VDV-Jahresbericht 2011/2012

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen

VDV-Jahresbericht 2011/2012

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen

Inhalt

Politik und Kommunikation

Editorial | Die nächsten Schritte gehen ... 6

Verbandspolitik im ÖPNV | Drohende Hängepartie bei Anpassung des rechtlichen und finanziellen Ordnungsrahmens für den ÖPNV ... 8

Eisenbahnpolitik | Regulierung im Spannungsfeld zwischen Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit ... 10

Jahrestagung | Jahrestagung 2011 in Darmstadt: Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur als künftige Herausforderung ... 11

Europapolitik | Europäische Vorschläge zum Verkehr der Zukunft ... 12

Lobbying Bundespolitik | Das VDV-Hauptstadtbüro bezieht neue Räume ... 14

Pressearbeit | www.mobi-wissen.de: Bus- und Bahninfos für jeden Wissensstand ... 16

Wirtschaft und Recht

Steuern | Steuerliche Rahmenbedingungen des ÖPNV in Zeiten der Finanznot ... 17

Marketing ÖPNV | Mehr Erlöse durch aktiven Vertrieb ... 19

Fahrgastrechte | Beförderungsbedingungen im Fokus von Politik und Medien ... 20

Personenbeförderungsrecht | Änderungen beim Berufszugang für Busunternehmer ... 21

Bestellermarkt SPNV | Nachfragezuwachs in VDV-Ticketkooperationen – der Anteil am Modal Split wächst ... 22

Vergaberecht | Erneuerung an Haupt und Gliedern – das EU-Legislativpaket im Vergaberecht ... 23

Bildung | Berufsausbildung in Verkehrsunternehmen ... 24

Verkehrsbetriebswirtschaft | Wirtschaftliches Handeln zahlt sich aus ... 25

Statistik | Fortsetzung des stabilen Aufwärtstrends im Personenverkehr – eine positive Bilanz mit Licht und Schatten ... 28

Personenverkehr mit Eisenbahnen | Wettbewerb ohne Wettbewerber – ist der Bestellermarkt SPNV ein Auslaufmodell? ... 30

ÖPNV-Politik | Das Gute noch besser machen: Überarbeitung der BOStrab nach über 20 Jahren ... 31

Marktfragen Güterverkehr | Grüne Welle oder stockender Verkehr auf internationalen Güterkorridoren? ... 32

Absatz im Güterverkehr | Förderrichtlinie »Kombinierter Verkehr« für vier Jahre verlängert ... 33

Ordnungspolitik Eisenbahnverkehr | Recast des ersten Eisenbahnpakets ... 34

Eisenbahnbetrieb | Die Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) ... 35

Eisenbahnrecht | Was man sonst noch alles regeln könnte … ... 36

Technik und Normung

Eisenbahn- und Maschinentechnik | Schnittstelle Fahrzeug/Bahnsteig – Spaltüberbrückung und Einklemmschutz bei Fahrzeugen des SPNV ... 37

Europäische Standardisierung | Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität gemäß der Richtlinie 2008/57/EG ... 38

Europäische Standardisierung | Barrierefreiheit – eine ganz »normale« Angelegenheit? ... 39

Europäische Standardisierung | Städtischer Schienenverkehr/SPNV – Einfluss und Herausforderung Europa ... 40

Betrieb ÖPNV | Mit Fahrgastzuwachs steigt auch die Beförderung von Mobilitätshilfen ... 41

Verkehrsplanung | Hände weg von den Busspuren ... 42

Telematik | Echtzeitdaten im ÖPNV – Basis für die Fahrgastinformation und Verkehrssteuerung ... 43

Telematik | Forschungsprojekt »Internet Protokoll basierte Kommunikation im öffentlichen Verkehr (IP-KOM-ÖV)« ... 44

Informationsverarbeitung | Die VDV-Schrift 452 »Standardschnittstelle Liniennetz/Fahrplan« als Basis für den Austausch von Soll-Daten im ÖPNV ... 45

Bahnbau | »Der ÖPNV auf Schienen wird manchmal als störend empfunden, weil er mit Geräusch verbunden … « ... 46

Betriebshöfe und Werkstätten | Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen ... 47

Kraftfahrwesen | Zielvorstellung automatisierte Off-Board-Diagnose bei Linienbusflotten ... 48

Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge | Abnahme von Fahrzeugen gemäß BOStrab: Ein Problemfall und seine Lösung ... 49

Elektrische Energieanlagen | Rahmendienstanweisungen als Hilfsmittel für einen hochwertigen Arbeitsschutz ... 50

Landesgruppen

VDV-Landesgruppen | Die VDV-Landesgruppen im Überblick ... 51

Baden-Württemberg | Den Kunden jederzeit und an jedem Ort informieren – Einblicke in die Leitstellen der Zukunft ... 52

Bayern | § 45a PBefG: Freistaat Bayern nimmt längst überfällige Anpassung der Kostensätze vor ... 53

Hessen | Die hessischen Mobilitätsketten der Zukunft sind e-mobil – VDV im Jahr 2011 mit dem Land Hessen und den Kommunen im Dialog ... 54

Niedersachsen/Bremen | Nahverkehr der Zukunft braucht politische Unterstützung ... 55

Nord | Hochmodernes Busverkehrsnetz, Kampf um Schulwegkostenfreiheit und drohende Einsparungen bei Ausgleichsleistungen ... 56

Nordrhein-Westfalen | VDV-Busse werden in NRW schneller »grün« ... 57

Ost | Ländlicher Verkehr stärker im Mittelpunkt ... 58

Südost | Herausforderungen in einem schwieriger werdenden Umfeld für den ÖPNV in den Freistaaten Sachsen und Thüringen ... 59

Südwest | Investitionen für Innovationen – VDV-Landesgruppe kämpft trotz knapper Haushaltsmittel für den Erhalt eines modernen ÖPNV ... 60

VDV-Organisationen

VDV-Kernapplikation | (((eTicket Deutschland ... 61

VDV-Akademie | Zehn Jahre VDV-Akademie ... 62

Stiftung Führungsnachwuchs | SFN Stiftung Führungsnachwuchs im VDV ... 63

Ausgewählte Neuerscheinungen und Informationsangebote des VDV ... 64

Der VDV ... 69

Bildquellen | Impressum ... 70

Die nächsten Schritte gehen

Liebe Leserinnen und Leser,

die vergangenen zwölf Monate waren für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) spannend und herausfordernd zugleich. Der vorliegende VDV-Jahresbericht 2011/2012 führt uns allen noch einmal sehr anschaulich vor Augen, welche zahlreichen Projekte und Arbeiten den VDV und seine rund 600 Mitglieder bewegt haben.

Wie unterschiedlich die Themen sind, die diesen Verband beschäftigen, das war auch für mich – das gebe ich ganz unumwunden zu – an einigen Stellen neu. Ich habe mich zwar bereits als Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit den vielfältigen Fragestellungen und Facetten der Verkehrspolitik beschäftigt. Und auch den VDV kenne ich seit dieser Zeit sehr gut. Aber der Wechsel an die Spitze dieses großen und traditionsreichen Verbandes brachte mir doch noch mal eine ganz andere, teilweise auch ungewöhnliche Perspektive in der Betrachtung einzelner Themenstellungen.

Ich möchte hier keine einzelnen Projekte besonders hervorheben, denn die wichtigsten Ergebnisse der Arbeiten finden Sie ohnehin auf den folgenden Seiten sehr anschaulich und übersichtlich zusammengefasst. Allen voran möchte ich mich aber an dieser Stelle bei meinen Kollegen aus der Geschäftsführung und bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des VDV sowie den Geschäftsführern der Landesgruppen herzlich für die geleistete Arbeit bedanken. Die Mannschaft an unseren Standorten in Köln, Berlin, Brüssel und in den Bundesländern steht engagiert zusammen und leistet Hervorragendes. Bei einem so integriert, nämlich aus Haupt- und Ehrenamt zusammenarbeitendem Verband wie dem VDV verdienen auch die zahlreichen Kolleginnen und Kollegen aus den Mitgliedsunternehmen besondere Anerkennung. In Zeiten, in denen die Anforderungen im eigenen Unternehmen immer weiter steigen, ist es keine Selbstverständlichkeit, sich im Verband zu engagieren. Den Wert dieser Zusammenarbeit gilt es für die Zukunft zu erhalten. Dabei muss man nicht immer in allen Fragestellungen einer Meinung sein.

Es ist aber unerlässlich, dass die gesamte Branche unter dem gemeinsamen Dach des VDV produktiv und intensiv zusammenarbeitet und sich austauscht, gerade wegen der vielfältigen und teilweise unterschiedlichen Positionen und Ziele. Wichtig ist nur, dass wir am Ende nach außen, also in erster Linie gegenüber der Politik und den Meinungsbildnern, geschlossen und einheitlich agieren. Dies ist gerade in Zeiten, in denen die Verteilungskämpfe um öffentliche Finanzmittel in Bund und Ländern härter werden, ein ganz zentraler Punkt und auch mir persönlich ein wichtiges Anliegen: Nur gemeinsam – und idealerweise mit weiteren strategisch sinnvollen Allianzpartnern – kann der öffentliche Verkehr auch in Zukunft im politischen Umfeld bestehen.

Politische Beratung intensivieren, vor allem in den Ländern

Dazu müssen wir in den kommenden Monaten und Jahren die nächsten Schritte gehen. Einige wichtige Vorarbeiten haben wir allerdings bereits in den vergangenen Monaten geleistet bzw. angestoßen. Der Umzug unseres Berliner Hauptstadtbüros brachte uns im September letzten Jahres in die sehr zentrale Lage des Leipziger Platzes und damit direkt neben den Bundesrat und in unmittelbare Nähe mehrerer Bundesministerien. Damit ist der VDV im wichtigen Berliner Umfeld auch geografisch näher an die Politik gerückt. Denn neben unserer ohne Frage fachlichen Expertise in vielen Bereichen, die diesen Verband schon in der Vergangenheit auszeichnete und auch zukünftig auszeichnen wird, ist auch die politische Kommunikation, also die intensive Beratung der Bundes- und Landespolitik, eine Kernkompetenz des VDV. Vor allem auf Landesebene wird die persönliche politische Beratung der Abgeordneten und Minister zunehmend wichtiger, denn spätestens seit der Föderalismusreform sind die Länder für den ÖPNV und dessen Ausgestaltung hauptverantwortlich. Um dieser Entwicklung der zunehmenden Kompetenz der Länder in Nahverkehrsfragen besser gerecht werden zu können, haben wir in den vergangenen Monaten auch die Arbeit unserer VDV-Landesgruppen neu aufgestellt und deren Position innerhalb des Verbandes gestärkt. Dazu haben wir einerseits den regelmäßigen Austausch zwischen der VDV-Geschäftsführung, den Landesgruppengeschäftsführern und Landesgruppenvorsitzenden deutlich intensiviert. Und außerdem verfügen die Landesgruppen nun über höhere Eigenmittel, um direkt vor Ort die politische Kommunikation nach den jeweiligen Bedürfnissen der Landesparlamente individuell gestalten zu können. Die verbands- und bundesländerübergreifenden Aktionen werden aber natürlich nach wie vor zentral aus dem VDV heraus koordiniert und umgesetzt. Mir selbst ist es dabei ein besonderes Anliegen, diese Arbeit auch vor Ort aktiv zu unterstützen.

Technische Kompetenz erhalten

Die technische Kompetenz des VDV ist seit jeher eine der wichtigsten Grundsäulen unserer Arbeit. Der Verband ist sowohl im Bund als auch in den Ländern und auf EU-Ebene erster Ansprechpartner bei technischen Fragen und Regelwerken unserer Branche. Eine solche »Poleposition« ist von unschätzbarem Wert, birgt aber auch die Herausforderung, sich ständig und in allem mit bestmöglicher Expertise und tief gehender Fachkompetenz einbringen zu können. Umso schwieriger gestaltete es sich daher Ende des vergangenen Jahres für den VDV, einen für diese Aufgabe geeigneten technischen Geschäftsführer zu finden und einzustellen. Umso dankbarer bin ich, dass wir letztlich einen erfahrenen und fachlich über jeden Zweifel erhabenen Kollegen, den ich auch persönlich seit vielen Jahren gut kenne und schätze, gewinnen konnten. Dafür, dass Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann sich nochmals einen Ruck gegeben hat und dem VDV übergangsweise als Berater für die zukunftsfähige Ausrichtung des Verbandes in technologischen Fragen zur Verfügung stand, gebührt ihm unser Dank. Zugleich waren wir aber von Beginn an bemüht, weiter nach einem adäquaten Kandidaten für die vakante Position zu suchen. Umso mehr freue ich mich, dass wir mit Martin Schmitz, der am 26. April 2012 vom Präsidium einstimmig zum neuen VDV-Geschäftsführer Technik bestellt wurde, einen geeigneten Kandidaten gefunden haben. Die enge und gute Beziehung des VDV zur Industrie hat sich hier einmal mehr bewährt, denn Herr Schmitz wechselt aus der Geschäftsleitung der Vossloh Kiepe GmbH zum VDV.

Den Druck auf die Politik erhöhen

Nicht nur seine technische Expertise zeichnet den VDV aus. Schon immer hat es der Verband als seine Aufgabe verstanden, die Politik und Entscheider bei allen Themen und Fragen rund um den Nahverkehr und Schienengüterverkehr fachlich und fundiert zu beraten. Dies soll und muss auch in Zukunft so bleiben. Allerdings wird es hierbei zunehmend wichtiger, den Druck auf die politischen Entscheidungsträger zu erhöhen, denn gerade unsere Branche hat eine große und nach wie vor ungelöste Aufgabe vor der Brust, deren alleinige Bewältigung uns überfordert: die Sanierung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Ich muss Ihnen an dieser Stelle nicht erneut unsere bekannten Berechnungen und Forderungen dazu darlegen. Aber dieses Thema zeigt wie kein anderes, dass es eben nicht immer ausreicht, wenn man nur alle Fakten auf den Tisch legt, und seien sie noch so richtig und drastisch. Denn die Ergebnisse unserer guten Finanzierungsstudie sind bereits seit über zwei Jahren veröffentlicht und, davon gehe ich aus, auch überall dort bekannt, wo es notwendig und sinnvoll ist. Doch trotzdem tut sich die Politik schwer, und auch das lehren uns die vergangenen Monate erneut, sich dieser Fakten in Form von gesetzgeberisch notwendigen Entscheidungen anzunehmen. Dies mag verschiedene nachvollziehbare Gründe haben – ich verweise an dieser Stelle nur auf die Banken- und Griechenlandkrise sowie auf die Schuldenbremse –, dennoch hilft die Untätigkeit der Politik unserer Branche an dieser Stelle nicht weiter, ganz im Gegenteil. Es ist daher eine der vordringlichsten Aufgaben des Verbandes, gegenüber der Politik nicht nachzulassen und den Druck weiter zu erhöhen. Dazu wird es notwendig sein, sich entscheidende und starke Partner an die Seite zu holen und so eine Allianz der Stärke zu bilden, die sowohl der breiten Öffentlichkeit als auch den politischen Entscheidungsträgern den Handlungsdruck in Infrastrukturfragen deutlich und nachdrücklich vor Augen führt. Dieses Thema voranzubringen wird eines der wesentlichen Ziele des VDV in den kommenden Monaten und Jahren sein. Erste wichtige Schritte dafür haben wir bereits in den letzten Wochen und Monaten hinter uns gebracht, weitere Meilensteine folgen in Kürze.

Sie sehen, wir befinden uns zurzeit an einem spannenden Punkt in der Arbeit des Verbandes. Man könnte an dieser Stelle das Bild einer Weggabelung bemühen und darauf hinweisen, dass es nun an uns als Branche ist, zu entscheiden, welche Abzweigung wir nehmen wollen. Das Gute an dieser Entscheidung ist, wir haben sie noch selber in der Hand. Viele wichtige Vorarbeiten und Projekte, die uns auf den richtigen Weg bringen, haben wir in den vergangenen Monaten bereits angestoßen und umgesetzt. Auf den folgenden Seiten können Sie dies nachlesen. Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre unseres Jahresberichts 2011/2012.

Ihr
Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer des VDV

Drohende Hängepartie bei Anpassung des rechtlichen und finanziellen Ordnungsrahmens für den ÖPNV

Nach Vorlage des Regierungsentwurfs zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der hierzu in Kernbereichen deutlich abweichenden Positionierung der Bundesratsmehrheit im Spätsommer 2011 zeigten die ersten Beratungen auf der Ebene des Bundestages im Januar / Februar 2012 zwar manche Gemeinsamkeiten zwischen Regierungsfraktionen und Ländermehrheit, eine Einigung über wesentliche konträre Punkte beim PBefG war bei Redaktionsschluss Mitte März 2012 aber noch nicht in Sicht. Außerdem fehlen weiterhin verbindliche und belastbare Lösungen zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung.

Das Jahr 2011 brachte wenig Fortschritt bei der von der ÖPNV-Branche seit Langem angemahnten Anpassung des nationalen rechtlichen Ordnungsrahmens an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden »EG-VO 1370« genannt) und im Hinblick auf die im Koalitionsvertrag auf Bundesebene für die Mitte der Legislaturperiode angekündigte Entscheidung zur Höhe der ÖPNV-Mittel nach dem Entflechtungsgesetz.

PBefG-Novelle im Gesetzgebungsverfahren, aber noch viel Streit

Der im Koalitionsvertrag auf Bundesebene im September 2009 mit dem Wort »unverzüglich« ausgesprochenen Ankündigung einer Anpassung des PBefG an die EG-VO 1370 hat die Bundesregierung mit ihrem Entwurf zur Novellierung des PBefG im Berichtszeitraum Taten folgen lassen. Der Kabinettsentwurf vom 3. August 2011 liegt auf der Linie des am 31. Januar 2011 präsentierten Referentenentwurfs aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS, vgl. VDV-Jahresbericht 2010/2011, Seite 6). Er enthält trotz einiger Verbesserungen von Details neue und zum Teil gravierende Restriktionen für die Anwendung der EG-VO 1370 in Deutschland und führt damit zu einem substanziellen Rückschritt im Vergleich zu dem im Grundansatz ausgewogeneren Referentenentwurf des BMVBS.

Der VDV und der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) haben nach ihren gemeinsamen Empfehlungen im Vorfeld des Regierungsentwurfs zu diesem am 26. August 2011 erneut gemeinsam Stellung genommen und konkrete Änderungsvorschläge unterbreitet (wobei die Verbände allerdings beim Thema »Fernbusliberalisierung« unterschiedliche Meinungen vertreten).

Insgesamt erreicht der Regierungsentwurf damit die von VDV und bdo erklärten Ziele nicht.

Diese sind:

- 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 Verkehrsunternehmern gegeben hat, sollen im Übrigen weitgehend unverändert bleiben.

Bundesrat schlägt Alternativmodell vor

Trotz mancher Überschneidungen bei wichtigen fachlichen Einzelthemen und bei weiteren Detailregelungen hat der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 23. September 2011 den ordnungspolitischen Kernbereich des Regierungsentwurfs mehrheitlich negiert und hierzu der Sache nach ein Alternativmodell mit deutlichen Akzenten zugunsten der Aufgabenträger vorgelegt.

