsarchitektur für die ÖV-Bereiche Fahrzeug, elektronische Kommunikations- und Auskunftsplattformen (eKAP) sowie kundeneigene Endgeräte zu entwickeln. Hierbei werden bestehende Kommunikationsstandards aus dem industriellen Bereich (IP, Serviceorientierte Architektur (SOA)) und dem ÖV (VDV-Schriften 45x, VDV-Schrift 300, EN 12896, EN 13149, CEN/TS 15531) sowie Forschungsergebnisse berücksichtigt und – wenn notwendig – ergänzt.

Breite Abstützung des Projektes

Aus der Industrie werden die Firmen ANNAX Anzeigesysteme GmbH, IUUV Traffic Technologies AG, Scheidt & Bachmann GmbH, Mentz Datenverarbeitung GmbH, Init und HaCon mitwirken. Seitens der Verkehrsunternehmen unterstützen die DB Mobility Logistics AG, die Essener Verkehrs-AG, die Stuttgarter Straßenbahnen AG sowie die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG. Wissenschaftlich wirken die Universität Stuttgart, die TU Ilmenau und die TU Darmstadt mit. Das Projekt wird gesamtheitlich vom VDV geführt, der außerdem die Standardisierung koordiniert und externe Partner mit integriert. Das Projektbüro Weisskopf Engineering AG übernimmt die organisatorischen Aufgaben sowie die Gesamtqualitätssicherung.

Gliederung des Projektes IP-KOM-ÖV

Die Arbeiten des Projektes sind in fünf Arbeitskomplexe (AK) unterteilt:

- Der AK1 beschäftigt sich mit der Erneuerung der VDV-Schrift 300 und wird unter Berücksichtigung von Migrationsaspekten ein IBIS-IP beschreiben.
- Die Kundenschnittstelle und standardisierte Kommunikationsdienste vom Fahrzeug und den Auskunftssystemen zum Kundenendgerät stehen im Fokus des AK2. Diese Dienste stellen die Basis für zukünftige Entwicklungen von Fahrgastinformationssystemen dar und sind die Basis für die zukünftigen Projekte der Forschungsbekanntmachung »Tür zu Tür«. Zusätzlich werden in diesem AK die notwendigen Modellierungen für eine effiziente Unterstützung fremdsprachiger Fahrgäste und Fahrgäste mit Sehbehinderung erarbeitet.
- Der AK3 erarbeitet die notwendigen Ergänzungen der heutigen elektronischen Fahrplanauskunftssysteme zur Echtzeit Kommunikations- und Auskunftsplattform (EKAP), um insbesondere standardisierte Fahrgast- und Kommunikationsdienste für die persönlichen Benutzerendgeräte zur Verfügung zu stellen.
- Im Feldtest des AK4 werden die Schnittstellen zum Kundenendgerät in einer heterogenen Umgebung eines Verkehrsbetriebes verifiziert.

Die Administration des Projektes als auch die Integration der ÖPNV-Branchenanforderungen erfolgen im fünften Arbeitskomplex AK5. Die Branchenanforderungen werden durch die Einbeziehung von Verkehrs-, Industrie- und Beratungsunternehmen in VDV-Projektteams und vom VDV geleitete DIN-Normungskreise gewonnen. Hierüber können auch den zukünftigen Forschungsprojekten im »Tür zu Tür«-Programm die notwendigen Informationen zu den Schnittstellenstandards bereitgestellt werden.

Bis 2013 werden die Arbeiten im Projekt fertiggestellt und den Verkehrs- und Industrieunternehmen wird eine moderne, leistungsfähige und standardisierte Kommunikationsarchitektur bereitgestellt.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

Fachbereichsleiter Normung, Forschungskoordination
und VDV-Industriekontakte
Telefon 0221 57979-141
radermacher@vdv.de

Auch Bauwerke kommen »in die Jahre«

Nach weitverbreiteter, aber nicht ganz zutreffender Meinung halten Bauwerke aus Stahl und Beton in der Annahme, diese Baustoffe seien schier unverwüchtlich, praktisch »eine Ewigkeit«. Sie können auch tatsächlich eine lange Nutzungsdauer erreichen, aber nur bei planmäßiger Instandhaltung von Anfang an.

Kein Schienenverkehr ohne Bauwerke

Notwendige Bestandteile aller Schienennetze – der Straßenbahn wie der Eisenbahn – sind Überführungen oder Brücken über andere Verkehrswege, Gewässer oder Geländeeinschnitte sowie oft auch Tunnel und Stützwände. Nach der Erkenntnis, dass die »auto-gerechte Stadt« mit weitgehendem Verzicht auf einen ÖPNV ein Irrweg ist, begann in der Bundesrepublik Deutschland ab etwa 1960 ein starker Ausbau des schienengebundenen ÖPNV. Für dessen Trennung und Unabhängigkeit vom Straßenverkehr wurde in vielen großen Städten zumindest abschnittsweise auch die 3. Dimension genutzt. Bahnen in Tief- oder Hochlage benötigen aber entsprechende Bauwerke, entweder Tunnel oder Viadukte bzw. aufgeständerte Fahrbahnen, jeweils mit den zugehörigen Haltestellen.

Diese Bauwerke – wie auch alle anderen – unterliegen von Anfang an unvermeidlich einem Alterungs- und Verschleißprozess, zum einen durch Witterungseinflüsse und Korrosion, zum anderen infolge ihrer Nutzung: Auch an massiven Bauwerken aus Stahl oder Beton, die nach ihrer Fertigstellung fast unvergänglich erscheinen, nagt unerbittlich der »Zahn der Zeit«.

Bauwerke erfordern Instandhaltung

Es wäre wider jede Vernunft, wenn die unter hohen Investitionen erstellten Bauwerke des Schienenverkehrs anschließend nicht auch instand gehalten würden; dies hätte allmählichen Verfall und schleichenden Substanzverzehr zur Folge. Neben der Erhaltung ihres hohen Sachwertes und des mit ihrer Fertigstellung erreichten hohen Ausbaustandards des Öffentlichen Personennahverkehrs dient die möglichst schnelle und gründliche Beseitigung festgestellter Schäden und Mängel, bevor sie sich ausweiten oder Folgeschäden nach sich ziehen, auch der Minimierung der Kosten.

Die Instandhaltung der Bauwerke umfasst ihre turnusmäßige Inspektion und Wartung und gegebenenfalls Instandsetzung. Sie sollte möglichst konstant nach einer »Instandhaltungsstrategie« erfolgen, wobei eine Abstufung und eine Prioritätensetzung möglich sind.

VDV-Mitteilung

Ein Unterausschuss des Ausschusses für Bahnbau hat sich mit der Thematik befasst; die Ergebnisse sollen als VDV-Mitteilung veröffentlicht werden. Um die Wichtigkeit und die Notwendigkeit einer regelmäßigen Instandhaltung der baulichen Anlagen des Schienenverkehrs nochmals zu verdeutlichen, wurden die am häufigsten auftretenden Mängel und Schäden an Brückenbauwerken zusammengestellt. Hieraus sind zu ihrer Behebung und künftigen Vermeidung erforderliche Maßnahmen abzuleiten.



Auch massive Bauwerke aus Stahl benötigen eine regelmäßige Inspektion und Wartung

Dringend notwendig: Finanzierung durch öffentliche Mittel

Der starke Ausbau des ÖPNV, dem eine enorme Steigerung der Nachfrage folgte, war damals möglich, weil die dafür erforderlichen finanziellen Mittel – vor allem auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes – bereitgestellt wurden. Analog dazu wäre es heute dringend geboten, eine gesetzliche Grundlage für die Finanzierung der notwendigen Instandhaltung der Anlagen – und nach Ablauf ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer auch ihrer fälligen Erneuerung – durch die öffentliche Hand zu schaffen.

Dipl.-Ing. Herbert Sladek
Fachbereichsleiter Bahnbau
Telefon 0221 57979-137
sladek@vdv.de

Elektronische Verbandskommunikation

Die Internetpräsenz des VDV bedient erfolgreich den Informationsbedarf verschiedener Zielgruppen des Verbandes. Insgesamt werden aus dem Mitgliederbereich und dem öffentlichen Bereich monatlich über 200.000 Seiten angefordert – eine Verdoppelung in den vergangenen drei Jahren!

Die Internetpräsenz des VDV richtet sich an verschiedene Zielgruppen. Für diese sind jeweils unterschiedliche Ausschnitte des Inhalts wichtig, die z. T. auch unter eigenen Adressen zugänglich sind, wie z. B. www.fahren-fliegen.de oder www.busse-bahnen.de.

Mitglieder und Mitarbeiter

Das Internet ist zentraler Bestandteil der Kommunikation des Verbandes mit seinen Mitgliedern. Monat für Monat werden mehr als 10.000 Mal Mitgliederinfos (Rundschreiben oder Fachinfos) über www.vdv.de aufgerufen. Neben dem direkten Aufruf der Mitgliederinfos auf der VDV-Website erfolgt der Zugang zunehmend über die E-Mail-Newsletter:

- den wöchentlichen elektronischen Rundschreibenversand,
- den persönlich konfigurierbaren E-Mail-Service oder
- den monatlichen Versand der VDV-Nachrichten.

Der elektronische Rundschreibenversand ersetzt inzwischen vollständig den konventionellen Papierversand. Er ist schneller, gerade hinsichtlich der unternehmensinternen Weiterleitung flexibler und aufgrund des eingesparten Papiers ökologisch und ökonomisch günstiger.

Politik und Verwaltung | Fachöffentlichkeit

In verschiedenen Bereichen der Internetpräsenz werden Informationen für diese Zielgruppe angeboten, u. a. Stellungnahmen und Positionspapiere. Ausgebaut wurde in den letzten Jahren aber besonders der Bereich »Projekte«, in dem über spezielle Themen insbesondere aus den Bereichen Normung und Forschung berichtet wird, wie z. B. über das Projekt IP-KOM-ÖV, Nachhaltigkeit oder Busverkehrssysteme. Teilweise handelt es sich um ausgewachsene und intensiv genutzte Plattformen für den Erfahrungsaustausch für Anwender von VDV-Spezifikationen (wie z. B. die Ist-Daten-Schnittstellen oder die VDV-Schriften 453 ff).



Medien | Presse

Die Pressemitteilungen des Verbandes haben für diese Zielgruppe zentrale Bedeutung. Über 1.200 Benutzer haben die VDV-Pressemitteilungen als E-Mail-Service abonniert. Etwa 9.000 Mal wird jeden Monat eine VDV-Pressemitteilung auf www.vdv.de aufgerufen.