Bewertung und Ausblick

Kern des Dissenses zwischen Bundesregierung und Ländermehrheit ist die Verschiebung der mit der PBefG-Novelle 1996 festgelegten Balance zwischen Aufgabenträgern, Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen. Während der Regierungsentwurf die den zuständigen Behörden eröffneten Handlungsspielräume der EG-VO 1370 nicht bundeseinheitlich klar und ausdrücklich anerkennen, sondern in Teilen einschränken möchte, will die Bundesratsmehrheit die Festlegungskompetenz für ÖPNV-Angebote vor Ort auch im Hinblick auf eigenwirtschaftliche Verkehre bei den Aufgabenträgern ansiedeln. Das liegt weit auseinander.

Die ÖPNV-Branche braucht nach Auffassung des Verbandes dringend Klarheit und Rechtssicherheit im Kernbereich des PBefG. Dabei geht es vor allem um die rechtssichere Anwendungsmöglichkeit aller Vergabeoptionen, die die EG-VO 1370 bietet, in Deutschland. Und es geht um die Adaption des Liniengenehmigungserteilungsverfahrens nach dem PBefG an die Welt der EG-VO 1370. Der ÖPNV braucht deshalb ein PBefG, das die Anwendung der heutigen Finanzierungsinstrumente nicht noch zusätzlich infrage stellt oder verunklärt, sondern sichert.

PBefG: Gesetzgebungsverfahren

© VDV

Wie ein angemessener Kompromiss beim PBefG aussehen kann, haben VDV und bdo mit ihren gemeinsamen Vorschlägen aufgezeigt. Der Verband wird sich weiter mit aller Kraft dafür einsetzen, damit ein solcher in der verbleibenden Zeit dieser Legislaturperiode doch noch zustande kommt.

Zukunft der ÖPNV-Finanzierung

Zum Thema »Kofinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen« war das Berichtsjahr insbesondere von Aktivitäten des Verbandes zur Sicherstellung der angemessenen Dotierung der sogenannten Entflechtungsmittel für den kommunalen Verkehr bis 2019 geprägt. Die Zeit hierfür ist reif. Denn die Ankündigung des Koalitionsvertrages auf Bundesebene hierzu lautete, dass hierüber »in der Mitte der Legislaturperiode« entschieden werde.

Die zur Hoffnung Anlass gebenden Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz (VMK) und der Finanzministerkonferenz (FMK) der Länder im Januar 2011, die Bundesfinanzhilfen nach dem Entflechtungsgesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen nach dem Jahr 2013 entsprechend dem nachgewiesenen Bedarf auszustatten (vgl. VDV-Jahresbericht 2010/2011, Seite 8 f.), wurden erfreulicherweise im März 2011 auch von der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) bestätigt. Diesen Finanzbedarf für den Zeitraum 2014 – 2019 beziffern die Konferenzen allein für den Neu- und Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in Preisen von heute – ohne Dynamisierung – im Bereich des ÖPNV auf rund 740 Millionen Euro pro Jahr und im kommunalen Straßenbau auf rund 1 220 Millionen Euro pro Jahr. Insgesamt beträgt damit dieser jährliche Mittelbedarf rund 1,96 Milliarden Euro.

In einem Schreiben an den Bundesfinanzminister vom 16. Dezember 2011 betonte VDV-Präsident Fenske die Bedeutung der Entflechtungsmittel. Im Einklang mit den Ländern und der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände ist der VDV der Auffassung, dass die Bedarfsermittlung für die Verkehrsseite und die entsprechenden Beschlüsse der VMK, FMK und MPK dem verfassungsrechtlichen Auftrag im Hinblick auf den Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung bis 2019 entsprechen. Fahrgäste, Kommunen und Unternehmen brauchen bald Klarheit über die Höhe der Finanzmittel ab 2014. Wegen der Ungewissheit werden schon heute zahlreiche notwendige Investitionsvorhaben geschoben.

Damit bleibt auch in diesem für die ÖPNV-Branche wichtigen Politikfeld ein recht ernüchterndes Fazit: Der Bund und damit die Bundesregierung befinden sich auch hier – wie beim rechtlichen Ordnungsrahmen – zeitlich schon stark im Verzug.

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

Regulierung im Spannungsfeld zwischen Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit

Was die Fortentwicklung des staatlichen Ordnungsrahmens der Eisenbahnen anbelangt, stand das Jahr 2011 im Zeichen der Vorarbeiten zum Entwurf eines Eisenbahnregulierungsgesetzes. Der Gesetzentwurf gelangte nach umfangreichen regierungsinternen Vorberatungen erst im Januar 2012 an die Öffentlichkeit. Er soll die wesentlichen Regeln des Bundesrechtes zur Regulierung der Eisenbahninfrastruktur zusammenfassen. Darüber hinaus hat er Änderungen an vielen zentralen Normen des Eisenbahnrechtes zum Inhalt.

Angesichts der praktischen Folgen der zu treffenden Grundsatzentscheidungen, aber auch der umfassenden Ideologisierung der öffentlichen Diskussion um die Regulierung steht der Entwurf eines Eisenbahnregulierungsgesetzes im Mittelpunkt heftiger Auseinandersetzungen. Hinzu kommt, dass auf europäischer Ebene derzeit nicht nur an einer Überarbeitung der Anfang des letzten Jahrzehnts in Kraft getretenen Eisenbahninfrastrukturrichtlinien (»Recast«), sondern auch an weiteren Initiativen zu wesentlichen Änderungen des EU-Eisenbahnrechts, so z. B. zur Entflechtung von Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen (»Unbundling«), gearbeitet wird. Dies führt zu einer weiteren Verkomplizierung der Aufgabe.

Die Notwendigkeit, Infrastrukturmonopole zu regulieren, ist weitgehend unbestritten. Das gilt jedoch nicht für die Frage, wie dies einerseits effektiv, andererseits aber aufwandsarm zu realisieren ist. Diese Frage war bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfes selbst innerhalb der Bundesregierung höchst streitig. Für die Eisenbahnunternehmen steht bei der Neuregelung viel auf dem Spiel, denn sowohl aufseiten der Infrastrukturbetreiber als auch aufseiten ihrer Kunden, der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger, geht es um wesentliche Rahmenbedingungen ihrer Tätigkeit. Bei der Regulierung geht es nicht nur um die Kostenseite, sondern auch um die zukünftige Leistungsfähigkeit des Netzes und dessen rationelle Bewirtschaftung.

Der Gesetzentwurf bringt einige wesentliche Neuerungen. So werden Zugangsbedingungen einschließlich der Trassenpreise erst nach amtlicher Genehmigung in Kraft treten. Bisher galt lediglich eine Vorlagepflicht bei der Bundesnetzagentur ohne Genehmigungserfordernis. Die Neuregelung schafft damit mehr Rechtssicherheit für alle beteiligten Unternehmen. Eine solche Ex-ante-Regulierung war vom VDV schon seit Längerem gefordert worden.

Klarere und praxisgerechtere Regelungen zum Zugang zu Werksbahnen, Hafenbahnen und zu Eisenbahnwerkstätten sollen zum Teil wirklichkeitsfremde bisherige Normen ablösen. Auch damit greift die Bundesregierung die Ergebnisse eines langjährigen und umfassenden Gedankenaustauschs mit Gremien des VDV auf.

Die Neuregelung beinhaltet auch eine Preisregulierung nach dem Maßstab der »Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung« (KeL). Dabei handelt es sich um einen komplizierten Prozess der Zuscheidung von Kosten gegenüber bestimmten Verkehrsarten bzw. Marktsegmenten. Im Telekommunikationsbereich, für den diese Form der Regulierung bereits gilt, hat man damit keine allzu guten Erfahrungen gemacht. Sie hat dort zu hohem Aufwand bei zweifelhaftem Ergebnis geführt. Bei den Eisenbahnen steht Ähnliches zu befürchten. Zudem könnte der Aufwand bei der Umstellung auf die neue Regulierung zum Teil durch eine Umstellung auf die Price-Cap-Regulierung entwertet werden, die sich durch eine Verordnungsermächtigung im Gesetzentwurf ankündigt. Es steht zu hoffen, dass der Nutzen für die Weiterentwicklung der Branche den absehbaren hohen bürokratischen Aufwand bei den Unternehmen, der gerade die mittelständischen unter ihnen am stärksten belastet, auch nur annäherungsweise rechtfertigt.

Überregulierung vs. unternehmerische Eigenständigkeit: Wohin führt der Weg des Eisenbahnverkehrs?

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

Jahrestagung 2011 in Darmstadt: Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur als künftige Herausforderung

Vom 30. Mai bis 1. Juni 2011 trafen sich rund 700 Teilnehmer auf der VDV-Jahrestagung in Darmstadt. Gastgebendes ÖPNV-Unternehmen war HEAG mobilo. Im Fokus stand das Thema ÖPNV-Finanzierung vor dem Hintergrund künftiger Herausforderungen. VDV-Präsident Jürgen Fenske stellte in seiner verkehrspolitischen Rede die drei zentralen Herausforderungen des Verbandes heraus: »Trends für den öffentlichen Verkehr durch gute Qualität nutzen, leistungsfähige Infrastruktur erhalten und Wachstum finanzieren«.

Beim verkehrspolitischen Forum traten Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Steffen Saebisch, Staatssekretär im hessischen Verkehrsministerium, und Walter Hoffmann, Darmstadts Oberbürgermeister, als Gastredner auf. Staatssekretär Scheurle sicherte eine Entscheidung des BMVBS über die Höhe der künftigen Finanzausstattung bis Mitte der Legislaturperiode zu. Das Ziel sei es, die Höhe der Kompensationsmittel an den realen verkehrlichen Erfordernissen auszurichten. Pünktlich zu seinem Amtsantritt als VDV-Hauptgeschäftsführer richtete auch Oliver Wolff einige Worte an die Teilnehmer: Eine Aufgabe des VDV sei es, der Politik konkrete Konzepte und Lösungsvorschläge zu den drängenden Themen der Branche zu unterbreiten. Der ÖPNV müsse ein starkes gesellschaftspolitisches Thema werden und mehr ins Bewusstsein der Öffentlichkeit rücken.

ÖPNV-Finanzierung sichern

Die Herausforderung zukunftsorientierter ÖPNV-Finanzierung war auch Thema der Podiumsdiskussion auf der Fachtagung Personenverkehr – unter der Moderation von Herbert König, VDV-Vizepräsident und Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Kritisiert wurde vor allem die von der Bundesregierung geplante Förderung des Elektroautos, die aus städtebau- und verkehrspolitischen Aspekten nicht zielführend sei. Vielmehr sollte die Vernetzung verschiedener Verkehrsangebote im Fokus stehen. An der Diskussion nahmen Prof. Dr. Ronald Pörner, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie (VDB), Ministerialdirigent Bernhard Maßberg, Abteilungsleiter im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Ass. jur. Folkert Kiepe, Beigeordneter Deutscher Städtetag, Dr. jur. Ralf Bleicher, Beigeordneter Deutscher Landkreistag, und Dipl.-Ing. Wolfgang Arnold, Technischer Vorstand und Vorstandssprecher der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), teil.

Ansprüche der Güterbahnen an das Streckennetz

Mit den Anforderungen der Güterbahnen an das Streckennetz befasste sich die Fachtagung Güterverkehr. Aus Sicht der Nutzer und Netzbetreiber wurden die Ansprüche der Güterbahnen an das Netz klar definiert. Für die Finanzierung des erforderlichen Netzausbaus müssen jedoch Lösungen gefunden werden. Teilnehmer der Fachtagung waren Burkhard Bräkling, Geschäftsleiter Business Development der TX Logistik AG, Dr. Christian Gruß, Leiter Prozesse, IT-Landschaft und Projekte Fahrplan- und Kapazitätsmanagement der DB Netz AG, und Prof. Dr. Jürgen Siegmann, Fachgebietsleiter Schienenfahrwege und Bahnbetrieb der TU Berlin. Geleitet wurde die Veranstaltung von Dr. Rolf Bender, ehemaliger VDV-Vizepräsident und Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG.

An der abschließenden Podiumsdiskussion unter dem Titel »Infrastruktur für Busse und Bahnen – Ausbau oder Raubbau?« nahmen neben VDV-Präsident Jürgen Fenske der ehemalige Bundesverkehrsminister Dr. Volker Hauff und der Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Dr. Gerd Aberle teil. Fenske betonte: »Es ist unsere Aufgabe als Verband, der Politik deutlich zu machen, dass Stagnation oder gar Kürzung der zur Verfügung gestellten Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur eine verkehrs- und umweltpolitische Sackgasse sind«.

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

Europäische Vorschläge zum Verkehr der Zukunft

Die verkehrspolitischen Themen und Debatten in Brüssel im vergangenen Jahr wurden überlagert vom Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik, das von der EU-Kommission im Frühjahr 2011 präsentiert wurde. Es enthält grundlegende Visionen zum europäischen Verkehr der Zukunft und Vorschläge für Maßnahmen in 40 verschiedenen Bereichen mit den drei Schwerpunkten Vollendung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraumes, Innovationen und Infrastrukturen sowie deren Finanzierung.

Bereits kurz nach der Veröffentlichung im März 2011 folgten kontroverse Diskussionen zu den Inhalten des Weißbuchs »Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem«. Vor allem hinsichtlich der im Weißbuch formulierten Ziele zur Verkehrsverlagerung und der umfassenden Maßnahmenvorschläge gab es in den vergangenen Monaten kritische Stimmen – insbesondere auch in Deutschland –, beispielsweise in Bezug auf die Kompetenzen der europäischen Ebene. Dabei ist generell zu würdigen, dass im nun vorliegenden Weißbuch – im Gegensatz zu früheren Weißbüchern – der Versuch unternommen wurde, Visionen für eine künftige Gestaltung des Verkehrs in Europa mit konkreten Zielen zu hinterlegen.

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 28.3.2011
KOM(2011) 144 endgültig

WEISSBUCH

Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem

SEK(2011) 359 endgültig
SEK(2011) 358 endgültig
SEK(2011) 391 endgültig

Aus VDV-Sicht gibt es eine Reihe positiver Aspekte. Eisenbahn und Öffentlicher Personennahverkehr werden als wichtige Problemlöser identifiziert, um übergeordnete Ziele zu erreichen wie den Ausstoß von CO_2-Emissionen im Verkehrsbereich bis 2050 um 60 Prozent zu verringern oder die hohe Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren.

Das neue Weißbuch macht dazu deutliche Aussagen: Bis 2030 sollen 30 Prozent des Straßengüterverkehrs, der über 300 Kilometer hinausgeht, auf Schiene und Wasser verlagert werden, bis 2050 sollen es wenigstens 50 Prozent sein. Bis 2030 soll die Länge des Hochgeschwindigkeitsnetzes (Schiene) verdreifacht und gleichzeitig ein »dichtes« Eisenbahnnetz in den Mitgliedstaaten erhalten werden. Außerdem sollen bis 2050 Personenverkehre auf mittleren Distanzen bis 300 Kilometer mehrheitlich auf der Schiene stattfinden. Der VDV unterstützt diese Zielsetzungen, die gleichzeitig verbunden sind mit einer stärkeren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um letztlich deren jeweilige Stärken optimal zu nutzen.

Nachhaltiges Verkehrssystem in Städten bis 2050

Auf die Mobilität in Stadtgebieten legt das neue Weißbuch einen deutlich größeren Fokus als das Weißbuch aus dem Jahr 2001. Begründet wird dies damit, dass viele verkehrsbedingte Probleme in Städten in Europa ähnlich sind und dass übergeordnete europäische Zielsetzungen, wie beispielsweise die Vollendung des EU-Binnenmarktes, weniger CO_2-Emissionen, bessere Luftqualität oder Verkehrssicherheit, nur erreicht werden können, wenn die lokale und regionale Ebene nicht ausgeblendet wird. Aus VDV-Sicht ist diese Logik sicherlich nachvollziehbar, dennoch muss bei Einzelmaßnahmen darauf geachtet werden, dass auch das Subsidiaritätsprinzip berücksichtigt wird.

Ein ehrgeiziges Ziel ist in diesem Zusammenhang die Halbierung der mit konventionellen Kraftstoffen betriebenen Pkw in städtischen Gebieten bis 2030 und der vollständige Ersatz bis 2050. Dem elektrischen Antrieb wird dabei eine wichtige Rolle beigemessen. Bei diversen Veranstaltungen zum Weißbuch haben Vertreter der EU-Kommission – zuletzt bei einer UITP-Konferenz im Februar 2012 – verdeutlicht, dass dieses spezifische Ziel auch erreicht werden soll, indem attraktive öffentliche Verkehre zukünftig eine noch wichtigere Rolle spielen und auch in Zukunft das Rückgrat städtischer Verkehrssysteme darstellen sollen, anstatt ausschließlich konventionell betriebene Pkw durch Elektroautos zu ersetzen.

Auch das EU-Parlament hat in seiner Resolution zum Weißbuch im Dezember 2011 dieses Thema aufgegriffen und verlangt von der EU-Kommission und den Mitgliedstaaten weitere Maßnahmen zur Verdoppelung der Nutzer in Bussen und Bahnen.

Als wichtige Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV unterstützt der VDV die Vorschläge im Weißbuch zur Einführung von Plänen für einen nachhaltigen Stadtverkehr, in deren Rahmen konkrete mittel- bis langfristige Zielsetzungen beispielsweise für die Entwicklung des ÖPNV-Anteils und die Finanzierung städtischer Mobilitätssysteme festgeschrieben werden. Auch die Förderung von Innovationen im ÖPNV und ein nachhaltiger Stadtverkehr durch künftige EU-Forschungs- und Demonstrationsprojekte werden vom VDV unterstützt. Eher kritisch sieht der VDV allerdings die Einführung von Mindestverpflichtungen oder mögliche weitere Vorgaben zur Zugänglichkeit oder Gefahrenabwehr im Stadtverkehr.

Die im Weißbuch angekündigten Maßnahmenvorschläge zur weiteren Entwicklung einer leistungsfähigen europäischen Verkehrsinfrastruktur wurden im Oktober 2011 in Form von zwei Verordnungsvorschlägen für die Revision der Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) und zur Infrastrukturfinanzierung (»Connecting Europe«) präsentiert. Für die nächste Finanzierungsperiode von 2014 bis 2020 werden insgesamt 50 Milliarden Euro für Verkehr, Energie und Telekommunikation vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang sollen auch die EU-Kohäsionsfonds neu ausgerichtet werden mit der Absicht, den Mitgliedstaaten konkretere Rahmenbedingungen für die Verwendung der Mittel vorzugeben. Die ersten Aussprachen insbesondere im Rat haben gezeigt, dass dieses Dossier nicht einfach werden wird: Während das EU-Parlament weitgehend die Kommissionsvorschläge unterstützt und eher noch eine größere Mittelausstattung fordert, gibt es im Rat sehr kritische Stimmen. Dort wird insbesondere die geplante Abgabe weiterer Entscheidungskompetenzen für die Mittelverwendung an die EU-Ebene kritisiert und gleichzeitig befürchtet, dass nationale Investitionsprioritäten dadurch beeinträchtigt werden.