ÖPNV-Fahrgäste und Güterverkehrskunden

Besonders im Bereich des Schienengüterverkehrs bietet der VDV im Rahmen der auch unter der Adresse www.gueterbahnen.de erreichbaren »Kooperationsbörse Güterverkehr« eine umfangliche Unterstützung für die Marktteilnehmer:

- 1.000 Links
- Notdienste für Güterbahnen
- Güterbahnhöfe
- Ladestellen
- Marktplatz Schiene
- Regionale Eisenbahnverkehrsleistungen
- Güterwagen
- Umschlag Waggonverkehr
- Projekte und Portale
- Terminals Kombiniertes Verkehr
- Häfen/Industrieparks/GVZ

Für die Fahrgäste der VDV-Mitgliedsunternehmen sind die örtlichen Internetseiten der Verkehrsunternehmen und -verbände zweifellos die primären Informationsquellen. Lediglich ergänzend stellt der VDV für diese Zielgruppe u. a. unter www.busse-bahnen.de Informationen bereit, wie z. B. Informationen über VDV-Mitgliedsunternehmen, touristische Informationen im ÖPNV, Fahrplanauskunft, Fahren und Fliegen sowie über Ombuds- und Schlichtungsstellen.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

*Fachbereichsleiter Informationsverarbeitung,
Dokumentation
Telefon 0221 57979-120
bruns@vdv.de*

Empfehlungen für Eisenbahnwerkstätten im Bereich des SPNV

Resultierend aus der Liberalisierung im Bahnsektor hat sich die Anzahl der Betreiber von Eisenbahnverkehren erhöht. Der Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten, der sich ursprünglich nur dem ÖPNV gewidmet hat, erarbeitet nun auch für diesen Bereich Empfehlungen, um die Mitgliedsunternehmen zu unterstützen.

Mit den VDV-Schriften 822 »Richtlinie für den Bau von Omnibus-Betriebshöfen«, 823 »Empfehlungen für die Gestaltung von Stadt- und Straßenbahnbetriebshöfen« und 824 »Empfehlungen für die Gestaltung von U-Bahn-Werkstätten« hat der Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten bereits Richtlinien für den Bau von Instandhaltungsanlagen für den öffentlichen Nahverkehr vorgelegt.

Im Zuge der Erweiterung des Leistungsportfolios in Richtung Eisenbahnsektor hat man sich entschlossen, Synergien zu nutzen und in Zusammenarbeit mit dem VDV-Fachausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) mit der VDV-Schrift 827 auch »Empfehlungen für die Gestaltung von Werkstätten für Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)« herauszugeben. Diese VDV-Schrift soll als Planungshilfe für Ingenieure und Architekten sowie zur Information von Unternehmens- bzw. Betriebsleitungen und interessierten Dritten dienen. Neben der Beschreibung der Anlagen zur Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen des SPNV werden auch die hohen Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit und die Erfüllung von Umweltschutzaufgaben beschrieben. Die VDV-Schrift 827 beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit den Einrichtungen zur Fahrzeuginstandhaltung, also mit den Werkstätten und Behandlungsanlagen für Eisenbahnfahrzeuge, die üblicherweise im SPNV eingesetzt werden.

Instandhaltung als Grundlage für sicheren und wirtschaftlichen Betrieb

Eisenbahnfahrzeuge müssen während ihrer gesamten Nutzungsdauer so instand gehalten werden, wie es die Betriebssicherheit sowie ein gutes äußeres und inneres Erscheinungsbild erfordern. Grundlage sind die geltenden gesetzlichen Vorschriften und technischen Regelwerke. Daraus abgeleitet werden die Maßnahmen der Instandhaltung. Die Instandhaltungsarbeiten werden überwiegend in den dafür ausgestatteten Werkstätten und Behandlungsanlagen durchgeführt. Werden mehrere Werkstätten vorgehalten, so sollten bestimmte kapitalintensive Ausstattungen in einer Schwerpunktwerkstatt konzentriert werden (z. B. Untersuchungen gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), Radsatzbearbeitung).

Die Eisenbahnwerkstatt muss auf die speziellen Aufgaben und Unternehmensziele des Verkehrsunternehmens zugeschnitten sein und unter Umständen eine spätere Erweiterung der Werkstattanlagen sowie eine Anpassung an veränderte Randbedingungen zulassen. Der rationelle Einsatz der Arbeitskräfte sowie die Organisation des Arbeitsablaufes in den Werkstätten sind auf die Erzielung einer optimierten Produktivität auszurichten.



Das moderne Betriebswerk Immendingen der Hohenzollerische Landesbahn AG

Eine sorgfältige Vorbereitung zeichnet sich – ebenso wie ein langfristig angelegtes Betriebs-, Fahrzeug- und Instandhaltungskonzept auf Basis der vorgegebenen Betriebsleistungsdaten – auf Dauer durch eine hohe Wirtschaftlichkeit aus.

Eine Erstellung von Empfehlungen für den Güterverkehr, wiederum in synergetischer Zusammenarbeit mit anderen VDV-Gremien, wird momentan diskutiert.

Dipl.-Ing. (FH) Alexander Koch
Fachstellenleiter Trolleybusse, Betriebshöfe
und Werkstätten
Telefon 0221 57979-139
koch@vdv.de

Batterie-Elektromobilität bei Linienbussen

Der Übergang zur Batterie-Elektromobilität offenbart insbesondere in Verbindung mit regenerativen Primärenergien ein signifikantes ökologisches Potenzial. Mit Blick auf den erfolgenden Ausbau der Windenergie und deren fluktuierende Verfügbarkeit können Linienbusse eine wichtige Energiespeicherfunktion übernehmen, die das Netzmanagement unterstützt und neue Geschäftsmodelle erschließen kann.

Linienbusse: Ideale Partner der Elektromobilität

Im Gegensatz zum Individualverkehr, der durch eine sehr geringe tägliche Fahrweite gekennzeichnet ist, handelt es sich beim ÖPNV um den idealen Partner zur Einführung der Elektromobilität, denn die tägliche Fahrweite der ÖPNV-Busse beträgt 250 bis 300 Kilometer, was zu einer signifikant besseren Nutzung der getätigten Investitionen und schneller zu günstigeren spezifischen CO₂-Werten im Verkehrsbereich führen würde. Die Handhabung der Batterien durch geschultes Personal, die Anwendbarkeit optimaler Ladetechniken mit reduziertem Aufwand und die aufgrund definierter Linienführung nicht limitierte Reichweite sind weitere entscheidende Vorteile.

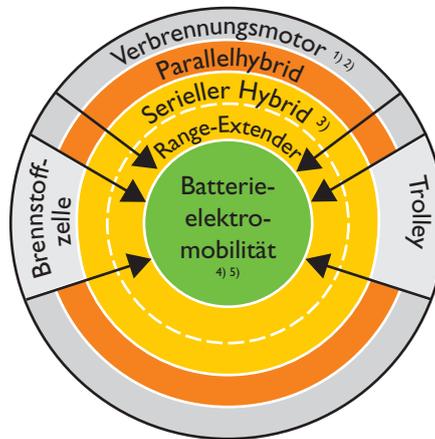
Alle Wege führen zur Batterie-Elektromobilität

Zielvorstellung bei der Batterie-Elektromobilität im Linienbus-ÖPNV ist ein leitungsungebundener, emissionsfreier und lärmärmer elektrischer Fahrbetrieb für komplette Umläufe. Nicht nur die zunehmende Elektrifizierung der heute noch als Linienbusantrieb dominierenden Verbrennungsmotoren im Rahmen von Hybridkonzepten führt – über konsequentes Downsizing der heutigen Hauptantriebsquelle zum bloßen Reichweiten-Verlängerer (Range-Extender) – zur Batterie-Elektromobilität. Analog dazu führen auch das Downsizing von Brennstoffzellen in Hybridkonzepten sowie der etablierte Trolleybus durch Reduzierung der städtebaulich in der Kritik stehenden Oberleitungen zur Zielvorstellung Batterie-Elektromobilität.

Ziele des VDV: Ermittlung der Potenziale und Empfehlungen für die Branche

Aufgrund unterschiedlicher Streckenführungen und Liniencharakteristik sowie Infrastruktur der Städte müssen individuelle Lösungen erarbeitet werden. Die verschiedenen aussichtsreichen Optionen für die Batterie-Elektromobilität im ÖPNV mit Linienbussen unterscheiden sich insbesondere in der Energiezuführung. Die automatisierte Batteriewechseltechnik, die automatisierte Schnellladung, Aufladung über partielle

Technologiewettbewerb hin zur Zielvorstellung »Batterie-Elektromobilität«



¹⁾ Diesel, CNG, LPG, H₂ | ²⁾ Adaptive Schaltprogramme |

³⁾ Strecken-/Betriebsmanagement | ⁴⁾ Zwischenladung (Induktiv, Ultra-Caps, Oberleitung, Schwungrad) |

⁵⁾ Speicherwechseltechnik

Oberleitung und das Upgrade bestehender Hybridbusse mittels Batterieanhängerwechseltechnik bieten spezifisches Potenzial. Mit wissenschaftlicher Begleitung will der VDV ermitteln:

- ob und unter welchen Randbedingungen und Parametern ein Batteriebusbetrieb ohne betriebliche Einschränkungen oder Erhöhung des Personalwirkungsgrades gegenüber dem etablierten Dieselselbusbetrieb erfolgen kann;
- ob und unter welchen Voraussetzungen und Parametern im Zusammenspiel von Energieversorger, Fahrzeug- und Batteriehersteller sowie Verkehrsunternehmen eine mit einem Dieselselbusbetrieb vergleichbare Gesamtwirtschaftlichkeit zu erreichen wäre. Insbesondere soll der Betrieb der Batterie (Zyklentiefe) unter LCC-Gesichtspunkten optimiert werden.

Die Ergebnisse der Untersuchung sollen den VDV-Verkehrsunternehmen als individuelle Empfehlungen und Handlungsoptionen z. B. im Rahmen einer VDV-Mitteilung kommuniziert werden.

Dr.-Ing. Ralph Pütz

Fachbereichsleiter Kraftfahrzeuge, Obusse, Duobusse,
Betriebshöfe und Werkstätten
Telefon 0221 57979-135
puetz@vdv.de

Radsatzwellen von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen – Belastung anders als bei Eisenbahnen

Radsatzwellen sind sicherheitsrelevante Komponenten von Schienenfahrzeugen, deren Ausfall zu katastrophalen Folgen führen kann. Untersuchungen an Wellen von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen ergaben, dass eigenständige Regelwerke zur Berechnung dieser Wellen sinnvoll sind.

Nicht erst der Bruch einer Radsatzwelle eines ICE-3-Zuges bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof im Sommer 2008 stellte die Bedeutung dieser Fahrzeugkomponente für die Sicherheit heraus. Seit Jahrzehnten wird in Fachartikeln, auf Tagungen etc. über Radsatzwellen referiert und diskutiert. Zusätzlich angeregt wurden die Diskussionen über dieses sicherheitsrelevante Bauteil durch die Erstellung der Europäischen Normen EN 13103 und 13104. Diese beiden Normen gelten grundsätzlich für alle Schienenfahrzeuge, d.h. sowohl für Fahrzeuge von Eisenbahnen als auch für die von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Für letztere Bahnen gibt es aber in den Normen explizit eine Ausnahmemöglichkeit, die erst nach massivem Einwirken durch den VDV erreicht werden konnte.

VDV-Publikationen und Forschungsvorhaben über Radsatzwellen

Der Schienenfahrzeugausschuss (SFA) des VDV veröffentlichte schon im Jahr 2002 in der VDV-Mitteilung 1503 Empfehlungen zur Beschaffung und Instandhaltung der Radsatzwellen. Außerdem beteiligte er sich an dem Forschungsvorhaben »Sichere und wirtschaftliche Auslegung von Eisenbahnfahrwerken« des Bundesministeriums für Bildung und Forschung mit dem Ergänzungsvorhaben »Beanspruchungen im Nahverkehr«, in dessen Rahmen bei der Hamburger U-Bahn und bei der Karlsruher Stadtbahn Messungen an Wellen teilweise im laufenden Fahrgastbetrieb durchgeführt wurden. Die Ergebnisse bestätigten die Meinung der SFA-Mitarbeiter, dass die Belastungen im städtischen Schienennahverkehr deutlich von denen der Eisenbahn abweichen. Auch weitere Untersuchungen einiger VDV-Mitgliedsunternehmen ergaben interessante Erkenntnisse über die Belastung der Wellen in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit, der Streckentrassierung, der Spurweite, der Fahrzeugbelastung und der Art der Wellenlagerung im Fahrwerk. Um aber ein eigenständiges Regelwerk zur Berechnung von Wellen von Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen zu erstellen, das in der Praxis umsetzbare Forderungen bzw. Berechnungsmethoden enthält, müssen alle vorliegenden Messergebnisse wissenschaftlich aufbereitet werden. Hierzu beantragte der SFA im Jahr 2010 ein entsprechendes Vorhaben im Rahmen des



Ultraschalluntersuchung an einer Radsatzwelle eines U-Bahn-Fahrzeuges der Hamburger Hochbahn AG

Forschungsprogramms Stadtverkehr (FOPS), das auch bewilligt wurde. Mit der Ausschreibung hinsichtlich der Auswahl des Forschungsnehmers ist in den ersten Monaten 2011 und mit dem Beginn des Vorhabens Mitte dieses Jahres zu rechnen. Vorab wird der SFA die VDV-Schrift 173 »Empfehlung zur Beschaffung und Instandhaltung von Radsatzwellen von Stadtbahn- und U-Bahn-Fahrzeugen« veröffentlichen, die die VDV-Mitteilung 1503 ersetzen wird. Die wesentliche Änderung hierbei besteht in der Aufnahme eines Inspektionskonzepts für die Detektion von Ermüdungsanrissen, das auf der Dissertation von Herrn Dr. Klaus Liedgens, Mitarbeiter der Hamburger Hochbahn AG, basiert.

Zusammenfassend sei anzumerken, dass der Schienenfahrzeugausschuss das Thema »Radsatzwellen« schon seit langer Zeit unter Berücksichtigung umfassender Erfahrungen seiner Mitarbeiter eingehend behandelt und bei Bedarf wissenschaftliche Unterstützung hinzuzieht. Diese Vorgehensweise erwies sich als nachhaltiger im Vergleich zu lauten öffentlichen Diskussionen hinsichtlich der Eisenbahnen.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Fachbereichsleiter Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge,
elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen
Telefon 0221 57979-132
stahlberg@vdv.de

Aktuelle Regelwerke zur Beleuchtung von Haltestellen und Gleisanlagen

Eine wichtige Voraussetzung für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb bei der Fahrgastsicherheit und beim Arbeitsschutz ist eine ausreichende Beleuchtung. In den vergangenen Jahren wurden vom Ausschuss für elektrische Energieanlagen (AEE) diverse Regelwerke zum Thema »Beleuchtung« überarbeitet.

Welche Bedeutung Beleuchtungsanlagen für eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung haben, ist u. a. daran zu erkennen, dass diesem Anlagentyp in der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ein eigener Paragraph (§ 27) gewidmet ist, in dem Anforderungen hinsichtlich der Anordnung, der Beschaffenheit und der Schaltmöglichkeiten an normale Beleuchtungsanlagen und an die Sicherheitsbeleuchtung gestellt werden. Wie in der BOStrab üblich, enthält auch dieser Paragraph keine Angaben zur technischen Umsetzung der gestellten Anforderungen, insbesondere fehlen Angaben zur Beleuchtungsstärke und zur Gleichmäßigkeit der Beleuchtung. Hier sind die »allgemein anerkannten Regeln der Technik« heranzuziehen, zu denen u. a. die »Technischen Regeln für Straßenbahnen« (TR Strab) und die VDV-Schriften zählen.

Technische Regeln zur Beleuchtung von Haltestellen

Für die Beleuchtungsanlagen an Haltestellen gilt Teil 2 »Beleuchtungsanlagen« der Technischen Regeln Elektrische Anlagen (TR EA), in dem neben Begriffserklärungen und Hinweisen zur Planung, Abnahme und Instandhaltung die Grenzwerte für Neuanlagen und die sogenannten Wartungswerte enthalten sind. Dieses Regelwerk wurde von einem Arbeitsteam des AEE in Zusammenarbeit mit Technischen Aufsichtsbehörden (TAB) erarbeitet, vom Bund-Länder-Fachausschuss BOStrab verabschiedet und 2007 veröffentlicht. 2010 wurde dieses Regelwerk redaktionell überarbeitet und der Generaldirektion Unternehmen und Industrie der Europäischen Kommission im Rahmen des Notifizierungsverfahrens für technische Vorschriften gemäß EU-Richtlinie 98/34/EG als TR Strab EA vorgelegt. Mit einer Genehmigung vonseiten der EU-Kommission ist im Laufe des ersten Halbjahres 2011 zu rechnen.

VDV-Schrift über Beleuchtung von Gleisanlagen

Die Beleuchtungsanlagen der Gleisbereiche, in denen sich in der Regel nur Betriebspersonal aufhält, werden in der VDV-Schrift 535 behandelt. Um die Belange des Arbeitsschutzes in ausreichendem Maße einzubringen, wurde die Schrift mit Vertretern der Berufsgenossenschaft erstellt. Hier sei anzumerken, dass diese VDV-Schrift Anforderungen insbeson-

dere an die Beleuchtungsanlagen von Abstell- und Kehrgleisanlagen enthält, in denen sich regelmäßig Fahr-, Reinigungs- oder Werkstattpersonal aufhält. Während der Überarbeitung der VDV-Schrift 535 ergaben sich jedoch unerwartete Schwierigkeiten einerseits durch die Veröffentlichung der DIN EN 12464-2 und andererseits durch die Ankündigung der zukünftigen »Technischen Regeln für Arbeitsstätten« ASR A3.4, die wiederum auf der o. g. Norm basieren. Nach umfassenden Nachforschungen wurde festgestellt, dass sich die relativ hohen Anforderungen in den ASR A3.4 für Gleisanlagen eher auf Rangierbahnhöfe beziehen als auf Abstell- und Kehranlagen von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Damit war der Weg frei, die VDV-Schrift 535 nach einem zweiten Gelbdruckverfahren im Frühjahr 2010 zu veröffentlichen.

Erfolgreiches Seminar über Beleuchtungsanlagen

Um den zuständigen Mitarbeitern in den betroffenen Verkehrsunternehmen neben der Vorstellung der beiden Regelwerke TR Strab EA und VDV-Schrift 535 noch mehr Informationen zum Thema »Beleuchtung« zu bieten, wurde im Herbst 2010 zusammen mit der jetzt für die Straßen-, Stadt- und U-Bahnen zuständigen Berufsgenossenschaft VBG, Sparte ÖPNV/Bahnen, und der Hamburger Hochbahn AG das Fachseminar »Beleuchtung in Theorie und Praxis bei Straßen-, Stadt- und U-Bahnen« durchgeführt. Höhepunkt der Veranstaltung war eine Vorführung unterschiedlicher



Beleuchtungstechniken in einer Schulungsanlage der Hamburger HOCHBAHN AG. Das Thema »Beleuchtung« wird den Ausschuss für elektrische Energieanlagen auch in Zukunft beschäftigen, wenn auch in nächster Zeit mehr innovative Leuchtmittel wie z. B. LED im Vordergrund stehen werden.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Fachbereichsleiter Nahverkehrs-Schienefahrzeuge,
elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen
Telefon 0221 57979-132
stahlberg@vdv.de

Die VDV-Landesgruppen im Überblick

Der VDV ist über seine neun Landesgruppen in den Regionen aktiv. Die Übersicht zeigt den Zuschnitt der Landesgruppen, die jeweiligen Ansprechpartner und die Internetadressen, unter denen stets Aktuelles zu erfahren ist.



Aktiv für Planungs- und Investitionssicherheit im Nahverkehr

Durch das Entflechtungsgesetz des Bundes ist festgelegt, dass ab 2014 die Zweckbindung der an die Länder fließenden Mittel aus dem früheren Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) entfällt. 2019 werden diese Bundesmittel vollständig auslaufen. Mit dem neuen Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erhalten die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger in Baden-Württemberg wieder mehr Planungs- und Investitionssicherheit.

Maßnahmen zur Erweiterung oder zum Ausbau der Infrastruktur im Öffentlichen Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr und im Eisenbahngüterverkehr bedürfen einer längeren Planung und Vorlaufzeit. Sie können daher nur verwirklicht werden, wenn eine Finanzierung über einen längeren Zeitraum gesichert ist. Ohne öffentliche Gelder und verlässliche Finanzierungszusagen ist ein Ausbau der Infrastruktur von den Verkehrsunternehmen und den kommunalen Gebietskörperschaften allein finanziell nicht zu tragen.

Die Landesgruppe Baden-Württemberg im VDV hat die Landesregierung in Baden-Württemberg, insbesondere das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, in der Vergangenheit beständig auf die Problematik hingewiesen und eine landeseigene Ersatzlösung für die entfallenden Mittel vorgeschlagen. Hierbei hat die VDV-Landesgruppe verdeutlicht, dass nicht nur eine Förderung von Neubauvorhaben weiterhin unerlässlich ist, sondern auch Erneuerungsinvestitionen bei bestehender Infrastruktur künftig verstärkt notwendig werden. Hierfür wurde ein eigener Fördertatbestand angemahnt.

Am 22. Juli 2010 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr einen Entwurf für ein landeseigenes GVFG vorgelegt und die Verbände um Stellungnahme gebeten.