Recast des ersten Eisenbahnpakets

Zur weiteren Vollendung des EU-Binnenmarktes im Verkehr kündigt das Weißbuch eine Reihe weiterer Initiativen an, die bereits aktuell in Vorbereitung sind. Zunächst beabsichtigt die Kommission, in Kürze Empfehlungen zur Anwendung der Verordnung 1370/2007 herauszugeben. Außerdem stehen weitere umfangreiche Maßnahmen im Eisenbahnverkehr bevor. Zunächst soll zügig die derzeit laufende Revision (Recast) des ersten Eisenbahnpakets in zweiter Lesung bis möglichst Sommer 2012 abgeschlossen werden. Anschließend sollen in einem neuen vierten Eisenbahnpaket bis Ende 2012 mehrere Gesetzesvorschläge zur weiteren Trennung von Infrastruktur und Betrieb (Unbundling), zur weiteren Liberalisierung der nationalen Eisenbahnpersonenverkehre, zur Revision der EU-Interoperabilitätsrichtlinie und zur zukünftigen Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) präsentiert werden. In den dazu bereits laufenden vorbereitenden Anhörungen und Konsultationen beteiligt sich der VDV intensiv.

Dipl.-Geogr. Ulrich Weber
Leiter VDV-Europabüro Brüssel
Telefon 00 32 2-6752326
weber@vdv.de

Das VDV-Hauptstadtbüro bezieht neue Räume

Durch den Verkauf des Ernst-Reuter-Hauses sowie eigene Entwicklungspläne des Neueigentümers musste der VDV den Standort seines Hauptstadtbüros in Berlin nach über zehn Jahren verlegen. Bei der Suche nach neuen Büros galt es, sowohl einen zentralen politiknahen gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standort zu finden als auch die bewährte Bürogemeinschaft mit dem Bundesverband der Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Entsorgergemeinschaft Transport und Umwelt fortzusetzen. In seiner Frühjahrssitzung am 31. März und 1. April 2011 in Kassel nahm das VDV-Präsidium den Vorschlag der Hauptgeschäftsstelle für den neuen Bürostandort zustimmend zur Kenntnis.

Vis-à-vis zum Potsdamer Platz und in unmittelbarer Nähe zu Bundesrat, verschiedenen Bundesministerien und Landesvertretungen sowie der DB-Zentrale liegen in der 6. Etage des Leipziger Platzes Nr. 8 die neuen Räume des VDV-Hauptstadtbüros. Neben der räumlichen Nähe zur Bundespolitik ist die ausgezeichnete Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie ab Mitte 2012 die Direktverbindung mit dem Airportexpress direkt zum neuen Großflughafen Berlin Brandenburg ein großer Standortvorteil.

Eröffnungsveranstaltung am 27. September 2011 mit viel politischer Prominenz

VDV-Präsident Jürgen Fenske und Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff begrüßten zahlreiche Gäste zur Büroeröffnung, darunter die Staatssekretäre Prof. Klaus-Dieter Scheurle und Andreas Scheuer aus dem Bundesverkehrsministerium sowie Staatssekretärin Ursula Heinen-Esser aus dem benachbarten Umweltministerium. Zahlreiche Abgeordnete des Deutschen Bundestages, Vertreter von Landesregierungen und natürlich Gäste aus der Verkehrsbranche folgten der Einladung.

Über 100 Gäste kamen zum »Rheinischen Abend« des VDV in die neuen Räumlichkeiten des Hauptstadtbüros

Der VDV begrüßte zahlreiche Gäste u. a. aus der Politik, von Mitgliedsunternehmen und Verbänden, v. l. n. r. Christiane Leonard (bdo), Andreas Scheuer (BMVBS), Dr. Markus Pennekamp (DB AG)

Beide VDV-Repräsentanten unterstrichen vor über 100 Gästen, dass Berlin der zentrale Standort für die politische Verbandskommunikation und die bundesweite Pressearbeit sei.

Der langjährige stellvertretende Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und heutige politische Beauftragte des DB-Konzerns, Georg Brunnhuber, unterstrich, dass ein Bundesverband wie der VDV mit dem neuen Standort am Leipziger Platz mitten im Herzen des politischen Berlins nicht zentraler sitzen könne.

VDV baut seine Internetangebote für Politik aus

Die Bedeutung internetbasierter Angebote für Politik und Meinungsbildner wächst. Schon heute betreiben 98 Prozent der Bundestagsabgeordneten politische Recherchen im Internet und 44 Prozent informieren sich online über die Positionen von Verbänden und Unternehmen. Junge und fachfremde Abgeordnete erwarten zudem schnelle, übersichtliche und leicht verständliche Fach- und Hintergrundinformationen. Mit dem Aufbau einer internetbasierten Wissensplattform – www.mobi-wissen.de – nimmt der VDV diese Anforderung von Bundes-, aber auch Landespolitikern auf.

Ein weiteres Anwendungsbeispiel zur Nutzung des Kommunikationsweges Internet ist ein VDV-Infofilm zur E-Mobilität bzw. Multimobilität. Dieser Infofilm, der die innovativen Dienstleistungen von Verkehrsunternehmen als den zentralen Mobilitätsdienstleistern in Städten herausstellt, kann sowohl bei YouTube als auch über Mobi-Wissen via Internet eingesehen werden.

Vernetzung der VDV-Kommunikationsarbeit mit den Landesgruppen

2011 wurde eine Intensivierung der Informations- und Koordinationsrunden von der Hauptgeschäftsstelle und den Landesgruppengeschäftsführern für eine bessere Verzahnung gestartet. Über eine ganztägige Planungsklausur im September 2011 konnten die jeweiligen Kommunikationspläne vorgestellt und Synergien in der Umsetzung geschaffen werden. Beispielhaft seien hier genannt:

- ein modular aufgebautes Interview des Hauptgeschäftsführers zur Finanzierungssituation des öffentlichen Verkehrs in den jeweiligen Bundesländern, das in den Parteizeitungen publiziert werden soll,
- zentral vorgehaltenes Messe- und Ausstellungsequipment für die Einsätze der Landesgruppengeschäftsführung, welches geliefert bzw. aufgebaut wird.

Rahime Algan, Referentin für Verbandskommunikation beim VDV, mit Klaus Wowereit auf der Fachausstellung der Bundes-SGK in Berlin

In direkten Gesprächen mit Parteien und Entscheidern vor Ort: Der VDV war auch im vergangenen Jahr wieder auf zahlreichen politischen Veranstaltungen mit eigener Präsenz vertreten

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk
Leiter VDV-Hauptstadtbüro
Telefon 030 399932-10
schwenk@vdv.de

www.mobi-wissen.de: Bus- und Bahninfos für jeden Wissensstand

Am 1. Juni 2011 startete der VDV sein neues Online-Wissensportal Mobi-Wissen. Unter www.mobi-wissen.de findet man seitdem die wichtigsten Informationen rund um ÖPNV, SPNV und Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland.

Der Schwerpunkt des Onlineangebots liegt auf der einfachen, verständlichen und vor allem übersichtlichen Wissensvermittlung der wesentlichen und interessanten Branchenfakten. Um dies zu gewährleisten, bietet Mobi-Wissen drei unterschiedliche Informationsebenen, je nach Wissensstand des Nutzers: Auf den ersten Klick erhalten Besucher der Webseite in maximal drei Sätzen die wichtigsten Informationen zum gesuchten Begriff. Interessenten, die tiefer in die Thematik eintauchen wollen, haben auf zwei weiteren Ebenen dann die Möglichkeit, immer mehr Detail- und Expertenwissen aufzurufen.

Mit diesem Angebot schloss der VDV eine Informationslücke: Nirgendwo gab es bislang in dieser übersichtlichen und einfachen Form eine solche Informationsmöglichkeit zu Bussen und Bahnen in Deutschland. Gerade junge Parlamentarier, die neu in den Bundestag oder die jeweiligen Landtage gewählt werden und dort teilweise zum ersten Mal mit den Themen des ÖPNV und SGV in Berührung kommen, suchen online nach schnell verfügbaren und verständlichen Informationen für ihre politische Arbeit. An diese Zielgruppe richtet sich Mobi-Wissen insbesondere. Aber auch für die VDV-Mitgliedsunternehmen, und dort vor allem für neue Mitarbeiter und Auszubildende, bietet Mobi-Wissen eine einfache Informationsmöglichkeit für Themeneinsteiger wie auch für Verkehrsexperten.

Mobi-Wissen wächst durch seine Nutzer: schon 200 Begriffe verfügbar

Von »Ausgleichsleitung« über »Betriebsleiter« bis hin zu »Kiss-and-Ride«: Ein Ziel von Mobi-Wissen ist es, die wichtigsten und außergewöhnlichsten Begriffe der Branche zu erklären. Und welche das sind, das können und sollen die Nutzer aktiv selber mitbestimmen. Das Grundangebot zum Start von Mobi-Wissen beinhaltete zunächst die aus VDV-Sicht 150 zentralen Definitionen aus der Welt des ÖPNV und SGV. Dazu haben alle VDV-Mitarbeiter entsprechend ihres Tätigkeitsbereichs Inhalte geliefert und bereitgestellt. Inzwischen jedoch hat Mobi-Wissen bereits an die 200 Begriffe. Dieses Wachstum erklärt sich aus zahlreichen Hinweisen und Anfragen der Mobi-Wissen-Nutzer, die direkt und unkompliziert per Kontaktformular online eigene Vorschläge für die Erweiterung des Wissensportals machen können.

Zusätzliches Wörterbuch zur Vermarktung: Erstauflage bereits vergriffen

Der VDV hat Mobi-Wissen über verschiedene Kanäle in der (Fach-)Öffentlichkeit bekannt gemacht: Neben der klassischen Pressearbeit und einem Informationsschreiben an die Mitgliedsunternehmen haben die Besucher auf Fachmessen und politischen Veranstaltungen, auf denen der VDV vertreten ist, die Möglichkeit gehabt, Mobi-Wissen direkt vor Ort zu testen. Die umfangreichste Vermarktungsaktion war aber das personalisierte Anschreiben an alle rund 3 000 Bundestags- und Landtagsparlamentarier, die der VDV im September, also direkt nach der parlamentarischen Sommerpause, über Mobi-Wissen informierte. Als zusätzliches »Gimmick« lag dem Anschreiben eine gedruckte und als Wörterbuch gestaltete Ausgabe von Mobi-Wissen bei, in der beispielhaft 26 Begriffe aus dem Onlineangebot nachzulesen waren. Auch die Mitgliedsunternehmen des VDV hatten die Möglichkeit, dieses Wörterbuch kostenlos an ihre Kommunalpolitiker und Aufsichtsräte zu verteilen, sodass die Erstauflage von 5 000 Exemplaren bereits nach wenigen Wochen vergriffen war. Momentan nutzen rund 2 000 Interessenten pro Monat das Onlineangebot von Mobi-Wissen. Der VDV wird in den kommenden Monaten durch entsprechende Aktionen die Vermarktung und Bekanntmachung weiter intensivieren.

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

Steuerliche Rahmenbedingungen des ÖPNV in Zeiten der Finanznot

Der Gesetzgeber hat aus politischen Erwägungen Steuervorteile für Busse und Bahnen vorgesehen. Ziele sind ein bezahlbarer ÖPNV, die Verbesserung des Modal Split und die Sicherstellung der Finanzierung. In Zeiten der Finanznot geraten diese Vorteile ins Visier der Haushaltspolitik.

Statt Anreize zu stärken, stellt die Politik zunehmend Lenkungs- und Finanzierungsinstrumente auf den Prüfstand – mit möglichen Folgen für Leistung, Qualität und Fahrpreise. Dazu zählt der ermäßigte Umsatzsteuersatz im Nahverkehr, der eingeführt wurde, um sozialverträgliche Tarife zu ermöglichen und den Verkehrsverhältnissen in den Ballungsräumen Rechnung zu tragen. Hinzu tritt der klimapolitische Aspekt. Fahrgäste müssten pro Jahr über 750 Millionen Euro Mehrbelastungen tragen, würde die Bundesregierung bei der laufenden Überprüfung dem Petitum der Kritiker folgen, den Regelsatz im ÖPNV anzuwenden (vgl. VDV-Jahresbericht 2010/2011, Seite 16). Als Zwischenergebnis der Diskussion zeichnet sich – nicht zuletzt aufgrund der Verbandsarbeit – als parteiübergreifender Konsens ab, dass die Ermäßigung für Produkte und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs wie die des ÖPNV beibehalten werden soll.

Querverbund erneut auf dem Prüfstand

Verkehrs- und Versorgungsleistungen in Deutschland werden traditionell im Verbund erbracht, um Synergieeffekte zu erzielen. Versorgungsgewinne können ohne Steuerbelastung zur Finanzierung defizitärer Dauerverlustgeschäfte, die aus verkehrs-, umwelt- oder sozialpolitischen Gründen unterhalten werden, verwendet werden. Die in den Nahverkehr fließenden Mittel schätzt der VDV auf 1,3 Milliarden Euro. Nach einem Urteil des Bundesfinanzhofes drohten dem auf Verwaltungsregelungen basierenden Querverbund hohe Steuerlasten. Die Bedrohung wurde nach Intervention der Verbände durch eine gesetzliche Verankerung aufgelöst. 2012 wird das höchste Steuergericht erneut Gelegenheit haben, sich zur Gesetzesregelung zu äußern (Az. I R 58/11).

Anreize für ÖPNV-Pendler stärken

Fahrgäste sollen durch Anreize zu einem umweltverträglicheren Verhalten bewegt werden. Während der Werbungskostenabzug eines Pkw-Pendlers durch die Entfernungspauschale begrenzt wird, können Bus- und Bahnkunden wahlweise höhere Kosten absetzen. Der Steuerungseffekt wird aber verfehlt, weil Autofahrer Kosten unvollständig kalkulieren. Auch dieser

Steuervorteile für Busse und Bahnen

Verbrauchsteuern 1) | Umsatzsteuer | Ertragsteuer | Kfz-, Grund- und Lohnsteuer

1) Ermäßigter Umsatzsteuersatz für die Personenbeförderung im Nahverkehr gemäß § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG: Der Wert der Gesamtermäßigung für 2012 gemäß 23. Subventionsbericht, BT-Drs. 17/6795 v. 11.08.2011, beträgt 940 Mio. Euro, davon Busse und Bahnen (ohne Taxen, Bergbahnen, Schiffe) 750 Mio. Euro (eigene Berechnungen).

2) Energiesteuerbegünstigung (vormals Mineralölsteuer) für den öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 56 EnergieStG: Wert für 2012 gemäß Subventionsbericht, a. a. O., 71 Mio. Euro.

3) Stromsteuerbegünstigung für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und den Verkehr mit Oberleitungsomnibussen gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 StromStG: Wert für 2012 gemäß Subventionsbericht, a. a. O., 110 Mio. Euro (inkl. Fernverkehr).

4) Regelung zum Ausschluss einer verdeckten Gewinnausschüttung bei Dauerverlustgeschäften u. a. aus verkehrs-, umwelt- oder sozialpolitischen Gründen gemäß § 8 Abs. 7 KStG: Die aus Versorgungsgewinnen in den defizitären Nahverkehr fließenden Finanzmittel schätzt der VDV auf 1,3 Mrd. Euro. Bei einer angenommenen Ertragssteuerbelastung von 30 Prozent ergibt sich ein Steuerminderungseffekt aus der Verrechnung von Versorgungsgewinnen mit Verkehrsverlusten bei Querverbundgestaltungen von 400 Mio. Euro (Werte gerundet).

5) Steuerbefreiung für Kraftomnibusse und mitgeführte Anhänger, die überwiegend im Linienverkehr verwendet werden, gemäß § 3 Nr. 6 KraftStG: für 2012 gemäß Subventionsbericht, a. a. O., 30 Mio. Euro.

6) Grundsteuerbefreiung gemäß § 4 GrundStG für bestimmte Grundflächen, die dem öffentlichen Verkehr dienen (Steuervergünstigung nicht bezifferbar).

7) Werbungskostenabzug für Jobtickets in tatsächlicher Höhe gemäß § 9 Abs. 2 EStG: Keine Begrenzung auf die Entfernungspauschale für Aufwendungen von Arbeitnehmern für Fahrten zwischen Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 4 EStG).

8) 15 (statt 25) Prozent Pauschalsteuer für Jobtickets als Sachbezug gemäß § 40 Abs. 2 Satz 2 EStG.

9) Wertangaben nicht verfügbar.

© VDV 2011

Vorteil ist ständigen Änderungen unterworfen. Dabei stünde es dem Gesetzgeber frei, die Regelung allein für den Individualverkehr restriktiver zu gestalten (vgl. VDV-Jahresbericht 2007, Seite 28 und VDV-Jahresbericht 2000, Seite 26).

Das Steuerrecht fördert den öffentlichen Verkehr mit weiteren Entlastungen. So wird als Teilausgleich für die sogenannte Ökosteuer zur Stärkung der Wettbewerbsposition eine Energiesteuervergütung und eine Stromsteuerermäßigung für umweltschonende Verkehrsträger gewährt. Auch diese Vorteile unterliegen einer anhaltenden Subventionsabbaudiskussion. Die EU-Kommission hat zudem eine CO_2-Steuer auch für Linienbusse und höhere Mindestsätze der Energiesteuer für Diesel vorgeschlagen.

Lenkungszwecke bei Reformen beachten

Die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung der Linienbusse zum Ausgleich dafür, dass der Linienverkehr dem Tarifzwang, der Betriebs- und der Beförderungspflicht unterliegt, ist wie die Grundsteuerbefreiung von Verkehrsflächen durch Reformpläne potenziell gefährdet. Auch ist ein Trend zur Verbreiterung der Steuerbasis durch extensivere Auslegung bestehender Vorschriften durch die Finanzverwaltung erkennbar. Aktuelle Beispiele sind die Gewerbebesteuerung von Trassenentgelten oder die Besteuerung von Zuschüssen, welche durch eine Änderung der Rechtsprechung verschärft werden könnte.

ÖPNV als Partner im Klimaschutz

Die Rahmenbedingungen für Busse und Bahnen stehen im Visier von Politik und Gerichtsbarkeit. Dabei sind öffentliche Verkehrsmittel der wichtigste strategische Partner für den Klimaschutz im Verkehrssektor, Lenkungspotenziale werden nicht ausgeschöpft (vgl. VDV-Jahresbericht 2010/2011, Seite 16 und VDV-Jahresbericht 2009/2010, Seite 24). Die Politik sollte das mehr würdigen.

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg
Fachbereichsleiter Steuern
Telefon 0221 57979-112
stollberg@vdv.de

Finanzierungsvolumen des (steuerlichen) Querverbunds

Gesamt: 1,3 Mrd. Euro [1)]

1) VDV-Schätzung auf der Basis der Erhebung »Erträge und Aufwendungen 2009 im Personenverkehr«.
2) Ertragsteuern = Körperschaftsteuern, Gewerbesteuer (hebesatzabhängig) sowie Solidarzuschlag.
3) Steuervorteil aus der unbelasteten Gewinnverwendung.
4) Verfügbare Finanzmittel bei fiktiver Belastung der Versorgungsgewinne mit Ertragsteuern.
© VDV 2011

Steuerentlastungspotenziale für den ÖPNV

Gesamtsteuerbelastung in Deutschland: 955 Mio. Euro
Gesamtentlastung nach EU-Recht: bis zu 291 Mio. Euro

1) Nach geltendem EU-Recht könnte der Dieselsteuersatz für Linienbusse auf den Mindestsatz gesenkt werden. ÖPNV-Dieselsteuer nach Rückvergütung gemäß § 56 EnergieStG = 416,38 Euro je 1000 Liter abzüglich 330 Euro (Mindestumsatz) = 86,38 Euro Senkungspotenzial je 1000 Liter. VDV-Dieselverbrauchserhebung 2006 = 1062 Mio. Liter x 86,38/1000 Liter = 91,7 Mio. Euro Steuersenkungspotenzial.
2) Die Umsatzsteuerbelastung der Bruttofahrpreise könnte nach geltendem EU-Recht von 7 Prozent auf den EU-Mindeststeuersatz von 5 Prozent gesenkt werden.
3) Befreiung für Bahnen gemäß Artikel 15 Absatz 1e) Richtlinie 2003/96/EG möglich. Wert ohne Fernverkehr.
4) Belastung der Fahrpreise durch Umsatzsteuer.
© VDV 2011

Mehr Erlöse durch aktiven Vertrieb

Die Verkehrsunternehmen und -verbünde im VDV sehen sich als aktiv am Markt teilnehmende Dienstleister. Die durch Konsolidierungsnotwendigkeiten der öffentlichen Hand und den demografischen Wandel geprägten Rahmenbedingungen führen dazu, dass einerseits Kostensteigerungen kompensiert werden und andererseits die strukturelle Nachfrage, z. B. durch weniger Schülerfahrten in den meisten Regionen, zukünftig eher sinkt. Umso wichtiger sind alle Marketing- und verkaufsfördernden Maßnahmen, um langfristig den Umsatz zu sichern und zu steigern. Der VDV hat deshalb eine Fallsammlung mit guten Beispielen erstellt und seinen Mitgliedern zur Umsetzung empfohlen.

In der Broschüre »Aktiver Vertrieb« werden erfolgreiche Maßnahmen zur Steigerung von Erlösen vorgestellt, insbesondere durch Neukundengewinnung, Bestandskundenpflege und Kundenrückgewinnung, jeweils mit dem Ziel, mehr und höherwertige Produkte zu verkaufen. Die Gewinnung und aktive Bindung der Kunden in ein passendes Abonnement und die Verlängerung der Kundenbeziehung zur Erhöhung des Kundenwerts stehen im Mittelpunkt.

In der Mittelfristplanung der Unternehmen werden die Erlöse festgelegt, die über eine Preis- und/oder Mengensteigerung am Markt verdient werden sollten. Eine Komponente des integrierten Marketings ist der Tarif, also die Tarifmaßnahmen und die Optimierung der Tarifprodukte im Hinblick auf die Verkaufbarkeit und Kundenbindung. Die Vertriebsplanung untersetzt die Umsatzziele mit Mengenvorgaben und verkaufsfördernden Maßnahmen.

Wichtig bei allen Maßnahmen, die als Fallbeispiele aufgeführt wurden, ist die Belegbarkeit des Maßnahmenerfolges. Dies funktioniert am besten, wenn man das Maßnahmencontrolling bereits in der Planungsphase berücksichtigt und Ziele für die Mengen und andere Erfolgsfaktoren festlegt. Die Beispiele zeigen aber auch, dass man mit einzelnen Aktionen nachsteuern kann und durch die Auswertung, z. B. der Attraktivität von verschiedenen Aboprämien, schnell Erfahrungswerte gewonnen werden können.

Die Pflege der Bestandskunden zielt darauf, durch den Verkauf von höherwertigen Produkten und aktives Kundenbeziehungsmanagement den Wert der Kunden zu erhöhen und die Bindungsdauer zu steigern. Zu den erfolgreichen Beispielen gehören Direktmarketingaktionen mit Freizeittipps im Verbundraum für Abonnenten, die bisher nur die Kernzonen kaufen (Hamburger Hochbahn AG), oder

Großkundenbetreuer der DVB AG sind Teil des aktiven Vertriebs

»are-you-happy-calls« zur Vermeidung von Vertragsbeendigungen im Vorfeld von Kündigungsfristterminen (Berliner Verkehrsbetriebe) bzw. »Kündigerrückgewinnungsmaßnahmen« in Abhängigkeit vom Grund der Vertragsbeendigung (Essener Verkehrs-AG). Diese Maßnahmen erfordern aber auch eine gut geführte aktuelle Datenbank und z. B. eine automatische Aufnahme von Kündigungsgründen.

Zur Neukundengewinnung kann ein aktivierter Vertrieb ebenfalls viel beitragen. Die Beispiele von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) zeigen, dass die – in anderen Branchen üblichen – Maßnahmen wie temporäre Aboprämien und »Schnupperabos« in Verbindung mit Kommunikationsmaßnahmen wirtschaftlichen Erfolg bringen. Aktiver Vertrieb ist auch eine Frage des richtigen Zeitpunktes der Kundenansprache: Die Promotionteams der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) besuchen die Abgangsklassen der Schulen vor dem Schuljahresende, um auf die Verkehrsmittelwahl, z. B. für den Weg zum Ausbildungsplatz, noch beratend Einfluss nehmen zu können.

Der wesentliche Erfolgsfaktor für den aktiven Vertrieb sind die engagierten und kommunikationsstarken Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt. Diese müssen motiviert und mitgenommen, trainiert und unterstützt werden. Der Wert des Vertriebs für den Unternehmenserfolg sollte sich auch in dessen Wertschätzung ausdrücken. Die Broschüre »Aktiver Vertrieb« können Sie unter www.vdv.de/publikationen in digitaler Form erhalten.

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

Beförderungsbedingungen im Fokus von Politik und Medien

Im Bereich der Beförderungsbedingungen war das Jahr 2011 geprägt von der neu in Kraft getretenen EU-Verordnung zu den Buskundenrechten und den Diskussionen in Politik und Gewerbe zu Themen wie z. B. Alkoholkonsumverbot in Fahrzeugen und Freifahrt von Polizisten. In diesem Jahr werden die Anpassung des deutschen Rechts an die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 sowie die Überarbeitung der VDV-Musterbeförderungsbedingungen eine große Rolle spielen.

Die Beförderungsbedingungen der Bus- und Bahnunternehmen fristeten noch vor zehn Jahren ein Schattendasein in der öffentlichen Diskussion. Die stärkere Sensibilisierung für die Belange des Verbraucherschutzes einerseits und die vermehrte Berichterstattung über die Sicherheit im ÖPNV sowie die damit verbundene Frage der Tolerierung von Verhaltensweisen bestimmter Fahrgäste andererseits haben die Beförderungsbedingungen aus ihrem »Nischendasein« geholt.

Rechtsänderungen wirken sich auf die Beförderungsbedingungen aus

Über das Politikfeld des Verbraucherschutzes schuf die Europäische Union mit den Verordnungen (EG) Nr. 1371/2007 und (EU) Nr. 181/2011 sowohl für die Eisenbahn als auch für den Busbereich einen Rechtsrahmen. Weitere Initiativen – insbesondere mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Regelungen zwischen den Verkehrsträgern – sind angekündigt. Auf der deutschen Ebene folgten aufgrund der europäischen Vorgaben Rechtsänderungen im Eisenbahnbereich. Die Beförderungsbedingungen im Busbereich sind derzeit in der Diskussion. Der VDV ist in der entsprechenden Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums vertreten und als kompetenter Ansprechpartner geschätzt. Der Verband hat sich in der Vergangenheit eingesetzt und wird sich auch in der Zukunft dafür einsetzen, dass rechtssichere sowie praktikable und ökonomisch angemessene Regelungen getroffen werden.

Sicherheitsdiskussionen prägen auch Beförderungsbedingungen

Ein weiterer wichtiger Baustein bei der Diskussion um die Beförderungsbedingungen stellt die begründete Erwartung der Fahrgäste nach Sicherheit in den Fahrzeugen dar. Fakt ist: Die Sicherheit im ÖPNV ist höher als bei der Benutzung anderer Verkehrsträger. Das individuelle Empfinden spiegelt diese objektive Situation jedoch nicht immer wider. Hinzu kommt, dass Sicherheitseinrichtungen, wie z. B. Videoüberwachungsanlagen, zwar einerseits helfen, Täter zur Rechenschaft zu ziehen; andererseits liefern sie aber auch Material, das eine mediale Berichterstattung – und damit die subjektive Unsicherheit – gerade erst fördert. Der VDV hat daher im Jahr 2011 auch in Seminaren der VDV-Akademie und der Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH (beka) die klaren rechtlichen Rahmenbedingungen in der Anwendung der Videoüberwachung aufgezeigt.

Im Hinblick auf die subjektive Sicherheit spielt auch das Thema »Alkoholkonsumverbot« in Bussen und Bahnen eine Rolle. Bei diesem Thema hatte sich zwar bereits der zuständige VDV-Ausschuss für Recht und Wirtschaft im Herbst 2010 einvernehmlich für die Aufnahme eines Alkoholkonsumverbotes in Bussen und Bahnen in die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen (VO-ABB) ausgesprochen. Da eine solche Aufnahme jedoch frühestens bei der Revision im Zuge der Anpassung an die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 zu erwarten ist, war es Aufgabe des Verbandes, seine Mitgliedsunternehmen bei zahlreichen Gelegenheiten darauf hinzuweisen, dass eine rechtssichere Verankerung eines solchen Verbotes über eine Bestimmung in einer Hausordnung nicht möglich ist und daher die unternehmenseigenen Beförderungsbedingungen anzupassen sind.

Ein immer wieder auftretendes Problem im Zusammenhang mit Beförderungsbedingungen sind die Fälle des sogenannten Erhöhten Beförderungsentgelts (EBE). Hier hat sich der VDV nochmals verstärkt dafür eingesetzt, von Wiederholungstätern künftig ein deutlich höheres EBE abverlangen zu können.

Die Tatsache, dass neben »Dauerbrennern« wie dem EBE auch immer wieder neue Fragestellungen bei den Beförderungsbedingungen auftauchen, zeigt die in den letzten Monaten aufgekommene Diskussion um elektronische Zigaretten. Unabhängig von gesundheitlichen Bedenken führen E-Zigaretten bei ihrer Benutzung zu Konflikten zwischen den Fahrgästen. Auch dieses Thema wird der VDV daher bei einer Novellierung der VO-ABB und der für 2012 anstehenden Überarbeitung der VDV-Musterbeförderungsbedingungen im Blick behalten.

Rechtsanwalt Thomas Hilpert
Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung und Beförderungsbedingungen
Telefon 0221 57979-158
hilpert@vdv.de

Änderungen beim Berufszugang für Busunternehmer

Während das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Hinblick auf den Marktzugang, also die Erteilung von Liniengenehmigungen, im Vordergrund des politischen Geschehens stand, waren die Änderungen im Recht des Berufszugangs weniger im Fokus der Öffentlichkeit. Seit Dezember 2011 gilt die europäische Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 über den Berufszugang des Kraftverkehrsunternehmers. Der VDV hat die dazu erforderlichen Änderungen des nationalen Rechts begleitet.

Das Recht des Berufszugangs für Omnibusunternehmer ist weitgehend in europäischen Regelungen festgelegt. Diese Vorschriften wurden von der Europäischen Kommission einer Überarbeitung unterzogen, deren Ergebnis die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers im Rahmen des sogenannten »Road Package« war. Sie gilt unmittelbar seit Dezember 2011 und machte Änderungen des PBefG, der deutschen Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr (PBZugV), der Freistellungsverordnung sowie weiterer Vorschriften erforderlich.

Gegen »schwarze Schafe«

Neben verschiedenen formalen Änderungen im PBefG ist die neu eingeführte persönliche Gewerbeuntersagung wegen Unzuverlässigkeit zu erwähnen. Damit wird nicht nur erleichtert, bei Rechtsverstößen eventuelle Verfahren gegen das Unternehmen und gegen die verantwortliche Person getrennt durchzuführen, sondern es besteht auch die Möglichkeit, einzelnen Personen die Berufsausübung als Kraftverkehrsunternehmer für die Zukunft zu untersagen. Des Weiteren sollen Kontrollen der Unternehmen durch die Behörden künftig durch ein von vorgefallenen Rechtsverstößen abhängiges »Risikoeinstufungssystem« in Häufigkeit und Intensität besser gesteuert werden.

Neu eingeführt wird außerdem ein europaweiter Verbund von Unternehmensregistern. Dazu wird das beim Bundesamt für Güterverkehr geführte Register auf Busunternehmen ausgeweitet. Name und Anschrift des Unternehmens, Angaben über Genehmigungen, Zahl der Fahrzeuge und der Name des Verkehrsleiters sind dann öffentlich zugänglich; in einem nicht öffentlichen Teil werden weitere Angaben, etwa über den Widerruf von Genehmigungen, gespeichert. Änderungen teilen die Unternehmen den Genehmigungsbehörden mit, die ihrerseits an das Register melden.

Verkehrsleiter: fachkundig und zuverlässig

Die Verordnung 1071 führt erstmals den »Verkehrsleiter« ein, den jedes Unternehmen benennen muss. Damit wird jedoch keine neue Funktion im Unternehmen geschaffen. Auch bisher musste eine Person für das Verkehrsunternehmen Fachkunde und Zuverlässigkeit nachweisen. Der Verkehrsleiter ist damit im Ergebnis nur ein neuer Name für eine bisher schon bestehende Funktion. Zulässig ist übrigens auch, mehrere Verkehrsleiter zu benennen.

Der ausführliche Katalog an rechtlichen und kaufmännischen Kenntnissen, die das Unternehmen nunmehr in der Person des Verkehrsleiters nachweisen muss, ist weitestgehend gleich geblieben. Weggefallen ist durch die Verordnung 1071 die bisher bestehende Möglichkeit, die erforderliche Fachkunde durch eine fünfjährige leitende Tätigkeit in einem Verkehrsunternehmen nachzuweisen. Offen ist noch, ob es zukünftig neben der Fachkundeprüfung bei der Industrie- und Handelskammer weitere anerkannte Abschlüsse geben wird, die diese Prüfung ersetzen.

Der VDV hat sich in den Rechtsetzungsverfahren dafür eingesetzt, dass eine ausreichende Qualitätssicherung beim Berufszugang bestehen bleibt, ohne dass bürokratische Hürden aufgebaut werden.

Rechtsanwalt Martin Schäfer
Fachbereichsleiter Personenbeförderungsrecht und Recht der öffentlichen Verkehrswirtschaft
Telefon 0221 57979-152
schaefer@vdv.de

Nachfragezuwachs in VDV-Ticketkooperationen – der Anteil am Modal Split wächst

Den Ticketkauf so einfach wie möglich gestalten und Tarifgrenzen einfacher überwinden, das sind wichtige Maßnahmen für eine kundenfreundliche Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln, erst recht für anspruchsvolle Kunden im Flughafentransfer. Die VDV-Ticketkooperationen leisten diese Aufgabe und lenken Individualverkehre zum Flughafen auf Bus und Bahn um.

Die VDV-Ticketkooperationen »Fahren und Fliegen« im Geschäftsreiseverkehr werden mit Firmen und Reisevermittlern abgeschlossen. Anschließend werden den Reisenden bei Buchungsvorgängen Fahrausweise für den Nahverkehr obligatorisch ausgegeben. Jeder Fahrgast erhält damit einen Fahrausweis auf Vorrat – ob er fährt oder nicht.

Der VDV begleitet und koordiniert die Aktivitäten der Vertragspartner und bietet eine Plattform für Verhandlungen und Kommunikation. So können die Projekte harmonisiert und an die aktuellen Bedürfnisse der Partner angepasst werden. Der VDV geht damit einen Schritt weiter und setzt seine Empfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets in bundesweiten Kooperationen um.

VDV-Vizepräsident Herbert König und MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag überreichen den Siemens-Vertretern symbolisch die Vertragsunterlagen, v. l. n. r. Maic Köttschau (Siemens Einkauf Indirektes Material), Lutz Stammnitz (Siemens Einkauf Mobility Services), Herbert König (Geschäftsführer MVG, VDV-Vizepräsident), Alexander Freitag (Geschäftsführer MVV)

Kooperationen fördern und Partner zusammenbringen

Im Juni 2011 wurde ein überarbeiteter Kooperationsvertrag mit der Siemens AG abgeschlossen. In den ersten Monaten wurden bereits über 150 000 »Fahren und Fliegen«-Tickets genutzt. Das sind 30 000 mehr als im Vergleichszeitraum 2010. Der Vertragsabschluss sichert den teilnehmenden Verbünden und Unternehmen Einnahmen in Höhe von über 400 000 Euro im Jahr. Die ÖPNV-Tickets werden direkt zusammen mit den Reiseunterlagen aus dem Buchungstool der Firma Siemens am PC ausgedruckt. Siemens leistet damit nicht nur einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz, sondern kann auch die Kosten für Mietwagen- oder Taxinutzung und Parkgebühren reduzieren.

Den Modal Split beeinflussen und stärker wachsen als der Durchschnitt

Die Tatsache, dass Fahrgäste unabhängig von der tatsächlichen Nutzung mit Fahrausweisen ausgestattet sind, senkt die Eintrittsbarrieren zum System Nahverkehr enorm und lockt Kunden an. Die Gelegenheit, Alternativen zum Pkw auszuprobieren, ist günstig – eine im Jahr 2011 bei Partner BCD Travel durchgeführte Marktforschung zeigt, dass das Konzept langfristig aufgeht. Der Modal-Split-Anteil des ÖPNV bei der Fluganreise im Geschäftskundenverkehr stieg im Zeitraum nach 2007 durchschnittlich um 2,25 Prozentpunkte auf 65,6 Prozent. Dies liegt deutlich über dem Wert im Gesamtverkehr, denn dort kann der ÖPNV-Anteil bei Fahrten mit Bus, Bahn und Pkw auf 36,2 Prozent geschätzt werden. Ähnlich gute Entwicklungen werden für die VDV-Kooperationen im Touristikverkehr erwartet. Hier fahren und fliegen der VDV und die DB AG mit 17 Veranstaltermarken wie TUI, Thomas Cook, DERTOUR und Tjaereborg mit Wirkung zum November 2011 gemeinsam unter dem Produktnamen »Rail&Fly inclusive«.

Dipl.-Volksw. Nils Laschinsky
Fachbereichsleiter für Verbundfragen und Statistik
Telefon 0221 57979-149
laschinsky@vdv.de

Erneuerung an Haupt und Gliedern – das EU-Legislativpaket im Vergaberecht

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat im Dezember 2011 ein Legislativpaket zur umfassenden Modernisierung des Vergaberechts vorgestellt. Neben der Reformierung der bereits bestehenden EU-Vergaberegeln will die Kommission auch erstmals die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen einem vorgeschriebenen Verfahren unterwerfen. Dabei fand die zentrale Forderung des VDV Berücksichtigung: Für die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen im Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollen allein die Vorschriften dieser Verordnung gelten.