Der Gesetzesentwurf wurde an die VDV-Mitglieder weitergeleitet. Zahlreiche Stellungnahmen und Anregungen wurden in die gemeinsame Stellungnahme der Landesgruppe eingearbeitet, die dann an das Ministerium geschickt wurde. Am 15. Dezember 2010 wurde das neue LGVFG vom Landtag von Baden-Württemberg beschlossen. Es trat am 1. Januar 2011 in Kraft. Von der Landesgruppe wurde das Vorhaben des Landes, ein eigenes LGVFG zu erlassen, ausdrücklich begrüßt. Erfreulich ist auch, dass nach dem LGVFG nunmehr Grunderneuerungen förderfähig sind. Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass noch Verbesserungspotenzial vorhanden ist und weitergehende Vorschläge der Landesgruppe und der Verkehrsunternehmen weitgehend unberücksichtigt blieben.

So ist zu bemängeln, dass durch das Gesetz keine Rechtsansprüche begründet werden und die Zuwendungen nur nach Maßgabe der im Landeshausalt jeweils zur Verfügung stehenden Ermächtigungen erfolgen. Ein fest bestimmtes Fördervolumen gibt es nicht mehr. Eine Förderung nach aktueller Haushaltslage verringert aber die Planungssicherheit. Auch erscheint die Beschränkung der Förderung bei Grunderneuerungen auf Vorhaben, bei denen die Verkehrssicherheit verbessert wird oder die der Verkehrsbeschleunigung dienen, als zu restriktiv. Bei Grunderneuerungen muss es für die Förderfähigkeit genügen, dass wieder der ursprüngliche Zustand hergestellt wird.

Eine Förderung von Bahnen, die nur auf besonderem Bahnkörper geführt werden, ist nicht zeitgemäß. Mittlerweile gibt es ausgereifte Techniken der dynamischen Straßenraumfreischaltung. Diese Möglichkeiten sollten gerade bei klassischen Straßenbahnstrecken in beengten innerstädtischen Lagen genutzt und gefördert werden, um auch in Städten mit historischem Straßenbestand Verkehrsverbesserungen zu erreichen.

Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg wird sich weiterhin für nachhaltige Verbesserungen des LGVFG einsetzen.

Rechtsanwalt Harald Dobelmann

Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

Telefon 0711 7885-2641

harald.dobelmann@mail.ssb-ag.de

Umweltschutz und ÖPNV-Finanzierung: eine ernüchternde Bestandsaufnahme

Viele Jahre galt der Freistaat Bayern in der Branche als zuverlässiger Partner in Bezug auf eine solide und konstante Finanzierung des ÖPNV. Mit Einführung der ÖPNV-Zuweisungen nach Artikel 27 des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) wurde sogar ein neues Instrument eingeführt, das bewies, welchen Stellenwert der ÖPNV Mitte der 90er-Jahre hatte. Die Euphorie von damals ist mittlerweile verfliegen. Die Landesmittel wurden teilweise dramatisch reduziert.

Die bayerischen Verkehrsunternehmen befördern derzeit rund 1,2 Milliarden Fahrgäste pro Jahr und erbringen dabei eine Verkehrsleistung von knapp 7,9 Milliarden Personenkilometer (Pkm). Viele Menschen haben in den letzten Jahren erkannt, dass Mobilität auch ohne den eigenen Pkw zu bewerkstelligen ist. Entsprechend steigen die Fahrgastzahlen im ÖPNV und SPNV jedes Jahr.

Ohne Zweifel stehen die Erfolge von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbundgesellschaften an erster Stelle, wenn es darum geht, mit attraktivitätssteigernden Maßnahmen immer mehr Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Ein zweiter Garant war auch die bis vor wenigen Jahren noch relativ zuverlässige Finanzierung des ÖPNV durch den Freistaat Bayern. Bis Ende 2003 flossen im Freistaat Bayern ausreichende Mittel in den ÖPNV, um solide finanzielle Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Mit dem Wirksamwerden des damaligen Koch-Steinbrück-Papiers setzten im Jahr 2004 auch im Freistaat Bayern ein deutlicher Abwärtstrend und eine ständige Inkonsistenz in der Höhe der Mittel für den ÖPNV ein. Der Branche fehlten zwischenzeitlich bis zu 100 Millionen Euro jährlich. Die zum 1. Januar 2009 wieder eingeführte Fahrzeugförderung ändert nur wenig an diesem Abwärtstrend.

Umweltverträgliche Mobilität hat ihren Preis

Der Freistaat Bayern bekennt sich zu einem aktiven Klimaschutz. Der VDV Bayern versteht sich mit seinen Mitgliedern als konstruktiver Partner der Staatsregierung. Der Verband ist seit Jahren Mitglied im »Umweltpakt«, der zwischen der bayerischen Wirtschaft und der Staatsregierung geschlossen wurde. Gleichzeitig ist er auf dem Weg, Mitglied in der »Bayerischen Klimaallianz« zu werden. Partnerschaft darf allerdings auf Dauer keine Einbahnstraße sein: Die dauerhafte Gewährleistung von umweltverträglicher Mobilität passt mit dem gleichzeitigen Rückzug des Staates aus der investiven und konsumtiven ÖPNV-Finanzierung nicht zusammen. So ist eine Anpassung



Investitionen in den ÖPNV sind Investitionen in nachhaltigen Klimaschutz

der Kostensätze für den staatlichen Ausgleich nach § 45a PBefG seit Jahren überfällig, obwohl das Urteil des 3. Senates des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. November 2007 (BVerwG 3 C 47.06) in seiner Randziffer 23 darauf hinwies, dass die Länder zu einer fortlaufenden Überprüfung verpflichtet sind.

Investitionen in den ÖPNV sind gut angelegtes Geld, wie verschiedene Untersuchungen und Studien belegen. Sie bilden die Grundlage für eine glaubwürdige, konsistente und nachhaltige Verkehrspolitik und dürfen nicht jedes Jahr allein unter haushaltspolitischen Grundsätzen betrachtet werden. In diesem Sinne ist mittelfristig die Förderung von Erneuerungsinvestitionen notwendig, da die infrastrukturintensiven Betriebe finanziell allein überfordert wären. Der Mittelbedarf bewegt sich je nach betroffenem Unternehmen in einem sieben- oder achtstelligen Bereich.

Wenn die Politik das Ziel eines nachhaltigen Klimaschutzes verfolgt, dann führt auch auf Landesebene kein Weg an einer Stärkung und vor allem auf Dauer berechenbaren ÖPNV-Finanzierung vorbei. Es ist erklärtes Ziel der VDV-Landesgruppe Bayern, die Staatsregierung und die Abgeordneten im Landtag immer wieder auf diese Tatsachen und Zusammenhänge hinzuweisen.

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Bayern

Telefon 089 470-2484

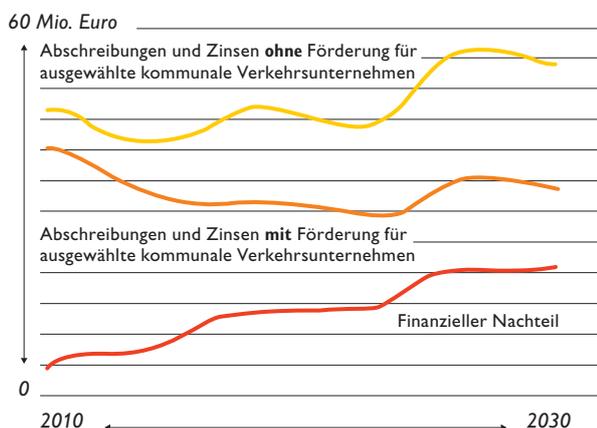
poel@vdv.de

Fortsetzung des konstruktiv-kritischen Dialogs zum »Hessischen Weg«

In Hessen bildete die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes erneut den Schwerpunkt der Arbeit im Jahr 2010. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung lud zu einer Kick-off-Veranstaltung ein. Diskutiert wurde entlang dreier Themenbereiche: Ziele und Anforderungen an den ÖPNV, Zuständigkeiten und Befugnisse für den ÖPNV, Finanzierung des ÖPNV.

Der VDV begrüßte das frühzeitige Anhörungsverfahren unter Beteiligung der Vertreter von Exekutive und des Landtages. In der Anhörung wurden die Erkenntnisse aus der Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025« berücksichtigt. Auch die Stellung der Verkehrsunternehmen im »Hessischen Weg« wurde kritisch angesprochen. Deren Rolle als Partner und tragende Säule im hessischen ÖPNV und die unternehmerischen Belange müssen im ÖPNV stärker hervorgehoben werden. So können nach Auffassung des VDV die Innovationskraft und Kompetenzen für das Gesamtsystem ÖPNV in Hessen im Sinne der Fahrgäste optimal ausgenutzt werden. Die unternehmerische Verantwortung sollte dabei bei den Verkehrsunternehmen liegen. Denn sie sorgen für die Förderung und Umsetzung von Innovationen, um die vorhandenen Potenziale am Fahrgastmarkt noch besser zu erschließen. Die Vielfalt der Anbieter muss aus Sicht der Landesgruppe in Zukunft gesichert werden. Den von der Landesregierung angestoßenen Diskussions- und Kommunikationsprozess mit der Branche in Hessen nahm man zum Anlass, im Rahmen zahlreicher Veranstaltungen, wie dem 1. Parlamentarischen Abend des VDV in Hessen – in gemeinsamer Kooperation mit der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) –, über die zukünftige Ausgestaltung des Rechtsrahmens mit Politik, Verwaltung und gesellschaftlichen Gruppen zu diskutieren und für die Position des VDV zu werben.

Kapitaldienst Fahrzeuge (vereinfachte Darstellung)



VDV Hessen mit der Landespolitik zu den Branchenthemen stets parteiübergreifend im Dialog – hier mit der Hessischen Kultusministerin Dorothea Henzler, MdL (FDP)

Finanzierungsvereinbarungen des Landes mit den Verbänden positives Signal der Politik

Der VDV begrüßte ausdrücklich die abgeschlossene Vereinbarung des Landes mit den drei hessischen Verkehrsverbänden RMV, NVV und VRN als beispielgebend. Diese Finanzierungsvereinbarung sichert den Verbänden für die Jahre 2010 bis 2014 insgesamt 3,217 Milliarden Euro an Mitteln zu. Das entspricht einer Steigerung von über 11 Prozent. Der Abschluss ist ein positives Signal der Landespolitik an die Branche. Im Zusammenhang mit den Finanzierungsfragen und -vereinbarungen machte der VDV aber auch auf die aktuelle Situation der »Fahrzeugförderung in Hessen« aufmerksam. Sie wurde vor allem unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf die kommunalen Verkehrsunternehmen betrachtet. Das Instrument der Fahrzeugförderung gibt es in Hessen nicht mehr. Für die Verkehrsunternehmen, die keine Bestellerentgelte erhalten, aber ebenfalls den Kapitaldienst für die Fahrzeuge zu tragen haben (siehe Grafik), entsteht jedoch ein finanzieller Nachteil. Dieser resultiert aus der langfristigen Wechselwirkung der weggefallenen Förderung in Bezug auf Abschreibungen und Zinsen. Betroffene sind in erster Linie kommunale Verkehrsunternehmen, deren Eigentümer lokale Aufgabenträger sind.

Bernhard Gässl

Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Hessen

Telefon 069 213-22432

gaessl@vdv.de

VDV als Sprachrohr der Branche

Breit gefächerte Aktivitäten der Landesgruppe zielen darauf ab, nicht nur die Finanzierung zu sichern, sondern auch den Stellenwert des ÖPNV in den Ländern Niedersachsen und Bremen zu verbessern. Besondere Themenfelder des Jahres 2010 waren dabei die Gründung einer Schlichtungsstelle, die Neuregelung der Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung und die Mitarbeit in der Regierungskommission Klimaschutz.

In Anlehnung an Modelle aus anderen Bundesländern trieb die Landesgruppe die Gründung einer »Schlichtungsstelle Niedersachsen und Bremen« (SNUB) voran. Für die Branche bietet die SNUB die besondere Chance, sich aktiv und gestaltend im Bereich der Fahrgastrechte zu positionieren. Den Fahrgästen soll dabei eine ernsthafte und kundenorientierte Schlichtung angeboten werden – und zwar in einer schlanken und kostengünstigen Form.

Die Gründung des Trägervereins erfolgte am 4. November 2010. Gründungsmitglieder sind über die SPNV-Unternehmen die metronom Eisenbahngesellschaft mbH und die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH hinaus auch zahlreiche ÖPNV-Unternehmen (üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, Bremer Straßenbahn AG, RegioBus Hannover GmbH, Weser-Ems Busverkehr GmbH, Stadtverkehr Hildesheim GmbH, Emsländische Eisenbahn GmbH, Verkehrsbetriebe Wesermarsch GmbH) sowie der VDV. Damit ist eine gute Basis für die weitere Entwicklung gelegt.



Die Internetseite der Schlichtungsstelle Niedersachsen und Bremen (SNUB): www.nahverkehr-snub.de

Neuregelung der Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (»45a«)

Aufgrund von beihilferechtlichen Bedenken sollten die laufenden Verträge zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsansprüche durch das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2010 gekündigt werden – obwohl



Aktiver Klimaschutz: Hybridbus der üstra

die Konturen einer Nachfolgeregelung noch nicht erkennbar waren. Dies war aus Sicht des VDV nicht akzeptabel. Durch intensives Lobbying konnte erreicht werden, diese Kündigung abzuwenden und gemeinsam mit dem privaten Verkehrsgewerbe einen Vorschlag für eine Neuregelung zu platzieren.

Ausgesprochen erfreulich ist, dass im Rahmen eines gemeinsamen Arbeitskreises von Land, Verkehrs- und kommunalen Spitzenverbänden zurzeit genau auf Basis dieses Vorschlags sehr konstruktiv über das künftige Ausgleichsverfahren beraten wird. Gemeinsames Ziel aller Beteiligten ist eine Regelung, die einerseits beihilfekonform ist, andererseits die landesweite Summe der Ausgleichszahlungen stabilisiert und Verwerfungen gegenüber dem Status quo vermeidet. Deshalb sollen auch die Mechanik des bisherigen Ausgleichsverfahrens im Grundsatz beibehalten und Veränderungen auf das zwingend Notwendige beschränkt werden.

Mitarbeit in der Regierungskommission Klimaschutz

Durch die Niedersächsische Landesregierung wurde Ende 2008 eine Regierungskommission Klimaschutz einberufen. Deren Ziel ist es, umsetzbare Empfehlungen für das künftige Regierungshandeln zu entwickeln. Hierzu wurden mehrere Arbeits- und Unterarbeitskreise gebildet, u. a. zum Thema »Mobilität«. Der VDV hat sich hier über den Landesgruppenführer umfassend eingebracht. So konnte u. a. ein ambitionierter Vorschlag platziert werden, der auf eine Verdopplung der ÖPNV-Verkehrsleistung abzielt.

Dipl.-Ing. Martin Röhrleef
Geschäftsführer VDV-Landesgruppe
Niedersachsen/Bremen
Telefon 0511 1668-2000
roehrleef@vdv.de

Nahverkehrsforum in Schleswig-Holstein, neue rechtliche Grundlagen in Mecklenburg-Vorpommern, neue Absatzformen in Hamburg

Die VDV-Landesgruppe Nord umfasst die drei Bundesländer Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Sie hat demzufolge unterschiedliche Aufgabenfelder zu bearbeiten: In der Metropole Hamburg wird der öffentliche Verkehr seit Jahren zielgerichtet ausgebaut und finanziert. In den ländlich strukturierten Regionen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein geht es eher darum, den Status quo in Finanzierung und Angebot zu halten. Überall sind Kreativität und Engagement der Verkehrsunternehmen und der Landesgruppe gefragt.

Schleswig-Holstein

Mehr als 120 Vertreter von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern haben beim Nahverkehrsforum am 28. September 2010 in Kiel über die künftige Organisation des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein diskutiert. Veranstalter waren die LVS Schleswig-Holstein GmbH, die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, der Omnibus Verband Nord e. V. und die VDV-Landesgruppe Nord. Nach Grußworten von IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Jörn Biel und Verkehrsstaatssekretärin Dr. Tamara Zieschang stellten Vertreter deutscher Verkehrsverbände vor, wie die jeweiligen Verbände organisiert sind und wie der jeweilige Erfolg im Verkehrsmarkt aussieht. Den Abschluss bildete eine Podiumsdiskussion zwischen NSH-Geschäftsführerin Dr. Antje Theißen, LVS-Geschäftsführer Bernhard Wewers, Kay-Uwe Arnecke von DB Stadtverkehr und Christian Sörensen aus dem Verkehrsministerium. Die Teilnehmer waren sich einig, dass der Nahverkehr und die Verbesserung des Nahverkehrssystems Vorrang haben vor organisatorischen Überlegungen. Anlass für die Veranstaltung war ein im Auftrag des Landes erstelltes Gutachten, in dem die heutige Organisation und Aufgabenteilung im schleswig-holsteinischen Nahverkehr analysiert wurde und Verbesserungsvorschläge unterbreitet wurden.

Mecklenburg-Vorpommern

Im August 2010 trat mit Beginn des neuen Schuljahres die II. Stufe des novellierten Schulgesetzes in Kraft. Seitdem gilt die Neuregelung, dass für Wahlschulen, die für den Schüler nicht die »örtlich zuständige Schule« darstellen, die kostenlose Schulfreiheit und die Notwendigkeit von neu einzurichtenden Verkehrsmitteln beschnitten bzw. aufgehoben wird.

Die Regelung der Ausgleichsverordnung für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden in Mecklenburg-Vorpommern hat sich bewährt. Sie läuft

zunächst bis Ende 2011. Die Landesgruppe setzt sich für die Weiterführung der Verordnung ab 2012 ein.

Durch das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern wurde für Anfang 2011 die Wirksamkeit der neuen Richtlinie für die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen avisiert. Die Verkehrsunternehmen haben sich unter Federführung der VDV-Landesgruppe in diesen Erarbeitungsprozess inhaltlich gut einbringen können.

Die Kreisgebietsreform von September 2011 bis Juni 2012 wird eine erhebliche Herausforderung für die Verkehrsunternehmen werden. Die Verbände haben ihre Anforderungen und Hinweise über Abstimmungen und Stellungnahmen in das gesetzgeberische Verfahren eingebracht.

Hamburg

Nach der Vergabe der technischen Durchführung des Regelbetriebs zur Einführung des Handytickets wurde die Ausschreibung zur finanziellen Abwicklung erfolgreich abgeschlossen. Somit konnte der Regelbetrieb mit deutlich erweiterten Funktionen im November 2010 gestartet werden.

2010 wurde die Vorbereitung des Marktstarts E-Ticketing auf Basis einer elektronischen Kundenkarte vorangetrieben. Die Beschaffungsprozesse konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Derzeit erfolgt die technische Aufrüstung, Konfiguration und Vernetzung der einzelnen Systeme. Das Pilotprojekt läuft in enger Abstimmung mit dem VDV. Sie dient der praktischen Erprobung und Weiterentwicklung der bundesweiten VDV-Kernapplikation.

Im November 2010 bildete der VDV-Ausschuss Preisbildung und Vertrieb (PuV) eine Arbeitsgruppe, die unter Mitwirkung der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) das Thema statistische Auswertungen und Prognosen von Absatzzahlen vertieft. Ziel ist es zunächst, bis zur kommenden Sitzung des PuV eine Analyse angewandeter Prognoseverfahren anzufertigen, aus der hervorgeht, in welchem Maße die Prognosefähigkeit in den Verbänden und Unternehmen gestärkt werden kann.

Rechtsanwalt Walter Koch

Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Nord
bis 31.3.2011

Finanzierung des Ausbildungsverkehrs in NRW neu geregelt

Kaum eine Finanzierungsregelung des ÖPNV ist in den vergangenen Jahren derart oft modifiziert worden wie die Förderung des Ausbildungsverkehrs. Anfangs diente dieser Ausgleich nach § 45a PBefG dem Ausgleich betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigter Rabatte. Indirekt sicherte dieser Ausgleich durch die Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr ein Grundangebot im ÖPNV auch in Räumen geringerer Siedlungsdichte. Allerdings sind die Bemühungen von Bund und Land um einen ausgeglichenen Haushalt an dieser Förderung nicht spurlos vorübergegangen.

Haben die Verkehrsunternehmen in NRW 1999 noch 233,5 Millionen Euro erhalten, ist dieser Betrag nach zahlreichen Kürzungsrunden auf 97,1 Millionen Euro im Jahr 2010 gesunken. Obwohl in NRW rund 24,5 Prozent aller Schüler zur Schule gehen, hat das Land nur 9,4 Prozent des Ausgleichs gewährt. Ursprünglich wollte NRW diesen Ausgleich ganz abschaffen. Stattdessen sollten die Mittel ohne nähere Zweckbindung an die Aufgabenträger weitergeleitet werden. Allerdings hätte dies nicht nur die Finanzierung des ÖPNV in der Fläche generell vor große Probleme gestellt, sondern auch bestens am Markt eingeführte und solidarisch finanzierte Angebote wie das Semesterticket oder verschiedene Schülertickets gefährdet. Schon die vorhergehende Landesregierung war bereit, diese Position zu überdenken. Andere Vorstellungen der kommunalen Spitzenverbände hatten in der vergangenen Legislaturperiode eine Novelle scheitern lassen. Die neue rot-grüne Landesregierung hat dieses Thema aufgegriffen und Ende 2010 hat der Landtag die neue »Ausbildungsverkehr-Pauschale« beschlossen:

- Die Aufgabenträger erhalten 130 Millionen Euro zur Förderung des Ausbildungsverkehrs. Davon sind 87,5 Prozent an die Verkehrsunternehmen

als Ausgleich der ungedeckten Kosten des Ausbildungsverkehrs weiterzuleiten. Die restlichen 12,5 Prozent können die Aufgabenträger für andere ausbildungsverkehrsaffine Zwecke verwenden.