Auf der Zielgeraden des Jahres 2011 hat die EU-Kommission mit einem umfassenden Legislativpaket den Startschuss für das Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung der europäischen Vergaberegeln gegeben. Zu diesem Zweck legte sie drei Entwürfe für Richtlinien vor, die das europaweit geltende Vergaberecht neu regeln sollen. Zwei der drei Entwürfe wollen dabei das bereits bekannte und in zahlreichen deutschen Vorschriften umgesetzte EU-Vergaberecht der sogenannten Vergabekoordinierungsrichtlinien grundlegend reformieren. Hier beabsichtigt die Kommission, durch die Novellierung der bisher geltenden Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG die Verfahren einfacher, flexibler und insbesondere durch bessere Ausnutzung elektronischer Mittel verbessert umzugestalten. Teil der Reform sind hier auch Regeln für eine nachhaltige, soziale und Innovationen fördernde Beschaffung. Alle als öffentliche Auftraggeber an diese Regeln gebundenen Stellen und Unternehmen wären durch diese Änderungen bei ihren Beschaffungen betroffen. Im Verkehrsbereich wären die Aufgabenträger, die öffentliche Personenverkehrsdienste nach den Regeln dieses förmlichen EU-Vergaberechts vergeben wollen, als Auftraggeber sowie Unternehmen in der Rolle potenzieller Auftragnehmer betroffen. Ferner wären die Unternehmen auch bei der Beschaffung ihrer Arbeitsmittel und bei der Vergabe von Subunternehmerleistungen durch die Änderung der Vorschriften für Sektorenauftraggeber betroffen.

Neue EU-Regeln für die Vergaben von Konzessionen

Während die beiden zuvor beschriebenen Entwürfe der Kommission auf die Reformierung der bereits bestehenden Regeln des EU-Vergaberechts abzielen, will der dritte Entwurf etwas bisher nicht ausdrücklich Geregeltes erstmals europaweit einheitlichen Vorschriften unterwerfen. Diese neue Regelung betrifft die Vergabe von sogenannten Dienstleistungskonzessionen, die – außer bei den öffentlichen Personenverkehrsdiensten – bisher keinem besonderen Verfahrensrecht unterliegen. Da bereits im Art. 5 der VO 1370/2007 die Vergabe solcher Dienstleistungskonzessionen geregelt ist, bestand die Befürchtung, dass mit neuen allgemeinen Regeln für die Vergabe solcher Konzessionen das bereits bestehende Recht der VO 1370/2007 hätte beeinträchtigt werden können. Aus diesem Grunde machte der VDV zusammen mit anderen betroffenen Organisationen immer wieder darauf aufmerksam, dass für den Fall der Einführung solcher allgemeinen Vorschriften für Dienstleistungskonzessionen die bereits bestehenden Regeln Beachtung finden müssen. Da der Kommissionsentwurf diese Verkehrsdienstleistungen ausdrücklich ausgenommen hat, scheinen diese Hinweise gefruchtet zu haben. Nach dem derzeitigen Stand gelten für die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen im Anwendungsbereich der VO 1370/2007 allein die Vorschriften der Verordnung.

Erneuerung mit Augenmaß – Bewahrung des Erreichten

Die Kommission hat mit den im Dezember 2011 vorgelegten Richtlinienentwürfen noch einmal ein ganz besonderes Ausrufezeichen im Vergabejahr 2011 setzen können. Das Vergaberecht insgesamt steht damit vor einer Erneuerung an Haupt und Gliedern, die erhebliche Auswirkungen auf die Praxis haben wird. Die Entwürfe der Kommission können im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens noch Änderungen erfahren. Hierbei gilt es, insbesondere das mit der VO 1370/2007 Erreichte zu schützen, wobei ein Hauptaugenmerk auf die Definitionen in den Vorschriften gelegt werden sollte, da diese – trotz des bereits Erreichten – Einfluss auf den Anwendungsbereich der Vergaberegeln der VO 1370/2007 haben können.

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

Berufsausbildung in Verkehrsunternehmen

In den vergangenen acht Jahren ist die Zahl der Ausbildungsplätze in den VDV-Mitgliedsunternehmen mit Personenverkehr um knapp 10 Prozent von 3733 auf 4062 (2010) angestiegen. Das Wachstum hat sich überwiegend in den letzten beiden Jahren vollzogen und ist nahezu ausschließlich auf drei Berufe zurückzuführen: Fachkraft im Fahrbetrieb, Kfz-Mechatroniker/-in und Bürokaufmann/-frau. Reichen die Ausbildungsplätze angesichts der künftigen Personalbedarfe und der die Arbeitsmärkte prägenden Herausforderungen aus?

Berufsausbildung hat für die verschiedenen Branchen des Verkehrs und ihre Unternehmen traditionell eine große Bedeutung. Sie verfügen über hervorragende Ausbildungsstrukturen, versierte Ausbilderpersönlichkeiten und eine exzellente fachliche Qualität. Davon zeugen die vielen Auszeichnungen, die Absolventen aus den VDV-Mitgliedsbetrieben von Industrie- und Handelskammern und Berufsschulen erhalten.

50 Prozent der über 4000 Ausbildungsplätze entfallen mittlerweile auf die Berufe Fachkraft im Fahrbetrieb, Kfz-Mechatroniker/-in und Bürokaufmann/-frau. Sie sind prägende Berufe für die jeweiligen Unternehmensfunktionen. Ein überproportionales Wachstum weist die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb auf. In nur drei Jahren, von 2008 bis 2010, haben sich die Ausbildungsplätze um fast 85 Prozent erhöht, von 396 auf 738. Im Jahr 2010 betrug der Anteil der Fachkräfte im Fahrbetrieb an allen Auszubildenden somit fast 20 Prozent. 2011 sind noch mal einige Dutzend Ausbildungsplätze dazugekommen.

Verschiebungen in den Ausbildungs- und Arbeitsmärkten

Die Ausbildungspolitik der Personenverkehrsbranche steht – wie in allen anderen Branchen auch – vor einem vermeintlichen Dilemma: Einerseits wachsen die Schwierigkeiten, die vorhandenen rund 4000 Ausbildungsplätze überhaupt besetzen zu können. Ursache sind die Auswirkungen des demografischen Wandels, die sich weiter ausdifferenzierende Leistungsentwicklung der Schulabgänger und die Tatsache, dass es Schulabsolventen vermehrt in die Hochschulen zieht. Andererseits beginnen langfristige Arbeitsmarkttrends zu wirken, die die Gewinnung von berufserfahrenen Fachkräften erschweren. Die Konkurrenz um die »Köpfe« mit vermeintlich attraktiveren Branchen macht es auch nicht einfacher. Um gegensteuern zu können, wäre ein größeres Ausbildungsengagement wichtig; so können künftige Beschäftigte frühzeitig gewonnen und langfristig gebunden werden.

Der Berufsausbildung mehr Bedeutung geben

Die Ausbildungsquote in den VDV-Unternehmen mit Personenverkehr beträgt 3,5 Prozent – 4062 Auszubildende bei knapp 118000 Vollbeschäftigten. Jährlich werden circa 1300 Auszubildende eingestellt. Ist das ausreichend? Das Arbeitsmarktgutachten für den ÖPNV aus dem Jahr 2010 prognostiziert über 32000 Neueinstellungen bis 2015. Die Verrentungen der »Baby-Boomer-Generation« bis 2025 werden überproportional ausfallen, also weiter steigende Personalbedarfe auslösen.

Arbeitsmarktpolitische Erfahrung rät dazu, neues Personal zu mindestens einem Drittel aus der eigenen Berufsausbildung zu gewinnen. Das spart Geld bei der Rekrutierung und Einarbeitung, bindet Mitarbeiter früh an das Unternehmen und ist erfahrungsgemäß, so alle Untersuchungen, erfolgreich. Bei jährlich rund 5300 Einstellungen bis 2015 würde dies bedeuten, mit der Einstellung von 1800 (statt wie bisher 1300) neuen Auszubildenden pro Jahr die Ausbildungsquote sukzessive von 3,5 Prozent auf 4,6 Prozent hochzufahren, von heute rund 4000 Auszubildenden auf 5400.

Wünschenswert wäre es in diesem Zusammenhang, in der Ausbildungsplanung die wachsende universitäre Wanderungsbewegung der Schulabsolventen zu berücksichtigen, indem ein Teil der Ausbildungsplatzsteigerung auf den Aufbau von dualen Studien entfällt, also die Kombination Berufsausbildung und Studium.

Zweifelsohne setzt eine Steigerung der Ausbildungsplätze im skizzierten Umfang große organisatorische und auch finanzielle Anstrengungen der Unternehmen voraus. Sie werden sich jedoch mittelfristig rechnen und die Personalgewinnungsarbeit in den Unternehmen einfacher machen.

Der VDV und seine Akademie haben im Dezember 2011 ein Praxishandbuch »Berufsausbildung in Verkehrsunternehmen erfolgreich vermarkten« veröffentlicht und allen VDV-Unternehmen zur Verfügung gestellt. In ihm sind über 50 innovative, bewährte und neue Instrumente vorgestellt und beschrieben, mit denen junge Menschen für eine Berufsausbildung in Verkehrsunternehmen gewonnen werden können.

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

Wirtschaftliches Handeln zahlt sich aus

Auch 2010 konnten die Mitgliedsunternehmen des VDV im ÖPNV durch attraktive Angebote und ökonomisches Handeln ihre wirtschaftliche Situation stärken. Der Kostendeckungsgrad wäre auch im Jahr 2010 wieder gestiegen (um 0,2 Prozentpunkte auf 77,6 Prozent). Das Inkrafttreten des Bilanzmodernisierungsgesetzes (BilMoG) im Jahr 2009 beeinträchtigte allerdings das handelsrechtliche Ergebnis 2010; der Kostendeckungsgrad sank aufgrund bilanzrechtlicher Effekte um 0,3 Prozentpunkte auf 77,1 Prozent.

2010 war ein Jahr des gesamtwirtschaftlichen Aufschwungs. Das Bruttoinlandsprodukt stieg deutlich um 3,6 Prozent, die privaten Konsumausgaben um 0,5 Prozent. Insgesamt verlief die Verbraucherpreisentwicklung moderat, allerdings stiegen die Kraftstoffpreise um 11,2 Prozent. Der Kraftfahrer-Preisindex nahm im Berichtsjahr um 3,7 Prozent zu, demgegenüber lag die Tarifsteigerung im ÖPNV bei 3,0 Prozent. Tarifanpassungen, positive Fahrgastentwicklungen und bilanzrechtliche Änderungen auf der Aufwandsseite beeinflussten das wirtschaftliche Ergebnis der Verkehrsunternehmen.

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. 2010 wurde ein Nettoertrag von 9 379 Millionen Euro gemeldet *(Abbildung 2)*. Die zu deckenden Aufwendungen beliefen sich auf 12 161 Millionen Euro. Damit wurde eine Kostendeckung von 77,1 Prozent erzielt. Zu beachten ist dabei allerdings die Änderung des Bilanzrechts.

Am 29. Mai 2009 trat das Bilanzmodernisierungsgesetz in Kraft. In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung der Nahverkehrsunternehmen wirkten sich die geänderten Ansatz- und Bewertungsvorschriften 2010 insbesondere auf der Aufwandsseite aus. Es war eine erhebliche Steigerung der Zinsaufwendungen und der außerordentlichen Aufwendungen von mindestens 85 Millionen Euro zu verzeichnen. Insbesondere die geänderte Bewertung der (Pensions-)Rückstellungen schlug zu Buche. Unter Anwendung der neuen Vorschriften ergab sich ein sinkender Kostendeckungsgrad (minus 0,4 Prozent bzw. 0,3 Prozentpunkte auf 77,1 Prozent). Ohne die dargestellten Mehraufwendungen wäre der Kostendeckungsgrad um 0,2 Prozentpunkte auf 77,6 Prozent gestiegen.

Mehr Fahrgeldeinnahmen

Steigende Fahrgastzahlen (plus 0,8 Prozent) und Tarifanpassungen (plus 3,0 Prozent) führten zu einer Zunahme der Beförderungserträge um 2,3 Prozent. Die Fahrgeldeinnahmen deckten damit 48,6 Prozent der entstandenen Aufwendungen. Die Erträge aus Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG/§ 6a AEG waren 2010 weiter rückläufig (minus 2,0 Prozent). Die Umsatzerlöse stiegen insgesamt um 2,2 Prozent.

1 | Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag 2010

		(Mio. Euro)	**Anteil**
1	**Erträge mit Verlustausgleichscharakter** Ausgleich für unterlassene Tariferhöhungen und Durchtarifierung sowie Kooperationsförderungen; Betriebskostenzuschüsse (östliche Bundesländer); sonstige Zuschüsse der Anteilseigner, der Umlandgemeinden und anderer Stellen; Erträge aus der Erstattung der Infrastrukturkosten sowie der Vorhaltekosten; Erträge mit Verlustausgleichscharakter aus Beteiligungen (z. B. Nießbrauch); Erträge aus der Verlustübernahme (§ 302 Aktiengesetz)	2 536	21,3 %
2	**Nettoertrag**	9 379	78,7 %

2 | Entwicklung der Kenngrößen 2010 [1)]

Gesamtdeutschland	2010 (Mio. Euro)	Veränderung 2010/2009
Erträge	11 915	+1,4 %
Nettoertrag	9 379	+1,0 %
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2 536	+3,0 %
Aufwendungen	12 161	+1,8 %
Fehlbetrag	2 782	+4,7 %
Kostendeckungsgrad	77,1 %	–0,4 %

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

–1 0 +1 +2 +3 (%)

Auch auf der Ertragsseite zeigte sich ein Effekt der geänderten Rechnungslegungsvorschriften. Im Vorjahr waren – veranlasst durch das BilMoG – Rückstellungen aufgelöst worden. Dies führte zu einer Erhöhung der sonstigen betrieblichen Erträge. Dieser Sondereffekt lag 2010 nicht mehr vor. Im Vergleich zu 2009 nahm diese Ertragsart um 59 Millionen Euro ab (minus 4,0 Prozent).

Material- und Personalaufwand

Die Gesamtaufwendungen stiegen um 220 Millionen Euro (plus 1,8 Prozent). Davon gingen 124 Millionen auf die Erhöhung der Materialaufwendungen zurück.

Für Energie mussten 71 Millionen Euro mehr aufgewendet werden (Fahrstrom plus 18 Millionen Euro bzw. 7,4 Prozent; Dieseltreibstoff plus 53 Millionen Euro bzw. 10,1 Prozent). Es handelte sich in erster Linie um Preiseffekte, denn die Betriebsleistungen (gemessen in Fahrzeugkilometer) waren um 1,6 Prozent gesunken. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gingen geringfügig zurück (minus 0,2 Prozent). Die Personalaufwendungen sanken um 0,4 Prozent. Nach einer kontinuierlichen Abnahme des Personalbestandes aufgrund von Restrukturierungsmaßnahmen wurde 2009 ein leichter Anstieg gemeldet. Im Berichtsjahr 2010 waren die Beschäftigtenzahlen mit einer Abnahme von 0,8 Prozent wieder leicht rückläufig.

3 | Entwicklung ausgewählter Größen 2010/2001

prozentuale Veränderung

Nettoertrag	17,9 %
Beförderungserträge	24,8 %
Fahrgäste	8,0 %
Aufwand	7,8 %
Materialaufwand	37,0 %
Aufwand Fahrstrom/Dieseltreibstoff	52,5 %
Betriebsleistungen	–9,8 %
Personalaufwand	–9,9 %
Beschäftigte	–15,6 %
Fehlbetrag	–16,5 %
Kostendeckungsgrad	9,4 %

© VDV

–20 –10 0 10 20 30 40 50 (%)

4 | Wer zahlt eine Fahrt im ÖPNV?

Angaben für 2010, in Klammern für 2001

Entwicklung der letzten zehn Jahre

Die konsequente Verfolgung ökonomischer Handlungsstrategien hat sich bewährt. In den vergangenen zehn Jahren nahm die Zahl der beförderten Fahrgäste um 8,0 Prozent zu *(Abbildung 3)*. Die Beförderungserträge/Fahrgeldeinnahmen stiegen in diesem Zeitraum um 24,8 Prozent. Somit wurden 17,9 Prozent mehr Nettoertrag erwirtschaftet. Die Aufwendungen erhöhten sich dazu unterproportional um 7,8 Prozent. Der Kostendeckungsgrad hat sich um 9,4 Prozent von 70,5 Prozent im Jahr 2001 auf 77,1 Prozent (ohne BilMoG 77,6 Prozent) verbessert. Der Fehlbetrag als Differenz zwischen Aufwendungen und Nettoertrag konnte um 16,5 Prozent reduziert werden.

Die Restrukturierungsmaßnahmen schlugen sich insbesondere in den Anteilswerten der Aufwandsseite nieder. 2001 mussten noch 44,1 Prozent der Gesamtaufwendungen für Personal und 31,6 Prozent für Material aufgewendet werden. Zehn Jahre später hat sich das Verhältnis geändert: 36,9 Prozent wurden für Personal und 40,2 Prozent für Material verausgabt. Der Anteil der bezogenen Leistungen, eine Unterposition des Materialaufwands, erhöhte sich aufgrund von Restrukturierungsmaßnahmen der Unternehmen – vor allem durch Outsourcing – von 22,5 Prozent auf 28,1 Prozent. Die Zahl der Beschäftigten wurde zeitgleich um 15,6 Prozent reduziert. Der Personalaufwand ging um 9,9 Prozent zurück.

Auch unterliegen die Unternehmen den üblichen gesamtwirtschaftlichen Einflüssen wie der Energiepreisentwicklung. Im Zehnjahresvergleich mussten die Unternehmen 52,5 Prozent mehr für Fahrstrom und Dieselkraftstoff aufwenden, wobei die Betriebsleistungen im gleichen Zeitraum um 9,8 Prozent gesunken sind.

Wer zahlt eine Fahrt im ÖPNV?

Im Jahr 2001 wendeten die Unternehmen 148 Cent für die Beförderung eines Fahrgastes auf. 2010 waren es 151 Cent. Die Gesamterträge je Fahrgast stiegen zeitgleich von 139 auf 149 Cent an. Knapp die Hälfte der Aufwendungen (48,3 Prozent) wurde 2010 durch den Fahrgast gedeckt *(Abbildung 4)*. 2001 lag dieser Anteil bei 41,9 Prozent. Der anteilige Beitrag der öffentlichen Hand wurde von 23,5 Prozent im Jahr 2001 auf 21,2 Prozent in 2010 reduziert. Wurden im Jahr 2001 11,1 Prozent der Aufwendungen je Fahrgast durch Einnahmesurrogate finanziert, waren es zehn Jahre später nur noch 8,0 Prozent. Der Anteil der Nutzerfinanzierung wurde somit in den vergangenen zehn Jahren um 17,8 Prozent erhöht, der Anteil der öffentlichen Hand an der Finanzierung um 7,9 Prozent gesenkt.

Die Entwicklungen der vergangenen Jahre zeigen, dass sich das wirtschaftliche Handeln der Unternehmen ausgezahlt hat. Die Mitgliedsunternehmen erarbeiten stetig neue Konzepte zur Optimierung. Daher ist mit einer weiteren Konsolidierung ihrer wirtschaftlichen Ergebnisse zu rechnen.

Dipl.-Kff. Marga Weiß
Fachbereichsleiterin Finanz- und Rechnungswesen, Verkehrsbetriebswirtschaft
Telefon 0221 57979-114
weiss@vdv.de

Dipl.-Kff. Ursula Sieburg-Gräff
Fachstellenleiterin Verkehrsbetriebswirtschaft
Telefon 0221 57979-106
sieburg-graeff@vdv.de

Fortsetzung des stabilen Aufwärtstrends im Personenverkehr – eine positive Bilanz mit Licht und Schatten

Auch 2011 stieg die Nachfrage nach dem Angebot von Bussen und Bahnen im Bundesdurchschnitt an. Dies trifft vor allem auf die gut ausgebauten Verkehrssysteme in Großstädten zu, die weiterhin an Attraktivität gewonnen haben. In ländlichen Räumen dagegen wirkten sich sinkende Schülerzahlen und rückläufige Gesamtbevölkerung mancherorts auch dämpfend aus.

Ausgehend von einem hohen Vorjahresniveau entwickelte sich die Nachfrage 2011 weiterhin positiv. Bundesweit erhöhte sich das Verkehrsaufkommen um 0,7 Prozent auf 9,74 Milliarden Fahrgäste, die Verkehrsleistung um 1 Prozent auf 91,4 Milliarden Personenkilometer. Die Erträge, die die VDV-Mitglieder aus der Fahrgastbeförderung erzielten, überschritten wiederum die 10-Milliarden-Euro-Grenze, was einem Ertragszuwachs von 2,7 Prozent entspricht.

1 | Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung und Erträge aus der Fahrgastbeförderung

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*
Erträge (Mio. Euro)	8 566	8 847	9 259	9 594	9 683	10 018	10 288
Pkm (Mio.)	84 967	87 453	88 393	89 800	90 024	90 442	91 316
Fahrgäste (Mio.)	9 276	9 459	9 487	9 586	9 595	9 672	9 741

*© VDV | *vorläufig | Index 2005=100*

Hintergründe zur Entwicklung im Personenverkehr

Die positive Nachfrageentwicklung wurde durch die für den Personenverkehr maßgeblichen wirtschaftlichen Parameter unterstützt. Das Bruttoinlandsprodukt stieg um 3 Prozent und veranlasste die amtlichen Statistiker zu der Schlagzeile: »Deutsche Wirtschaft 2011 in robuster Verfassung.« Die Anzahl der Beschäftigten erreichte mit über 41 Millionen ein neues Rekordniveau. Anders als in den Vorjahren, in denen besonders der Export als Motor der Wirtschaftsleistung galt, wurde diese 2011 vor allem durch die privaten Konsumausgaben angetrieben (plus 1,5 Prozent). Obwohl die Nettolöhne mit 2,2 Prozent geringer stiegen als im Folgejahr der Wirtschaftskrise 2010, erhöhte sich das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte um 3,3 Prozent und damit um 0,4 Prozentpunkte stärker als im Vorjahr. Der Grund dafür liegt in der 2011 gesunkenen Sparquote. Die Verbraucherpreise allerdings lagen mit einer Steigerung von 2,3 Prozent erstmals seit Jahren wieder leicht oberhalb der empfohlenen inflationsgefährdenden Obergrenze. Überproportional beteiligt daran waren die Kraftstoffpreise mit einer Steigerungsrate von 11 Prozent. Dies trug neben anderen Ursachen nicht unwesentlich zu einem starken Rückgang des Energieverbrauchs bei. Verbrauchszuwächse ergaben sich ausschließlich beim Diesel, dessen Absatz konjunkturbedingt um 2 Prozent anstieg.

Weniger günstig auf die Entwicklung des ÖPNV wirkte sich die in den Wintermonaten zu Beginn und Ende des Jahres 2011 milde Witterung aus. Während der Winter 2010 schon früh und mit Macht über Gesamtdeutschland hereingebrochen war und viele Verkehrsteilnehmer zum Umstieg auf Busse und Bahnen bewegt hatte, verliefen die ersten und auch letzten Monate des Berichtsjahres unspektakulär und waren weitgehend durch Plusgrade bestimmt. Das Ausbleiben wetterbedingter Störungen lässt sich auf der positiven Seite verbuchen.

2 | Entwicklung volkswirtschaftlicher Eckdaten

Veränderung	2009/2008	2010/2009	2011/2010
Bruttoinlandsprodukt (jew. Preise, preisbereinigt)	– 5,1 %	+ 3,7 %	+ 3,0 %
Erwerbstätige	– 0,1 %	+ 0,5 %	+ 1,3 %
Private Konsumausgaben (preisbereinigt)	– 0,1 %	+ 0,6 %	+ 1,5 %
Nettolöhne und -gehälter je Arbeitnehmer	– 0,5 %	+ 3,6 %	+ 2,2 %
Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte	– 0,7 %	+ 2,9 %	+ 3,3 %
Verbraucherpreisindex	– 0,4 %	+ 1,1 %	+ 2,3 %
Kraftstoffpreise	– 11,0 %	+ 11,2 %	+ 11,0 %

3 | Bevölkerungsentwicklung 2010/2009 ausgewählter Kreise

Fahrgastentwicklung 2010/2009 ausgewählter Kreise

© VDV

Demografische und Verkehrsentwicklung hängen zusammen

Die erfreulichen statistischen Durchschnittswerte sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Entwicklung durchaus differenziert verlief. Die Jahresumfrage zur VDV-Statistik enthielt erstmals die Frage nach den von VDV-Mitgliedern bedienten Landkreisen und kreisfreien Städten. Dies ermöglicht einen differenzierten Blick auf die Fahrgastentwicklung nach Kreisen, bei der in vielen Fällen ein unmittelbarer Zusammenhang zur Entwicklung der Bevölkerung deutlich wird.

Bekanntermaßen sind es gerade die jüngeren Bevölkerungsgruppen, bei denen sich dieser Rückgang am stärksten auswirkte. So wundert es nicht, dass sich vor allem sinkende Schüler- und Berufspendlerzahlen in den Fahrgastzahlen der Unternehmen betroffener Regionen negativ widerspiegeln. 38 Prozent der Fahrgäste, die mit Bussen von VDV-Mitgliedern unterwegs waren, bewegten sich 2010 im Regionalverkehr und in Kleinstädten unter 100 000 Einwohnern. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Anteil 2011 weiter zugunsten des städtischen Busverkehrs verringerte. Bezogen auf alle bei VDV-Mitgliedern eingesetzten Fahrzeuge waren dies nur 19 Prozent, während der weitaus größere Anteil der Fahrgäste das Angebot von Bussen und Bahnen in Großstädten nutzte (vgl. VDV-Statistik 2010, Seite 17, Grafik 19 und Seite 29, Grafik 44).

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

Wettbewerb ohne Wettbewerber – ist der Bestellermarkt SPNV ein Auslaufmodell?

Über Art und Umfang des Wettbewerbs im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird seit Jahren gestritten. Abseits der teils dogmatisch geführten Auseinandersetzungen schafft die Realität jedoch ihre eigenen Zwänge. Kompromisslosen Wettbewerb zu fordern, ist keine Herausforderung – einen Markt zu schaffen, auf dem dieser dauerhaft stattfindet, sehr wohl.

Ob ein Vergabeverfahren erfolgreich abgeschlossen werden kann, hängt von vielen Faktoren ab, u. a. von den Konditionen der Kapitalbeschaffung, der Risikoverteilung, der Losgröße und den Ressourcen für die Angebotskonzeption. Es ist also keine Selbstverständlichkeit, dass sich (mehrere) Unternehmen auf einen Auftrag bewerben. Mehr und mehr wird die Konkurrenz der Aufgabenträger um knappe Bieter Wirklichkeit. Das hat die praktische Erfahrung der letzten Jahre deutlich gelehrt.

Bis 2015 muss eine Vielzahl von Verkehrsverträgen neu geschlossen werden. Der geschätzte Investitionsbedarf erreicht insgesamt über acht Milliarden Euro. Selbst bei »mittelstandsfreundlichen« Losen zwischen drei und fünf Millionen Zugkilometern jährlich ist die Finanzierung von 75 bis 125 Millionen Euro sicherzustellen.

Diese »Vergabewelle« folgt zwingend aus dem Auslaufen der heutigen Verträge und dem Umstand, dass die öffentliche Hand gegenüber den Fahrgästen in der Pflicht ist, ein attraktives Verkehrsangebot zu garantieren. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass Verfahren mit einem oder zwei Bietern keine Seltenheit mehr sind. Da weitere nachteilige Einflüsse, so z. B. die der Wirtschaftsentwicklung geschuldeten schlechteren Konditionen bei der Kapitalbeschaffung oder eine aus Sicht der Unternehmen unausgewogene Risikoverteilung, hinzukommen, wird sich die Lage kurzfristig kaum ändern. Und eine abgestimmte Strategie zur nachhaltigen Entzerrung des Vergabegeschehens würde ein flexibles Instrumentarium für die Auftraggeber erfordern.

In Kenntnis der Zusammenhänge hatte sich der VDV in den letzten Jahren ausdrücklich für die Wahlmöglichkeit der Aufgabenträger zwischen Direktvergabe und einem Verfahren nach Vergaberecht ausgesprochen. Bei einigen Unternehmen und Aufgabenträgern ist sie umstritten. Dabei ist die Direktvergabe grundsätzlich kein Instrument zum Machterhalt einzelner Unternehmen. Vielmehr wird sie – in angemessener Anwendung und mit klaren Spielregeln – als Chance gesehen, die derzeitigen Risiken des Bestellermarktes zu mindern und diesen wesentlichen Baustein des »Prinzips Regionalisierung« im Rahmen der Bahnreform zu bewahren.

Die Bahnen im VDV haben sich die Frage gestellt, in welchen Situationen eine flexible Vergabe objektiv und über alle Unternehmensinteressen hinweg Sinn macht. Wann bietet sie gesamtwirtschaftliche Vorteile und fördert bzw. sichert mittelfristig die Entwicklung eines Wettbewerbsmarktes? Im Ergebnis sollte eine Direktvergabe in der Regel zulässig sein, wenn wirtschaftliche Angebote Dritter unwahrscheinlich sind, wenn ein unbekanntes und/oder unsicheres Betriebsprogramm gefahren werden soll oder wenn Wettbewerb initiiert oder gesichert werden soll.

Der VDV hat den Gesetzgeber mehrfach aufgefordert, den praktischen Folgen des BGH-Urteils aus 2011 durch eine gesetzliche Klarstellung zugunsten der Direktvergabe als weitere Option zur Auftragsvergabe zu begegnen. Das Problem um zukünftige Struktur und Leistungsfähigkeit des Bestellermarktes wird sich nicht von selbst erledigen. Ist der Bestellermarkt SPNV also ein Auslaufmodell? Wohl nicht. Aber ein Aussitzen mit dem Bemerken »Na also, geht doch!« wird den Fakten nicht gerecht.

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

Daten und Fakten zum SPNV

Betriebsleistung gesamt	circa 630 Mio. Zug-km pro Jahr
Neuvergaben 2011 bis 2015	circa 320 Mio. Zug-km
Investitionsbedarf 2011 bis 2015	8 Mrd. Euro
Aufwand je Verfahren	bis zu 5 Mio. Euro je Verfahren und Bieter
Losgrößen	2 bis 5 Mio. Zug-km (Regelfall)
Verkehrsunternehmen	DB Gruppe und circa 60 NE*

Quellen: BeNEX, DB AG, VDV

** davon etwa 30 in den sechs größeren Unternehmensgruppen*

Das Gute noch besser machen: Überarbeitung der BOStrab nach über 20 Jahren

Für die Modernisierung der bewährten, aber seit 1988 weitgehend unverändert gebliebenen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) wurde im Mai 2011 mit der Billigung eines ersten Änderungsentwurfs ein wichtiger Grundstein gelegt.

Bereits in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts wurde für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen aus stark zersplitterten Einzelregelungen im kontinuierlichen gemeinsamen Bestreben der Verantwortlichen in Verwaltung und Verkehrsunternehmen die erste BOStrab entwickelt. Dies geschah unter besonderer Berücksichtigung der technischen Neuerungen sowie nach Maßstäben optimaler Sicherheit für Fahrgäste, andere Verkehrsteilnehmer und Beschäftigte. Zuletzt wurde sie im Jahr 1987 vollständig überarbeitet und neu gefasst. In dieser Fassung wurde die BOStrab in über 20 Jahren ein ebenso unentbehrliches wie praxisnahes Regelwerk für Verwaltung und Verkehrsunternehmen zur Gewährleistung der Sicherheit von Personen, Betrieb, Fahrzeugen und Betriebsanlagen.

Daher war die Aufgabe einer vollständigen Überarbeitung groß, die das für Straßen- und U-Bahnen zuständige Gremium der Vertreter der Verkehrsministerien von Bund und Ländern, der Bund-Länder-Fachausschuss-BOStrab (BLFA-BOStrab), im Jahr 2009 beschloss und eine Arbeitsgruppe mit der Erarbeitung eines Entwurfs beauftragte. Der VDV, der als Gast beratend an den Sitzungen sowohl des BLFA-BOStrab als auch der Arbeitsgruppe teilnimmt, hat dabei die Arbeit von Anfang an kontinuierlich konstruktiv im Sinne der Sicherheit und der betrieblichen Bedürfnisse seiner Mitgliedsunternehmen begleitet und mitgestaltet.

Die Verordnung sollte unter Beibehaltung ihrer bewährten Grundstruktur an die Entwicklungen in Technik und Recht angepasst werden. Auch die Erfahrungen von Aufsichtsverwaltung und Verkehrsbetrieben sollten dabei berücksichtigt werden. Zentrale Leitlinie für diese Arbeit war die weitere Verbesserung der bereits sehr hohen Sicherheitsstandards im Verkehr mit Straßen- und U-Bahnen. Diesem Anspruch wird der Entwurf, dem der BLFA-BOStrab in seiner 87. Sitzung im Mai 2011 weitgehend zugestimmt hat, im Wesentlichen gerecht. Neben der unerlässlichen Angleichung an Forderungen des Europarechts wurden vor allem die an Bahnübergängen auftretenden Konflikte von Straßenbahn- und Straßenverkehr im Sinne der Sicherheit und Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs gelöst und widerspruchsfrei und sachgerecht geregelt. Auch wurde beschlossen, die

Die BOStrab muss dringend überarbeitet werden

Unabhängigkeit des Betriebsleiters durch Aufnahme klarstellender Regelungen entsprechender Unternehmerpflichten zu verdeutlichen. Der Entwurf sieht neben vielen anderen Weiterentwicklungen und Verbesserungen zudem vor, das Mindestalter für Fahrbedienstete, die sich in der Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb befinden oder diese abgeschlossen haben, auf 18 Jahre zu reduzieren.

Nun ist das zum Erlass der BOStrab zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgerufen, so bald wie möglich den Referentenentwurf für eine entsprechende Änderungsverordnung auf den Weg zu bringen, um die Realisierung dieser sachgerechten und wichtigen Überarbeitung zeitnah zu gewährleisten.

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

Grüne Welle oder stockender Verkehr auf internationalen Güterkorridoren?

Während Lkw problemlos Grenzen überwinden können, treffen Güterbahnen im internationalen Verkehr auf viele Hindernisse. Diese sind entweder staatlich verordnet oder selbst gelegte Stolpersteine, weil man sich an Spezialitäten des eigenen Bahnsystems klammert. Die Kunden interessieren sich zunehmend für internationale Bahnkonzepte, aber die Nachfrage kann wegen dieser Hürden nicht ausreichend bedient werden. Mit »Sand im Getriebe« kann man eben nur schwer Rennen gewinnen.

Straßentransporteure haben es gut. Ihre Lkw brauchen als Eintrittskarte für Europa nur ein Nummernschild. Lkw-Fahrer haben freie Fahrt mit Führerschein und Muttersprache. Die Anforderungen an die Bahnen sind damit nicht vergleichbar. Eine europaweite Sammlung aller administrativen, technischen und betrieblichen Auflagen könnte eine ganze Bibliothek füllen. Auffällig ist, dass die meisten Bestimmungen nur national gelten und Resultat unterschiedlicher Sicherheitsphilosophien der Staaten und seiner Bahn(en) sind. Die Europäische Union versucht zwar, durch Interoperabilitätsrichtlinien internationale Standards zu schaffen, aber beide Philosophien laufen nebeneinander her. Das treibt die Kosten in die Höhe und verlangsamt den Bahntransport. Warum diskutieren wir über Bremsschuhe, Schlusssignale, Feuerlöscher oder Bremszettel? Warum gibt es Probleme bei der Zulassung von Fahrzeugen und Personal? Wie lösen wir das Sprachproblem?

Die Kunden wollen auf die Schiene!

Die Logistik zeigt starkes Interesse an Bahnkonzepten. Die Vorteile der Schiene auf langen Distanzen sind absolut überzeugend, zumal der Lkw immer mehr an Kapazitäts-, Qualitäts- und Nachhaltigkeitsgrenzen stößt. In Europa sind lange Distanzen meist nur international realisierbar und die Kunden verstehen nicht, warum gewünschte Verlagerungen gerade im internationalen Verkehr scheitern. Jedes entgangene Geschäft ist ein Grund mehr, die Bedingungen verändern zu wollen.

Was ist zu tun?

Interoperabilität ist das richtige Ziel, aber bei der Umsetzung gibt es zahlreiche Defizite und Fehlentwicklungen. Neben den großen technischen Themen wie European Train Control System (ETCS) sollten auch sämtliche nationalen Bestimmungen auf den Prüfstand gestellt werden, denn diese erzeugen erheblichen Mehraufwand und unüberschaubare Verhältnisse. Sicherheitsbestimmungen, die heute unterschiedlich geregelt sind, müssen durch Einheitlichkeit oder internationale Anerkennung weitestgehend interoperabel gestaltet werden. Das bedeutet zwar enorme Fleißarbeit und Diplomatie, ist aber zum Wohle der Schiene unverzichtbar. Insbesondere sind interoperable Regelungen beim Einsatz von Fahrzeugen und Personal erforderlich, so z. B. die Zulassung von Englisch als weitere Betriebssprache neben der Landesssprache auf europäischen Korridoren. Dadurch könnte eventuell auch der Lokführermangel in Deutschland verringert werden, weil es in vielen Staaten einen Personalüberhang gibt. Auch bei der Fahrzeugausrüstung könnte so mancher Ballast wie unterschiedliche Bremsschuhe von Bord geworfen werden. Wir müssen weg von der Fülle nationaler Besonderheiten hin zu einer Interoperabilität in allen Bereichen der Eisenbahnproduktion – und dies selbstverständlich ohne Abstriche bei der Sicherheit.