- Jeder Aufgabenträger erhält die Mittel, die bisher die Verkehrsunternehmen für das Gebiet erhalten haben.
- Diese Förderung wird entsprechend der von den Unternehmen erwirtschafteten Erträge an sie weitergeleitet. Damit gibt es einen systemimmanenten Anreiz zur Erlös- und damit Nachfragesteigerung.

Weitergeleitet werden soll die Pauschale von den Aufgabenträgern mittels einer »allgemeinen Vorschrift« im Sinne der EU-VO 1370. Damit betreten die Aufgabenträger Neuland. Deshalb haben das Land NRW und die kommunalen Spitzenverbände unter Beteiligung von VDV und dem Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V. (NWO) Hinweise zur Abfassung dieser »allgemeinen Vorschrift« erarbeitet.

Zugleich stellt die Landesregierung 30 Millionen Euro zusätzlich für die Förderung des Ausbildungsverkehrs bereit. Sicherlich wäre eine verbesserte Förderung sinnvoll. Allerdings sollte man die Realitäten in den öffentlichen Haushalten nicht außer Betracht lassen. Schließlich gibt es kaum ein Politikfeld, das sich über eine vergleichbare Steigerung freuen darf.

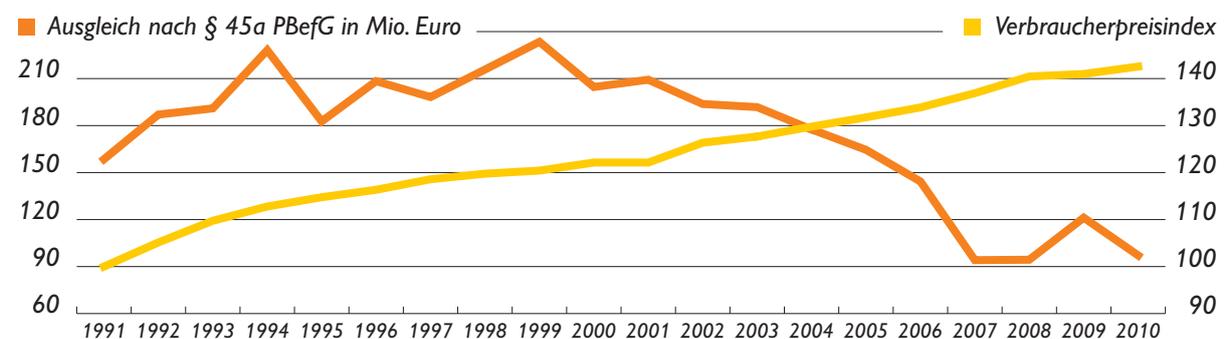
Volker Wente

Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe NRW

Telefon 0221 57979-138

wente@vdv.de

Entwicklungen der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG in NRW und des Verbraucherpreisindex



©VDV | Index 1991 = 100

Landesgruppe Ost – kleine Schritte in schwierigem Umfeld

Die knappe finanzielle Ausstattung des ÖPNV in den Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt – insbesondere im investiven Bereich – beschäftigte die Landesgruppe Ost auch im Jahr 2010. Die Landesgruppe hat wichtige Schritte zur sachlichen Fundierung dieser Diskussion begonnen. Denn auch in den Folgejahren wird die Mitglieder dieses Thema weiter an vorderster Stelle betreffen.

Zu Beginn des Jahres 2010 schien für die ÖPNV-Unternehmen in Brandenburg ein kleiner Erfolg bei der Finanzierung des ÖPNV zum Greifen nah: Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) schlug eine Gesetzesänderung vor, wonach die Mittelzuweisungen an die Aufgabenträger gemäß ÖPNV-Gesetz jährlich um 1,5 Prozent dynamisiert werden sollten. Leider war bereits im Juni 2010 festzustellen, dass sich das Ministerium »verrechnet« hatte. Die Mittel stünden wegen unabsehbarer Mehrausgaben im SPNV nicht zur Verfügung, wurde dem Verband mitgeteilt. Es ist nicht nachvollziehbar, wie es zu diesem Fehler in der Berechnung von Einnahmen und Ausgaben kommen konnte. Eine zufriedenstellende Antwort liegt bis heute nicht vor.

Die Landesregierungen in Brandenburg und Sachsen-Anhalt haben mehrfach deutlich gemacht, dass sie davon ausgehen, die aktuelle Finanzierung des ÖPNV sei grundsätzlich auskömmlich. Fehlende Mittel müssten von den Aufgabenträgern beigesteuert werden. Die Landesgruppe hat diese Argumentation bei Parlamentarischen Abenden und in Gesprächen mit Ministerien sowie im Landtag immer schon im Grundsatz kritisiert. Denn die Länder haben eine prinzipielle Verantwortung für den ÖPNV, die über die eigentliche Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr hinausgeht. Bei der finanziellen Ausstattung der Städte und Gemeinden in den ostdeutschen Ländern ist und bleibt es eine gemeinschaftliche Aufgabe, wie der Verkehr organisiert wird. Um eine Versachlichung der Thematik zu erreichen, hat die VDV-Landesgruppe Ost in den beiden Ländern eigene Erhebungen über die erforderlichen Investitionen in den kommenden zehn Jahren durchgeführt. Die Ergebnisse belegen, dass mit millionenschweren Unterfinanzierungen zu rechnen ist. Auch eine Erhebung zum Fahrzeugalter zeigt deutlich, dass in Sachsen-Anhalt das Alter der Busflotten und in Brandenburg das Alter der Straßenbahnen kritische Ausmaße angenommen haben. Die Landesgruppe hat – auch im Rahmen der Landtagsanhörung zum ÖPNV-Gesetz Sachsen-Anhalt – noch einmal ihre Forderung nach Wiedereinführung der Fahrzeugförderung bekräftigt.

Argumente und Forderungen im Bereich Eisenbahnverkehr landespolitisch geschärft

Die Güterverkehrsunternehmen der Landesgruppe Ost haben im Sommer 2010 landespolitische Thesen formuliert. Zentrale Themen waren die Forderung nach wirtschaftlichem Mitteleinsatz beim Ausbau der Infrastruktur im Kombinierten Verkehr und die Bedeutung von Nebenstrecken für die Nutzung des Gesamtsystems Eisenbahn. Auf keinen Fall dürfe die reine Kalkulation der Wirtschaftlichkeit einer Strecke im Einzelfall automatisch zu Streckenauflassungen führen. Vielmehr müssen die Transportmenge und die Perspektive einer Strecke mit ins Kalkül gezogen werden. Die im Sommer gefassten Beschlüsse waren und sind Grundlage für Gespräche mit den Landesregierungen und mit der DB Netz AG.



Staatssekretär André Schröder (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt) bei seiner Rede auf der Landesgruppenversammlung der VDV-Landesgruppe Ost im Oktober 2010

Interna

Schließlich noch zum Innenleben der Landesgruppe: Im Oktober 2010 trat der langjährige Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Ost, Andreas Sturmowski, von seinen Ämtern zurück. Zum neuen Vorsitzenden der Landesgruppe und damit auch Mitglied im Präsidium des VDV wurde Francois Girard gewählt. Er ist Mitglied des Vorstands der Halleschen Verkehrs-AG (HAVAG).

Dipl.-Pol. Werner Faber, MBA

Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Ost
Telefon 030 399932-16
faber@vdv.de

Wachsende finanzielle Herausforderungen für den ÖPNV in den Freistaaten Sachsen und Thüringen

Das Jahr 2010 stand im Zeichen wachsender finanzieller Herausforderungen für den ÖPNV in den Freistaaten Sachsen und Thüringen und den sich daraus ergebenden verbandspolitischen Aktivitäten. In einer Vielzahl von Veranstaltungen und Begegnungen wurde das Lobbying für den ÖPNV bei Entscheidern und Meinungsbildnern intensiviert. Die Politik erwartet vom VDV konzeptionelle Lösungsvorschläge für die Gestaltung des ÖPNV.

Die verbandspolitische Arbeit konzentriert sich zunehmend auf die finanzielle Sicherung von Investitionen und des Betriebs des ÖPNV – vor allem in den ländlichen Regionen, wo in den Freistaaten Sachsen und Thüringen die meisten Bewohner leben.

Haushaltskonsolidierung im Freistaat Sachsen mit großen Auswirkungen für den ÖPNV

Im Freistaat Sachsen stand die Haushaltskonsolidierung in Vorbereitung des Doppelhaushalts 2011/2012 im Vordergrund. Konsequenz der Haushaltskonsolidierung ist die Senkung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel in allen Bereichen. Der VDV unterstützt diese haushaltspolitische Zielstellung prinzipiell und stellt sich den damit verbundenen Herausforderungen. Dabei wurden in unzähligen Veranstaltungen und Begegnungen mit Entscheidern und Meinungsbildnern immer wieder die Bedeutung der Mobilität für das gesellschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Leben im Freistaat Sachsen und die Notwendigkeit ihrer nachhaltigen Gestaltung kommuniziert. Es kommt künftig im Freistaat Sachsen darauf an, die verkehrspolitische Ausgestaltung des ÖPNV bei enger werdenden finanziellen Spielräumen neu zu definieren. Der Einsatz der Verkehrsmittel (Bus/Bahn), Strukturen und Organisation des ÖPNV sowie die Schwerpunktsetzung bei den Investitionsentscheidungen müssen neu überdacht werden. Die Notwendigkeit einer landesweiten ÖPNV-Konzeption, die den finanziellen und demografischen Herausforderungen gewachsen ist, wurde von der Politik erkannt. Die fachliche Kompetenz des VDV bei der Erarbeitung wurde dabei ausdrücklich erbeten. Es gelang sogar, dass die Finanzmittel für den Auszubildendenverkehr erhöht wurden. Ein kleiner, aber nicht unbedeutender Erfolg der Landesgruppenarbeit.

Sicherung der Fortentwicklung des ÖPNV im Freistaat Thüringen

Das Jahr 2010 stand in Thüringen ganz im Zeichen der Sicherung der Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Der bewährte Thüringer Weg im ÖPNV wurde auch von der neuen Koalitionsregi-



In Sachsen stehen künftig wieder mehr Gelder für Schüler- und Auszubildendenverkehr zur Verfügung

ung des Freistaates Thüringen fortgesetzt. Eine Reihe von Richtlinien zur Finanzierung und Ausgestaltung des ÖPNV wurde bei fachlicher Begleitung durch den VDV neu gefasst. Das betraf die ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie, die ÖPNV-Investitionsrichtlinie sowie die ÖPNV-Kooperationsrichtlinie. Die bedarfsgerechte Fortentwicklung des ÖPNV im Freistaat Thüringen ist somit für die nächsten Jahre gesichert. Auch im Haushalt für das Jahr 2011 bekennt sich die Thüringer Landespolitik, trotz anstehender Haushaltskonsolidierung, zur Sicherung von Investitionen und Betrieb im Thüringer ÖPNV.

Dipl.-Chem., Dipl.-Wirt.-Ing. (FH)

Matthias Scheidhauer

Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Südost

Telefon 03643 498964

scheidhauer@vdv.de

Neue Tariftreuegesetze und Förderung der Echtzeitinitiativen in Rheinland-Pfalz und im Saarland

Im Jahr 2010 lagen die Schwerpunkte der Landesgruppenarbeit insbesondere bei den Themen politische Begleitung der Landestariftreuegesetzgebungen und in der Unterstützung der sogenannten Echtzeitinitiativen der Länder.

Die Gesetzgebungsverfahren zu den neuen Landestarifgesetzen im Saarland und in Rheinland-Pfalz wurden durch die Landesgruppe aktiv begleitet. Als Nicht-Tarifpartner nahm der VDV zu tariflichen Kernfragen der Gesetze keine Stellung. Er konnte aber durch intensive politische Beratungsarbeit bei allen beteiligten Institutionen erreichen, dass mit der Einführung der Landestariftreuegesetze nachhaltige Änderungen in den Nahverkehrsgesetzen verhindert werden konnten. So war z.B. in der rheinland-pfälzischen Ursprungsfassung des Gesetzes eine Abkehr von der bestehenden PBefG-Genehmigungspraxis vorgesehen. Es ist auch ein Erfolg der Landesgruppenarbeit, dass der bisherige Genehmigungsprozess, der sich durch die Grundsätze »Fairness, Offenheit für alle Unternehmen und Transparenz« charakterisieren lässt, erhalten blieb und weiter durch den Landesbetrieb für Mobilität (LBM) ausgeführt wird.

Unterstützung der Echtzeitinitiativen – Innovationen für den Fahrgast

Die VDV-Landesgruppe hat sich in beiden Landesministerien aktiv für die zeitnahe Umsetzung von Landesechtzeitinitiativen eingesetzt, um die technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu schaffen sowie um Echtzeitinformationen für Fahrgäste zur Verfügung zu stellen. Während in Rheinland-Pfalz wichtige Planungen auf den Weg gebracht wurden, sind im Saarland schon Einführungsschritte sichtbar. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben im Saarland ist die Einführung eines mandantenfähigen Kommunikationssystems bei der Saar-Pfalz-Bus GmbH bereits erfolgt. Das Kommunikationssystem bildet die erste Baustufe des Gesamtprojektes »Saarland in time«. Durch das Projekt wird ein durchgängiges Konzept zur Fahrgastinformation und Anschlussicherung im Saarland umgesetzt.

VDV-Landesgruppe intensiviert Lobbyarbeit

Unterstützt wurden die Themen der Landesgruppenarbeit durch neue und alte Wege in der Lobbyarbeit. Wichtigstes Ereignis bildete der dritte Parlamentarische Abend der Verkehrswirtschaft der Landesgruppe Südwest am 20. Mai 2010 in den Räumen des Mainzer Mitgliedsunternehmens DB Schenker.



Die Redner des dritten Parlamentarischen Abends: Eckhart Fricke, DB Schenker, ehem. VDV-Hauptgeschäftsführerin Dr. Claudia Langowsky, StS Alexander Schweitzer und Landesgruppenvorsitzender Gunter Rebahl



Intensive Gespräche und gute Laune: Landesgruppen-Vorstandsmitglieder Manfred Backes, Frank Birkhäuser und Wolfgang Hammermeister auf dem Parlamentarischen Abend

Unter dem VDV-Kampagnentitel »Investitionen, die sich lohnen« wurde intensiv für eine sachgerechte Mittelausstattung für Busse und Bahnen in Rheinland-Pfalz geworben. Die von allen Fraktionen und vielen kommunalen Entscheidungsträgern gut besuchte Veranstaltung war auch eine gelungene Werbung für die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Rheinland-Pfalz.

Der politische Dialog wurde auf zahlreichen Veranstaltungen und Terminen intensiviert. Die Landesgruppe informierte regelmäßig alle politischen Fraktionen im Saarland und in Rheinland-Pfalz und besuchte erstmals mit einem neuen Infostand Parteitage der Landesparteien.

Dipl.-Volksw. Uwe Hiltmann
Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Südwest
Telefon 06131 126866
hiltmann@vdv.de

VDV-Schriften



VDV-Schrift 827 | 12/2010 | Empfehlungen für die Gestaltung von Werkstätten für Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

VDV-Schrift 885 | 10/2010 | Instandhaltungsleitfaden Bremsen und Druckluftbehälter bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (IBD-NE)

VDV-Schrift 172 | 8/2010 | Schweißen an Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen

VDV-Schrift 951 | 8/2010 | Gewinnung und Verknüpfung von Nachfragedaten im ÖPNV

VDV-Schrift 353 | 4/2010 | Planung und Bau von Fahrsignalanlagen nach BOStrab § 21

VDV-Schrift 702 | 3/2010 | Lastenheft-Empfehlungen für stationäre Ticketautomaten (sTA)

VDV-Schrift 535 | 3/2010 | Planung und Bau von Beleuchtungsanlagen im Gleisbereich von Bahnen gemäß BOStrab

VDV-Schrift 456, Version 2.0 | 2/2010 | Standardschnittstelle Infrastruktur-Daten-Management (IDM) – Datenaustauschformat auf Basis des IDM-Datenmodells

VDV-Mitteilungen



VDV-Mitteilung 2315 | 9/2010 | Life Cycle Cost (LCC) bei Linienbussen – Bewertungskriterien bei Ausschreibungen

VDV-Mitteilung 10013 | 9/2010 | Der ÖPNV im integrierten Verkehrsmanagement – Erfahrungen mit einer integrierten Verkehrsleitzentrale und Konsequenzen sowie Empfehlungen für den Alltag bzw. weitere Großveranstaltungen

VDV-Mitteilung 8002 | 8/2010 | Hinweise zur Einführung von Hybridbussen aus Sicht der Instandhaltung

VDV-Mitteilung 9718 | 7/2010 | Empfehlungen zur Anwendung des VDV-Barcode-Standards

VDV-Mitteilung 9917 | 6/2010 | Erträge und Aufwendungen 2008 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung

VDV-Mitteilung 7505 | 6/2010 | Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen – Hinweise zum Verfahren und zur Geschäftsanweisung für den Betriebsleiter

VDV-Mitteilung 3312 | 5/2010 | Glossar für Signaltechnik im ÖPNV

VDV-Mitteilung Nr. 10012 | 5/2010 | Fahrradverleihsysteme

VDV-Mitteilung Nr. 9503 | 4/2010 | EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis Nr. 3 – Berechnung von Schwellenwerten bei Auftragsvergaben im Bereich »Verkehrsversorgung«

VDV-Mitteilung Nr. 7015 | 2/2010 | Einsatz der Videotechnik im ÖPNV

VDV-Positionen



10/2010 | Erste Bewertung der Kommissionsvorschläge für den »Recast« des ersten Eisenbahnpakets

6/2010 | Gemeinsamer Vorschlag von VDV und bdo zur Änderung des PBefG

5/2010 | Position zu öffentlichen Fahrradverleihsystemen

4/2010 | Stellungnahme zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik

2/2010 | Minderung der Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs

3/2010 | Umfrage und Positionspapier: Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

1/2010 | Gemeinsames Positionspapier von VDV und VDB: Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland

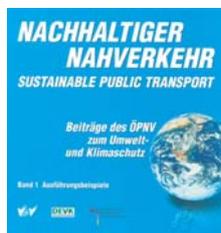
Broschüren und Bücher



Busse & Bahnen für eine Nachhaltige Mobilität | 6/2010

Die VDV-Broschüre zur Nachhaltigkeit enthält interessante Daten und Fakten zur gesellschaftlichen Bedeutung von Bussen und Bahnen. ÖPNV und Schienengüterverkehr sind Problemlöser im Klima- und Umweltschutz, beim Schutz der Ressourcen, bei der Bewältigung des Strukturwandels und des demografischen Wandels, in der Sicherung der Mobilität und beim sinnvollen Einsatz öffentlicher Finanzmittel. Anhand von zahlreichen Beispielen auf den Feldern der Generationengerechtigkeit, der Lebensqualität und der gesellschaftlichen Verantwortung dokumentiert die Broschüre den hohen Leistungsstand des ÖPNV und Schienengüterverkehrs.

Bezug: www.vdv.de/publikationen/broschuerenreihe



Nachhaltiger Nahverkehr | 9/2010

Dieses Buch stellt erstmalig das gesamte Spektrum der Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen im ÖPNV dar: von der Planung über den Bau und die Fahrzeuge bis zum Betrieb der Verkehrsanlagen sowie von Gebäuden und technischen Anlagen. Anhand zahlreicher Anwendungsbeispiele werden vielfältige Anregungen gegeben: zur Umsetzung umweltschonender und energieeffizienter Maßnahmen für neue Projekte, für die Überarbeitung bestehender Anlagen oder auch für Forschung und Lehre. Band 1: Ausführungsbeispiele, Band 2: Grundlagen.

ISBN 978-3-87094-686-9, Bezug: www.alba-publikation.de



Investitionen, die sich lohnen – Busse & Bahnen | 7/2010

Der VDV-Investitionsbericht zeigt anhand konkreter Praxisbeispiele aus der ÖPNV-Branche, warum es wichtig ist, in Busse und Bahnen zu investieren. Die Beispiele verdeutlichen anschaulich und ausführlich, dass nur durch eine gesicherte öffentliche Finanzierung eine kundengerechte, effiziente und zukunftsfähige ÖPNV-Infrastruktur gewährleistet werden kann. Neben fünf erfolgreichen Projekten für Investitionen in Bus und Bahn in Deutschland zeigt der Investitionsbericht auch vier Beispiele, die den dringenden Investitionsbedarf aufzeigen. Der Investitionsbericht richtet sich an Politiker und Entscheider in den Ministerien und in der öffentlichen Verwaltung.

Bezug: www.vdv.de/publikationen/sonderveroeffentlichungen

Zeitschriften des VDV



Der Nahverkehr | Offizielles Organ des VDV

Die Zeitschrift bietet Fachwissen in qualifizierten und umfangreichen Beiträgen. Die Palette der Themen umfasst Verkehrspolitik, Verkehrsrecht und andere relevante Rechtsgebiete, Fragen der Verkehrswirtschaft, des Marketings, der Fahrzeug- und Betriebstechnik sowie der betrieblichen Organisation. In der Zeitschrift publizieren erfahrene Praktiker ebenso wie Fachleute der einschlägigen Wissenschaften.