Interoperabilität vs. nationale Regelungen: Im europäischen Schienengüterverkehr prallen vor allem bei Sicherheitsfragen Welten aufeinander

Wo wir heute tatsächlich stehen, zeigt das folgende Beispiel: In Frankreich müssen Lokomotiven Knallsignale mitführen, die in Deutschland abgeschafft wurden und gefahrgutsicher aufzubewahren sind. Ein Grund mehr, nicht über die Grenze zu fahren.

Sollte man dem Lkw übrigens für einen einzigen Tag die Bedingungen der Schiene zumuten, würde der Straßentransport kollabieren und unsere Grenzen verstopfen. Wetten, dass !?

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

Förderrichtlinie »Kombinierter Verkehr« für vier Jahre verlängert

Für alle am Kombinierten Verkehr (KV) beteiligten Akteure besteht nun die dringend benötigte Planungs- und Investitionssicherheit bis einschließlich zum 31. Dezember 2015. Den im VDV organisierten Güterbahnen und Infrastrukturbetreibern bietet das Förderinstrument eine ideale Plattform zur Ergänzung und Ausweitung bestehender und neuer Geschäftsmodelle. Vor diesem Hintergrund hat sich der VDV sehr stark in die Evaluierung dieses für den Verkehrsträger Schiene bedeutsamen Förderinstrumentariums eingebracht.

Ziel des im Jahr 1998 auf maßgebliche Initiative des VDV geschaffenen neuen Förderinstrumentariums ist es, den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen privatwirtschaftlicher Unternehmen zu stützen, die nicht auf Mittel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) zurückgreifen können. Das verkehrspolitische Ziel lautet: Verlagerung von Verkehrsmengen von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße. Von Beginn an erwies sich dieses neue Förderinstrumentarium als sehr erfolgreich und leistete einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung des Aufkommens im Kombinierten Verkehr. Die im VDV organisierten Unternehmen partizipierten in rund 20 Projekten mit einem Investitionsvolumen von rund 200 Millionen Euro von den Möglichkeiten der Förderrichtlinie »Kombinierter Verkehr«. Mittlerweile konnten an 40 Standorten bundesweit rund 70 neue KV-Terminals errichtet werden. Beispielhaft seien hier die zahlreichen entlang des Rheins entstandenen Neu- und Ausbauten zu nennen. Ein Verlagerungspotenzial von rund drei Millionen Ladeeinheiten für die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße konnte somit erfolgreich realisiert werden. Ohne die neu geschaffenen KV-Infrastrukturen wäre eine derartige Entwicklung nicht möglich gewesen.

Neuerungen

Neu ist die Verlängerung der Laufzeit von bisher drei auf künftig vier Jahre. Dies ist ausdrücklich zu begrüßen und verschafft den Akteuren des KV die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind erfahrungsgemäß immer langfristiger Natur. Darüber hinaus ist die Förderquote von bisher 85 Prozent auf 80 Prozent abgesenkt worden. Dies ist einer Forderung der Europäischen Kommission geschuldet, nationale Beihilferegelungen in Europa schrittweise aneinander anzugleichen. Da die Förderrichtlinie »Kombinierter Verkehr« durch die Europäische Kommission notifiziert werden muss, gab es zu der Absenkung keine Alternative. Parallele

Mithilfe der Förderrichtlinie konnten bundesweit schon 70 KV-Terminals errichtet werden

Untersuchungen bereits realisierter Projekte haben aber gezeigt, dass die Absenkung keinerlei Auswirkungen auf die unternehmerische Praxis haben dürfte. Künftig müssen Antragsteller den volkswirtschaftlichen Nutzen in Höhe des Vierfachen der gewährten Fördersumme nachweisen. Diese Anforderung dient der Akzeptanz staatlicher Fördermaßnahmen, bleibt aber in der Praxis ohne negative Auswirkungen auf mögliche Projekte. Untersuchungen haben gezeigt, dass der volkswirtschaftliche Nutzen bereits realisierter Projekte in der Regel bei dem Siebenfachen der Fördersumme liegt.

Ausblick/Forderungen

Trotz der erfreulichen Verkehrssteigerungen der letzten Jahre bewegt sich der Kombinierte Verkehr unverändert im Wettbewerb mit dem durchgehenden Straßengüterverkehr. Um die prognostizierten Mengenzuwächse von aktuell 4,1 Millionen Ladeeinheiten auf rund 9,6 Millionen Ladeeinheiten im Jahr 2025 darstellen zu können, ist eine ausreichende Finanzausstattung der Förderrichtlinie »Kombinierter Verkehr« erforderlich. Basis hierfür sollte das ursprüngliche Niveau von 115 Millionen Euro sein. Hierauf gilt es aufzubauen und die Finanzausstattung dem tatsächlichen Mittelbedarf nach oben anzupassen. In Anbetracht der Erfahrungen im Zusammenhang mit den Mittelkürzungen aus dem Jahr 2010 fordert der VDV gegenüber dem BMVBS diese Zusage ein.

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

Recast des ersten Eisenbahnpakets

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (KOM) hatte nach mehrjähriger Vorbereitung im September 2010 ihre Vorschläge für eine Novellierung des im Jahr 2001 verabschiedeten ersten EU-Eisenbahnpakets vorgelegt. Die darin enthaltenen Regelungen formulieren den ordnungspolitischen Rahmen für den Eisenbahnverkehr im europäischen Maßstab. Sie begrenzen und strukturieren das Spielfeld, in dem Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen agieren können. Der VDV hat sich deshalb intensiv mit den aktuellen Vorschlägen der Kommission zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auseinandergesetzt und sich mit einer ausführlichen Stellungnahme der Eisenbahnverwaltungsräte positioniert.

Der VDV begrüßt darin die legislative Initiative der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für den Eisenbahnverkehr in der Europäischen Union. Die von der Kommission hierzu formulierten Zielsetzungen decken sich weitgehend mit den Vorstellungen des VDV zur künftigen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im gemeinsamen Markt.

Auf dem richtigen Weg? Europäisches Parlament und Rat legten Ende 2011 ihre Änderungsvorschläge am Recast-Entwurf der EU-Kommission vor

Positiv zu bewerten ist unter anderem, dass der sogenannte Recast die Unabhängigkeit und die Kompetenzen der Regulierungsbehörden stärken soll. In zahlreichen europäischen Ländern existieren bislang keine ausreichend unabhängigen und starken Regulierungsbehörden.

Insgesamt bleibt der Vorschlag der Kommission jedoch hinter den Erwartungen zurück. Dies gilt insbesondere für die offene Frage der Marktöffnung für den Personenverkehr. Eine Erweiterung der Zugangsrechte im Vergleich zum Status quo ist in den Vorschlägen nicht enthalten.

Daneben enthält der Kommissionsvorschlag eine Reihe von Regelungsvorschlägen, die kritisch zu bewerten sind. Dies gilt für die Vorschläge zur Gewährleistung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, insbesondere mit Blick auf die Wartungseinrichtungen. Als problematisch sind auch die Vorschläge der Kommission im Hinblick auf die Gestaltung des Kosten- und Entgeltniveaus der Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzustufen. Gleiches gilt für eine Reihe von Vorgaben zur Entgeltgestaltung. Hier sind neben grundsätzlichen Vorbehalten gegenüber einer weiteren Verankerung des Grenzkostenprinzips vor allem die Vorschläge zur Berücksichtigung der umweltbezogenen Auswirkung des Eisenbahnverkehrs kritisch zu bewerten.

Europäisches Parlament (EP) und Rat haben Ende 2011 im Rahmen des legislativen Prozesses ihre jeweiligen Änderungsvorschläge am Kommissionsentwurf vorgelegt. Auch wenn sie die kritischen Passagen des Kommissionsentwurfs in unterschiedlicher Weise verändern, behalten die grundsätzlichen Aussagen des VDV-Positionspapiers vom März 2011 Gültigkeit. Nach wie vor sieht der VDV teils erheblichen Klarstellungs- und Nachbesserungsbedarf. Der Verband wird konkrete Vorschläge hierzu parallel zu den Verhandlungen zwischen EP und Rat vorlegen.

Unzweifelhaft enthält der Recast bei entsprechender Nachbesserung Chancen zur Weiterentwicklung des europäischen Eisenbahnmarktes. Der größte Nutzen für den europäischen Eisenbahnverkehr würde allerdings darin bestehen, die Vorgaben des aus dem Jahr 2001 stammenden ersten Eisenbahnpakets in allen Staaten der EU in harmonisierter Form umzusetzen.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth
Fachbereichsleiter Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr
Telefon 0221 57979-172
kerth@vdv.de

Die Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

Die Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) ist ein bewährtes Grundsatzregelwerk für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf Nebenbahnen. Erstellung und Pflege der FV-NE liegt seit jeher beim VDV, der diese verantwortungsvolle Aufgabe bereits von seiner Vorgängerorganisation, dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnen, übernommen hat.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet die Eisenbahnen, den Betrieb sicher zu führen. Sowohl in technischer als auch in betrieblicher Hinsicht legt darüber hinaus die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) einige grundlegende Rahmenbedingen und Anforderungen an die Sicherheit der Betriebsführung fest.

Die FV-NE setzt als untergesetzliches Regelwerk einen Standard zur Konkretisierung der Vorschriften der EBO, zugleich lässt sie zu einigen definierten Fragestellungen den einzelnen Eisenbahnunternehmen Spielraum für eigene Regelungen, um die jeweiligen örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Seit der Trennung der Funktionen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen fällt es Letzteren zu, die für ihre jeweilige Strecke gültigen Betriebsverfahren festzulegen und Betriebsvorschriften zu erlassen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gibt somit bekannt, ob auf einer Strecke die FV-NE gilt. Für den Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb als Endanwender wird die FV-NE ergänzt durch die »Sammlung betrieblicher Vorschriften« (SbV). Diese enthält:

- zusätzliche und ergänzende Regeln zur FV-NE,
- vom Eisenbahnbetriebsleiter erlassene Ausnahmen zur FV-NE,
- eine Beschreibung der örtlichen Verhältnisse.

Die SbV stellt jedes Eisenbahnunternehmen auf, wobei Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch eine SbV für die auf ihrer Infrastruktur verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen aufstellen müssen. Die FV-NE wird durch weitere, ebenfalls vom VDV herausgegebene betriebliche Regelwerke ergänzt.

FV-NE als »anerkannte Regel der Technik«

Die FV-NE gilt als »anerkannte Regel der Technik«, da sie in einem Kreis von Fachleuten erarbeitet wurde und sich in der langjährigen Praxis bewährt hat. Unter der Federführung des Ausschusses für Eisenbahnbetrieb des VDV wird die FV-NE fachlich vom VDV-Unterausschuss Eisenbahnbetriebsvorschriften bearbeitet und stetig weiterentwickelt. In der »Betrieblichen Arbeitsgruppe« erfolgt die fachliche Abstimmung mit den Aufsichtsbehörden. Zwar trägt die FV-NE die Bezeichnung »Ausgabe 1984«, doch dies ist kein Zeichen fehlender Aktualität. Die derzeit gültige Fassung ist als »Fassung 2008, Stand Berichtigung 16« auf dem aktuellen Stand; hierfür sorgen die genannten Fachgremien. Ein Beispiel für eine wichtige Änderung der FV-NE in den Jahren 2011 und 2008 ist die in zwei Schritten vorgenommene Übertragung der Regeln zum Prüfen und Bedienen von Bremsen im Betrieb und zur Bremsberechnung in die neue VDV-Schrift 757.

Das zuständige Infrastrukturunternehmen gibt bekannt, ob auf seiner Strecke die FV-NE gilt

Ausblick

Für die zukünftige Weiterentwicklung der FV-NE ist unter anderem eine Harmonisierung mit den Vorschriften des Zugleitbetriebs der DB Netz AG geplant. Im Allgemeinen wird die FV-NE in den Arbeiten des VDV zur Pflege und Weiterentwicklung des eisenbahnbetrieblichen Regelwerks in Deutschland weiter eine wichtige Rolle spielen. Der VDV setzt sich dabei für eine branchenweite Lösung ein. Gemeinsam in der Branche entwickeltes Regelwerk sorgt für ein hohes Sicherheitsniveau, da es das Fachwissen aus der Branche zusammenführt. Ein bewährtes Beispiel hierfür ist die FV-NE. Darüber hinaus erleichtert ein einheitliches betriebliches Regelwerk die Zusammenarbeit innerhalb der Branche und ermöglicht eine gemeinsame Aus- und Fortbildung des Personals.

Dipl-Volksw. Götz Walther
Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb
Telefon 030 399932-13
walther@vdv.de

Was man sonst noch alles regeln könnte …

Bewohner asiatischer Länder haben eine erstaunliche Kunstfertigkeit entwickelt, Fahrräder, Mopeds, ja selbst Lastkraftwagen mit einem Sammelsurium an Gütern maximal zu beladen. Davon müssen Bund und Länder gehört haben: Warum sollte man Gesetzgebungsvorhaben auf Kernelemente beschränken und Sachzusammenhänge wahren, wo man doch gleich noch so viel mehr regeln könnte?

Zwei Gesetzgebungsvorhaben aus der jüngeren Vergangenheit stimmen nachdenklich. Beide zeichnen sich dadurch aus, dass Regelungen, auf welche der Sektor seit Langem wartet, überraschend um sachfremde Aspekte angereichert wurden.

»Für die Instandhaltung zuständige Stelle«

Nach der Richtlinie 2008/110/EG hatten die EU-Mitgliedstaaten bis zum 24. Dezember 2010 Regelungen zu der »für die Instandhaltung zuständigen Stelle« zu treffen. Am 21. Oktober 2011 legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hierzu den Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vor.

Allerdings schien ihm die Konzentration auf Notwendiges wohl ärmlich. Also schickte sich das BMVBS an, kurzerhand auch »Netze des Regionalverkehrs« und »Regionalbahnen« aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) verbannen zu wollen. Damit einhergehen sollte eine schrittweise Ausweitung des Geltungsbereichs der Regelungen für transeuropäische Netze. Hinsichtlich der Ausnahmen vom Anwendungsbereich der EU-Interoperabilitätsrichtlinien war ein Paradigmenwechsel vorgesehen: Der Anwendungsbereich sollte sich künftig allein nach der Zuständigkeit für die Eisenbahnaufsicht richten, für welche der Referentenentwurf überdies Verschiebungen zugunsten des Bundes vorsah. Des Weiteren sollte das Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich der von ihm beaufsichtigten nichtbundeseigenen Eisenbahnen anstelle der Länder auch über etwaige Befreiungen von den Entflechtungsvorschriften (Unbundling) entscheiden. Last, not least war vorgesehen, die gesamte Bauaufsicht über die Betriebsanlagen der Eisenbahnen bei den Eisenbahnaufsichtsbehörden anzusiedeln. Wir erinnern uns: Zu regeln war lediglich die »für die Instandhaltung zuständige Stelle«.

Angesichts der unbedachten vielschichtigen Konsequenzen solcher »Schnellschüsse« hat das BMVBS nach deutlich vorgetragener Kritik des Sektors nahezu alle Punkte seines Gesetzentwurfs für dieses Gesetzgebungsvorhaben wieder zurückgezogen und sich auf Regelungen zu der »für die Instandhaltung zuständigen Stelle« beschränkt.

»Herstellerverantwortlichkeit«

Ein bemerkenswertes Schicksal nahm auch der Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 2. September 2011 für ein Fünftes Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Der Gesetzentwurf verfolgt im Wesentlichen den Zweck, die Herstellerverantwortlichkeit für den sicheren Bau von Eisenbahnfahrzeugen im AEG zu verankern.

Hier witterten die Länder Morgenluft: Sie wollten den Gesetzentwurf um Aspekte der Lärmminderungsplanung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, weitreichende Kompetenzverschiebungen bei der Eisenbahnaufsicht zugunsten des Bundes, Aspekte der Übertragung der Eisenbahnaufsicht im Allgemeinen und der Unfalluntersuchung im Besonderen, die Einbeziehung immissionsschutzrechtlicher Maßnahmen in die Eisenbahnaufsicht sowie das Thema »Entgeltgrundsätze für Schienenwege« ergänzt wissen. Wir erinnern uns: Zu regeln war lediglich die »Herstellerverantwortlichkeit«.

Der VDV hat seiner ablehnenden Haltung zu den vorgeschilderten Ergänzungswünschen unverzüglich Ausdruck verliehen. Eine derart partikuläre Ansammlung von Themen sprengt bei Weitem den Rahmen, innerhalb dessen mit Nachbesserungen eines Gesetzentwurfs gerechnet werden darf. Der Fortgang des Verfahrens bleibt abzuwarten.

Ausblick

Europarechtliche Vorgaben werden auch künftig zu Veränderungen der nationalen Ordnung des Eisenbahnwesens führen. Umso mehr Aufmerksamkeit sollte einer in sich stimmigen Ordnung gewidmet werden. Der Blick hierauf wird verstellt, wenn mehr oder minder willkürlich singuläre Aspekte für Ablenkung sorgen. Es bleibt daher zu hoffen, dass Beispiele der vorgenannten Art die Ausnahme bleiben.

Ass. jur. Michael Fabian
Fachbereichsleiter Eisenbahnrecht
Telefon 0221 57979-144
fabian@vdv.de

Schnittstelle Fahrzeug/Bahnsteig – Spaltüberbrückung und Einklemmschutz bei Fahrzeugen des SPNV

Auf der Grundlage des § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich »eingeschränkt mobiler Personen« im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem (TSI PRM/2008/164/EG) sind die Eisenbahnen verpflichtet, »Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen«. Damit soll eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung erreicht werden. Bezüglich der Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Bahnsteig gilt es, in diesem Zusammenhang optimierte Lösungen zu finden, die die »Anforderungen nach Sicherheit und Ordnung« des § 2 Abs. 1 EBO erfüllen.

Möglichst barrierefrei soll die Schnittstelle zwischen Bahnsteig und Fahrzeug sein

In der Vergangenheit hat es bei der Beförderung von Personen mit den Zügen der Eisenbahnen vereinzelt Ereignisse im Einstiegsbereich gegeben, die in der Öffentlichkeit einen besonderen Stellenwert hatten. Sie haben die zuständigen Aufsichtsbehörden dazu bewogen, im Zusammenhang mit dem Fahrgastwechsel restriktive Maßnahmen sowohl technischer als auch betrieblicher Art gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu erlassen. An dieser Stelle sei an das EBA-Dokument »Anforderungen an Türen in Eisenbahnfahrzeugen« aus dem Jahr 2008 und an diverse betriebliche Nebenbestimmungen bei der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung für neue Fahrzeuge erinnert.

Der Lenkungskreis »Fahrzeuge«, das im Jahr 2001 gegründete nationale Steuerungsgremium des Sektors zur fachlichen Begleitung von Prozessen der Fahrzeugentwicklung, Zulassung und Aufsicht, Projekt- und Planungssicherheit sowie der Rechtssicherheit für die Verfahrensbeteiligten, hatte im Februar 2009 die Bildung eines Arbeitskreises (AK) »Fahrgasteinstieg« beschlossen. Die Aufgabenstellung für diesen AK bestand darin, Anforderungen an Türsysteme zu formulieren, die den Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig im Einstiegsbereich für neue Fahrzeuge beschreiben. Ziel war es, bei neuen Fahrzeugen eine Abnahme/Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) ohne betriebliche Nebenbestimmungen durch die zuständige Aufsichtsbehörde (i. d. R. das EBA) zu erreichen.