Herausgegeben durch den Alba Fachverlag. Bezug: www.alba-publikation.de



Güterbahnen | Offizielles Organ des VDV

In dieser Zeitschrift werden Themen rund um den Güterverkehr auf der Schiene, dessen Logistik und Vernetzung vertiefend dargestellt. Autoren der Praxis und Wissenschaft behandeln aus verschiedenen Blickwinkeln wirtschaftliche, politische, betriebliche, technische und rechtliche Themen. »Güterbahnen« ist somit Sprachrohr des Schienengüterverkehrs und dessen Umfelds.

Herausgegeben durch den Alba Fachverlag. Bezug: www.alba-publikation.de



Bus & Bahn | Die politische Zeitschrift des VDV

Bus & Bahn richtet sich an alle am ÖPNV und Schienengüterverkehr Interessierten. In Nachrichten, Berichten und Kommentaren werden aktuelle Fragen der beiden Branchen behandelt. Mit »Bus & Bahn« stellt der VDV die Anliegen der Verkehrsunternehmen allgemein verständlich dar. Besonders Entscheidungsträger, die nicht beruflich im Verkehrssektor tätig sind, werden über auf den Verkehr einwirkende Vorhaben unterrichtet.

Herausgegeben durch den VDV, Bezug: www.alba-publikation.de

Internetangebote des VDV

VDV-Website | www.vdv.de

Auf der VDV-Website bietet der VDV eine Fülle von Informationen an. Über die Struktur und Ansprechpartner des Verbandes finden sich hier genauso Informationen wie über Ziele, Argumente, Aktuelles, Projekte und Produkte des VDV. Der Internetauftritt richtet sich sowohl an Mitgliedsunternehmen und deren Partner in Wirtschaft und Gesellschaft als auch an die Medien.

Mitgliederbereich der VDV-Website |

www.vdv.de/Mitgliederbereich

Die Mitarbeiter der VDV-Mitgliedsunternehmen profitieren besonders vom Mitgliederbereich der VDV-Website. Hier finden sie alle Rundschreiben und zahlreiche Fachinformationen. Sie können den E-Mail-Aboservice nutzen, der sie aktiv und zeitnah direkt am Arbeitsplatz über Aktuelles informiert – zusammengestellt nach ihren Wünschen. Zum Mitgliederbereich haben nur Mitgliedsunternehmen Zugang, ein direkter Vorteil gegenüber anderen Akteuren im Markt.

VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr |

www.gueterbahnen.com

Einen besonders dynamischen Aufbau erfährt die VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr. Dahinter verbergen sich zahlreiche konkrete Dienstleistungen für den Markt und seine Teilnehmer, zum Beispiel eine mehrere Tausend Links umfassende Linkliste, Verzeichnisse über Notdienste und Pannenhilfe sowie Güterbahnhöfe und der elektronische »Marktplatz Schiene«.

Ziele, Aufgaben und Struktur des VDV

Mit etwa 550 ordentlichen und mehr als 50 außerordentlichen Mitgliedern ist der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für zahlreiche Institutionen in Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Bildung die anerkannte Adresse für Fragen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland.

Der Verband fördert gemäß seiner Satzung die Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs mit den Zielen verbesserter Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Er tritt für die Ausweitung dieser Verkehre ein. Sie gewährleisten die umwelt- und flächenschonende Mobilität von Personen und Gütern. Dadurch leisten sie einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt der Funktionsfähigkeit der Verdichtungsräume und der Attraktivität der Regionen.

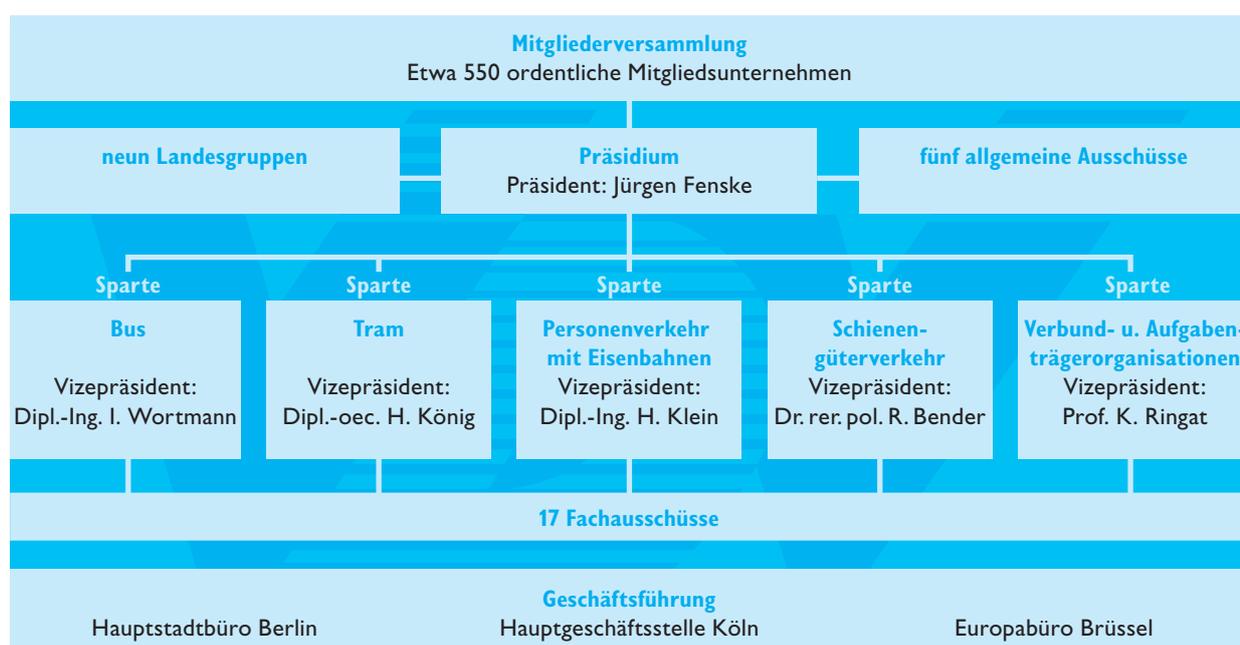
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert und begleitet Abstimmungsprozesse zwischen Verkehrsunternehmen und Verbund- bzw. Aufgabenträgerorganisationen. Der VDV vertritt die Interessen der Unternehmen gegenüber Parlamenten, Behörden sowie anderen Institutionen und trägt zur Meinungsbildung der Öffentlichkeit bei.

Der VDV gliedert sich in folgende Sparten, die jeweils durch einen Verwaltungsrat geführt werden:

- Personenverkehr mit Bussen (BUS),
- Personenverkehr mit Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen oder vergleichbaren Verkehrssystemen (TRAM),
- Personenverkehr mit Eisenbahnen (PVE),
- Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen (V/AT) und
- Schienengüterverkehr (SGV).

Eine Sondergruppe bilden die Infrastrukturunternehmen.

Regional gliedert sich der VDV in neun Landesgruppen. Die Organisation des VDV umfasst fünf allgemeine dem Präsidium zuarbeitende Ausschüsse und 17 Fachausschüsse, die den Verwaltungsräten zuarbeiten. Das höchste Entscheidungsgremium des VDV ist die Mitgliederversammlung, in der alle ordentlichen Mitgliedsunternehmen Stimmrecht haben, und das Präsidium. Im VDV arbeiten circa 400 Expertinnen und Experten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich, die durch die drei Geschäftsstellen Köln (Hauptgeschäftsstelle), Berlin (Hauptstadtbüro) und Brüssel (Europabüro) unterstützt werden.



Wir danken allen Personen, Unternehmen und Institutionen für das bereitgestellte Material

Alle Bilder von links nach rechts:

Titelseite:	Bild 1: MVV GmbH	Seite 36:	Credit European Community Christian Lambiotte
	Bild 2: VTG Aktiengesellschaft	Seite 37:	© Helga Schmadel PIXELIO
	Bild 3: Bogestra AG	Seite 39:	Hessische Landesbahn GmbH (HLB)
	Bild 4: Berliner Verkehrsbetriebe	Seite 41:	Deutsche Bahn AG Christian Bedeschinski
Seite 10:	www.photocase.com;	Seite 42:	üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
	Deutscher Bundestag Lichtblick Achim Melde; Montage VDV	Seite 44 + 45:	Foto/Montage: Berthold Radermacher; Grafik: IP-KOM-ÖV
Seite 12:	Jörg Möller; VDV	Seite 46:	Hamburger Hochbahn AG
Seite 13:	VDV	Seite 47:	© Markus Wegner PIXELIO
Seite 14:	Montage VDV	Seite 48:	Frank von Meißner
Seite 15:	Marcus Schlaf bildschön	Seite 49:	Grafik Ralph Pütz Montage VDV
Seite 16:	Grafik VDV	Seite 50 + 51:	Hamburger Hochbahn AG Peter Breucker
Seite 18:	© Dirk Schmidt PIXELIO; Montage VDV	Seite 53:	Stuttgarter Straßenbahnen AG
Seite 19:	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) Kerstin Groh	Seite 54:	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
Seite 22:	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) Kerstin Groh; Air Berlin Chris Gonz; Deutsche Bahn AG Gert Wagner; Montage VDV	Seite 55:	Bildrechte liegen bei der VDV-Landesgruppe Hessen
Seite 24:	VDV	Seite 56:	www.nahverkehr-snub.de; üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
Seite 25:	www.vdv-karriere.de	Seite 58:	VDV
Seite 26:	www.volvo.com	Seite 55:	Bildrechte liegen bei der VDV-Landesgruppe Ost
Seite 27 - 32:	Grafik VDV	Seite 60:	ADAC Jan Potente
Seite 34:	Blaupunkt	Seite 61:	DER BILDERMACHER Henning Fox

Impressum

Herausgeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
Telefon 0221 57979-0 · Fax 57979-8000
E-Mail info@vdv.de · Internet www.vdv.de

Projektleitung und Redaktion

Lars Wagner, Pressesprecher und
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Straße des 17. Juni 114 · 10623 Berlin
Telefon 030 399932-14 · Fax 030 399932-15
E-Mail wagner@vdv.de · Internet www.vdv.de

Gestaltung

Heike Schröder, Melanie Fischer

Druck

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln
umweltfreundlich gedruckt auf 100-prozentigem
Recyclingpapier »Öko-Art matt«
erschienen im Mai 2011

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
Telefon 0221 57979-0
Telefax 0221 57979-8000
E-Mail info@vdv.de
Website www.vdv.de