Das Dokument des AK »Technische Regeln für die Ermittlung und Bewertung des Spaltes zwischen Bahnsteig und Fahrzeug im Bereich des Fahrgasteinstiegs im Rahmen der Inbetriebnahmegenehmigung des Fahrzeugs« betrachtet den Spalt ausschließlich im Bereich des Fahrgasteinstieges. Der Fokus liegt auf der Abnahm3/Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen sowie im Fahrgasteinstiegsbereich auf den erneuerten oder umgerüsteten Fahrzeugen. Für die Anforderungen werden die Nennmaße der Bahnsteige betrachtet. Bau- und Instandhaltungstoleranzen werden im Dokument nicht berücksichtigt. Das Arbeitsergebnis des AK »Fahrgasteinstieg« wurde mit der EBA-Information Nr. 9/2011 vom 23. Mai 2011 auf der Internetseite des EBA (www.eba.bund.de) unter »Fachmitteilungen« veröffentlicht. Das EBA weist in seiner vorgenannten Fachmitteilung ausdrücklich auf Folgendes hin: »Solange der Abgleich/das Zusammenspiel der technischen Regeln Spalt mit den betrieblichen Abfertigungsverfahren (Entwurf VDV-Schrift 759) noch nicht abgeschlossen ist, können wir seitens des EBA nicht auf die Nebenbestimmungen zu dem Sachverhalt Spalt in der IBG verzichten.«

Das korrespondierende Regelwerk zum Dokument »Technische Regeln Spalt« des AK ist der Entwurf der VDV-Schrift 759 »Abfertigungsverfahren im Eisenbahn-Personenverkehr«. Diese VDV-Schrift gilt für Verkehre auf öffentlicher Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Im Hinblick auf die betrieblichen Verfahren konkretisiert die VDV-Schrift 759 die in § 4 Abs. 1 AEG in Verbindung mit § 2 EBO und § 12 TEIV normierten Verantwortlichkeiten der Eisenbahnen, den Eisenbahnbetrieb sicher zu führen. EVU und EIU sind dabei gleichermaßen angesprochen. Die Gesamtbearbeitung für die VDV-Schrift 759 liegt beim Ausschuss für Eisenbahnbetrieb, eine Veröffentlichung dieser VDV-Schrift ist im Verlauf des Jahres 2012 vorgesehen. Die in gemeinsamer Arbeit erzielten Ergebnisse haben zu einer Transparenz bei der Bewertung von Anwendungsfällen im Bereich der Schnittstelle »Fahrzeug/Bahnsteig« geführt.

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat
Fachbereichsleiter Eisenbahn- und Maschinentechnik, Eisenbahnbetrieb
Telefon 0221 57979-117 | mallikat@vdv.de

Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität gemäß der Richtlinie 2008/57/EG

2011 wurden die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für die letzten Subsysteme veröffentlicht und gleich darauf wieder in die Überarbeitung gegeben – mit dem Ziel, die Hochgeschwindigkeits-TSI und die TSI des konventionellen Verkehrs zusammenzulegen und weiterzuentwickeln, die offenen Punkte zu schließen und den Anwendungsbereich geografisch auszuweiten.

Der VDV hat dies zum Anlass genommen, sich verstärkt über die europäischen Verbände UITP und European Rail Freight Association (ERFA) in die Arbeitsgruppen der European Railway Agency (ERA) einzubringen, um direkt die Belange der VDV-Mitglieder bei der Überarbeitung der TSI zu platzieren. Im ersten Schritt wurden die TSI des konventionellen Bereichs und des Hochgeschwindigkeitsbereichs zusammengelegt. Hierbei dienten die konventionellen TSI als Basis, da sie später entwickelt und veröffentlicht wurden als die des Hochgeschwindigkeitsbereichs. Anschließend wurden die zusätzlichen Anforderungen des Hochgeschwindigkeitsbereichs hinzugefügt.

Die EU-Kommission will ein einheitliches, interoperables Schienennetz auch außerhalb der TEN

Im zweiten Schritt erfolgte das Schließen von offenen Punkten aus den bereits veröffentlichten TSI. Teilweise geschah dies auf der Basis von Untersuchungsergebnissen, andere Anforderungen offener Punkte wurden aber auch ersatzlos gestrichen.

Dies konnte u.a. durch die Beteiligung des VDV im letzten Jahr bei vielfachen Diskussionen und Argumentationen direkt mit den ERA-Mitarbeitern in den Arbeitsgruppen erreicht werden. Mittlerweile ist auch die ERA überzeugt, dass eine strikte Regelung per Gesetz auf europäischer Ebene nicht für alle Anwendungen sinnvoll ist. Die TSI sollen sich nur auf die für die Interoperabilität notwendigen Anforderungen beschränken. Das oberste Ziel der EU-Kommission, die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, wird hierdurch nicht beeinträchtigt. Die Sicherheit beim Betrieb der Fahrzeuge wird hierbei ebenfalls nicht eingeschränkt. Zusätzliche Anforderungen, die einen weiteren kommerziellen Vorteil bringen und somit die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen können, werden durch die Standardisierung geregelt.

Als dritter Auftrag aus der Richtlinie wird der Anwendungsbereich vom heutigen Transeuropäischen Netz (TEN) schrittweise auf das gesamte Schienennetz geografisch ausgeweitet werden. Hierbei verfolgt die EU-Kommission das Ziel der Schaffung eines einheitlichen interoperablen Verkehrsnetzes auf der Schiene auch außerhalb des TEN. Zu diesen Systemen zählen auch die Straßenbahn- und U-Bahn-Netze, die S-Bahn-Systeme in Berlin und Hamburg, aber auch weitere vom interoperablen Netz abgetrennte Bereiche wie unter anderem die Schmalspurnetze und die Werks- und Industriebahnen. Diese Bereiche, die von der Interoperabilitätsrichtlinie nach Art. 1 Abs. 3 ausgenommen werden können, werden entsprechend bei den überarbeiteten TSI zukünftig direkt ausgeklammert.

Die genaue Definition dessen obliegt dem Mitgliedsstaat, der diese allerdings noch nicht beschrieben hat. Diese Definition wird, unterstützt durch den VDV, im Frühjahr 2012 erstellt. Anschließend werden diese Bereiche im Register für die Infrastruktur (RINF) aufgelistet, in das schrittweise das interoperable Gesamtnetz aufgenommen werden soll.

Der VDV setzt sich sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene dafür ein, dass neben den oben erwähnten Schienennetzen auch weitere Regionalnetze für den Personen- und Güterverkehr ausgenommen werden, da hier mit vereinfachten individuellen Regelungen oft mehr erreicht werden kann als mit europäischen Maßstäben. Gleichzeitig werden hierbei die interoperablen Verkehre nicht behindert. Oft dienen besonders im Güterverkehr die Transporte dem internen Fertigungsprozess und lassen sich demzufolge nicht (europäisch) standardisieren. Die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit ist das wichtigste Ziel.

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

Barrierefreiheit – eine ganz »normale« Angelegenheit?

Im Jahr 2008 wurde die »Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem«, die sogenannte TSI PRM, veröffentlicht. Damit wurden auf europäischer Ebene die Anforderungen zur Realisierung der Barrierefreiheit im interoperablen Eisenbahnverkehr gesetzlich verankert. Zur Untersetzung dieser Anforderungen galt es nun, den Fahrzeugherstellern, Betreibern und nationalen Sicherheitsbehörden ein eindeutiges Arbeitsmittel für die Erfüllung der TSI PRM an die Hand zu geben.

Dazu wurde entschieden, europäisch harmonisierte Normen zu schaffen, die sowohl die fahrzeugspezifischen als auch die infrastrukturellen Anforderungen für den Betrieb auf dem Transeuropäischen Netz (TEN) umfassen.

Das Normenpaket

Die resultierende, äußerst umfangreiche Normungsarbeit mündete in der nachfolgend aufgezeigten Normenreihe. Sie besteht aus insgesamt neun Teilen, die derzeit bei den europäischen Normungsinstituten als Entwürfe zur Veröffentlichung vorbereitet werden(es werden hier die Originaltitel verwendet, da die Übersetzungen noch nicht vorliegen):

- Railway applications – Design for PRM Use – General Requirements | Part 1/2/3: Contrast/Information/ Other optical and Friction Characteristics
- Railway applications – Design for PRM Use – Equipment and Components onboard Rolling Stock | Part 1/2/3: Toilets/Handholds, Seats, Wheelchair space/ Passageways and Internal doors
- Railway applications – Design for PRM Use – Accessibility of People with Reduced Mobility to rolling stock | Part 1/2: Steps for Egress and Access/Boarding Aids
- Railway applications – Design for PRM Use – Requirements on Obstacle Free Routes for Infrastructure

Dieses Paket wurde unter Mitwirkung des VDV in den europäischen und deutschen Gremien in Zusammenarbeit von Betreibern, Fahrzeug- und Komponentenherstellern, nationalen Sicherheitsbehörden und Behindertenverbänden erarbeitet. Schwerpunkt dabei war, für die Reisekette vom Ausgangs- bis zum Zielbahnhof die Voraussetzungen für einen hohen Reisekomfort und selbstbestimmbare Mobilität zu schaffen und zugleich wirtschaftlich vertretbare Anforderungen zu definieren. Dies wurde, soweit möglich, von bereits akzeptierten und damit auch vertrauten Anwendungsfällen innerhalb und außerhalb von Bahnsystemen abgeleitet und weiterentwickelt.

Das Anforderungsspektrum und dessen Umsetzung

Das Spektrum reicht von der Bereitstellung taktiler, optischer und akustischer Bedienhinweise und Reiseinformationen über die Gestaltung hindernisfreier Zu- und Durchgangsmöglichkeiten bis hin zur rollstuhlgerechten Toilettenkabine. Es wird die Reisemöglichkeiten mobil eingeschränkter Personen erheblich erleichtern und damit das Kundenpotenzial des schienengebundenen Personenverkehrs erweitern. Ob das geschnürte Anforderungspaket den Erwartungen der interessierten Kreise bereits vollends gerecht wird, wird sich in diesem Jahr zeigen, wenn gegen Ende des ersten Halbjahres 2012 die Normentwürfe mit ihrer Veröffentlichung erstmalig einer breiten Öffentlichkeit zur Prüfung und Kommentierung zugänglich werden. Erfahrungsgemäß wird es Änderungsvorschläge geben und der VDV wird sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene intensiv daran mitarbeiten, die Verbesserungsvorschläge zu nutzen. Dabei wird ein Hauptaugenmerk des VDV auch darauf liegen, die endgültig verbleibenden Anforderungen möglichst einfach, zweifelsfrei messbar und damit planungssicher auszugestalten.

Überarbeitung der TSI PRM

Ob dabei bereits die positiven Erkenntnisse aus der derzeitigen Revision der TSI PRM berücksichtigt werden können, ist momentan noch nicht absehbar. Diese Revision wurde im Mai 2011 begonnen und soll bis Ende 2012 abgeschlossen sein. Sie dient der Korrektur, der Berücksichtigung gewonnener Erfahrungen sowie einer Intensivierung der Umsetzung. Auch hier ist der VDV sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene durch die Präsenz in den Gremien bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und im Eisenbahnbundesamt (EBA) beteiligt. In jedem Fall ist für den VDV die zeitnahe Ausschöpfung potenzieller Verbesserungen jeglicher Art wie der Normungsprozess selbst eine ganz normale Angelegenheit.

Dipl.-Ing. (TH) Michael Sikorski
Fachbereichsleiter Schienenfahrzeugtechnik – Normungsfragen
Telefon 0221 57979-165
sikorski@vdv.de

Städtischer Schienenverkehr/SPNV – Einfluss und Herausforderung Europa

Fakt ist, Europa und seine Organisationen nehmen zunehmend Einfluss auf die bestehende und zukünftige Entwicklung der städtischen Schienenverkehrsstrukturen in den Mitgliedsländern. Die Einflüsse gehen zurück auf Bestrebungen zur Harmonisierung des Schienenverkehrs in der Europäischen Union.

Für den städtischen Schienenverkehr sowie für Teile des SPNV und seine Betriebsführung besteht grundsätzlich die Möglichkeit, diese durch nationale Gesetzgebung aus den relevanten Richtlinien zur Interoperabilität auszunehmen. Die EU-Kommission hat daher das Mandat 486 an CEN-CENELEC und ETSI zur Erstellung von Normen zur freiwilligen Anwendung im Urban-Rail-Bereich (UR) erteilt. Diese Normen sollen helfen, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu sichern und sich ggf. von Anforderungen des Interop-Sektors abzugrenzen. Zur Umsetzung des Mandates wurde Ende 2010 eine »Urban Rail Survey Group« (URSG) gegründet. Sie hatte die Aufgabe, in der Phase A Themenvorschläge für die nachfolgende Normung zu erarbeiten.

Bestrebungen der EU zur Harmonisierung des europäischen Schienennetzes dürfen die Wettbewerbsfähigkeit des städtischen Schienenverkehrs nicht gefährden

Arbeit des VDV in der URSG

Die URSG setzt sich zusammen aus Experten, die von den nationalen Normungsorganisationen benannt wurden, sowie aus Vertretern von UNIFE, UITP und den europäischen Normungsgremien. Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen arbeiten in Abstimmung mit einer eigens hierzu gegründeten nationalen »Deutschen Urban/Regional Rail Spiegelgruppe« (DURRS) an der Umsetzung des Aufgabenpaketes mit. Seit Dezember 2010 haben die URSG-Mitglieder circa zwei Tage pro Monat für Meetings in Brüssel aufgewendet. Hinzu kommen Aufwendungen für Vorbereitungen und notwendige Abstimmungen in den nationalen Gremien. Als wesentliches Eingangsdokument für die Programmarbeit dienten der URSG die unter Beteiligung des VDV erarbeiteten »Fundamental Requirements«. Diese konnten so gestaltet werden, dass sie den in Deutschland zur Anwendung kommenden relevanten Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen. Die BOStrab ist von der Struktur her mit eingeflossen. Die erste Aufgabe der URSG bestand darin, eine »Gap Analysis« für die über 500 existierenden Bahnnormen durchzuführen und auf ihre Anwendbarkeit im UR-Bereich hin zu untersuchen. Aus dieser Untersuchung wurden Aktivitäten abgeleitet und in sogenannten »Fiches« dargestellt. Bis zum Abschluss der URSG-Arbeiten wurden daraus circa 60 Fiches erzeugt. Die Masse der Fiches betreffen Änderungen und Ergänzungen bestehender Normen für Komponenten um UR-spezifische Aspekte. Es wurden zwei Vorschläge auf Gesamt- und zwei auf Subsystemebene aufgenommen. Ein Abschlussbericht der URSG befindet sich derzeit in der finalen Abstimmung.

Prioritäten des VDV in der Normungsarbeit

Der Urban-Rail-Bereich steht im Spannungsfeld zwischen dem Interop-Bereich und anderen Verkehrsträgern. Beide Einflüsse sind geeignet, Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des schienengebundenen Nahverkehrs nachhaltig negativ zu beeinflussen. Der VDV favorisiert daher eine Fokussierung der Normungsarbeit auf Rahmenanforderungen an den Betrieb und den Bau von Fahrzeugen und Betriebsanlagen.

Weiteres Vorgehen

Die nationalen Normungsgremien wurden bereits aufgefordert, zu den von der URSG vorgelegten Arbeitsergebnissen Stellung zu beziehen. So gilt es in 2012, die vom VDV vorgeschlagene Strategie zielgerichtet zu unterstützen. Im Falle der Annahme der Vorschläge wird auch diese Phase des Mandates aktiv unterstützt. Bei der Benennung von Experten für die Durchführung der Normungsarbeit sind wir auf die Unterstützung durch engagierte Mitgliedsunternehmen angewiesen.

Dipl.-Ing. Georg Sinnecker
Fachbereichsleiter Normung und Zugsicherungstechnik
Telefon 0221 57979-134
sinnecker@vdv.de

Mit Fahrgastzuwachs steigt auch die Beförderung von Mobilitätshilfen

Die Barrierefreiheit von Fahrzeugen führt in zunehmendem Maße zu einem Anstieg von Fahrgästen mit sogenannten Mobilitätshilfen. Das Fahrpersonal wird immer häufiger vor die Frage gestellt, ob eine Beförderung dieser Mobilitätshilfen zulässig und auch möglich sei. Der Konkurrenzdruck bei der Nutzung der Mehrzweckfläche macht gleichermaßen ein Handeln erforderlich. Als Hilfestellung für die Verkehrsunternehmen erarbeitet der VDV-Betriebsausschuss einen Leitfaden über die Beförderung von Mobilitätshilfen.

Leichte Zugänglichkeit von Haltestellen und der nahezu stufenlose Übergang in die Fahrzeuge ermöglichen es, dass immer mehr Fahrgäste mit Gepäck, Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Die hierfür vorgesehene Mehrzweckfläche ist vor allem im Busbereich sehr schnell »überbelegt«, daher wird zwangsläufig auch der vor der Tür befindliche Raum als Aufstellfläche angesehen und mitbenutzt.

Auch wenn beispielsweise Radfahrer aussteigen müssen, weil Platz für Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer gebraucht wird, drängt sich z. B. beim nächsten Kinderwagen die Frage auf, wie viele Kinderwagen bzw. Mobilitätshilfen noch zulässig sind, ohne dass die Sicherheit gefährdet wird. Letztendlich entscheidet das Fahrpersonal über die Mitnahme von Gegenständen. Nicht selten muss das Fahrpersonal zusteigende Fahrgäste mit Mobilitätshilfen oder Kinderwagen auf nachfolgende Busse verweisen, da ansonsten die Gänge versperrt werden und die notwendige Sicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann.

Einer speziellen Unterstützung bedürfen Senioren mit Rollatoren, da diese gehbehindert und damit während der Fahrt auf einen Sitzplatz angewiesen sind. Andererseits besteht seitens der Unternehmen die Vorgabe, dass andere Fahrgäste z. B. durch den Rollator weder gefährdet noch belästigt werden dürfen und der Fahrgast seinen Rollator dementsprechend unterbringen und beaufsichtigen muss. Ein sicheres Abstellen von Rollatoren stellt sich daher oftmals als Problem dar.

Darüber hinaus werden die Verkehrsunternehmen, hier insbesondere das Fahrpersonal, mit Mobilitätshilfen konfrontiert, die die Möglichkeit, aber auch die Notwendigkeit einer Beförderung zweifelhaft erscheinen lassen. Große vierrädrige Elektro-Scooter, schwere Elektrorollstühle, dreirädrige Fahrräder (als orthopädische Hilfsmittel), Pedelecs (mit/ohne Fahrerlaubnis) oder die unter dem Namen »Segway« bekannte

Der VDV-Leitfaden über die Beförderung von Mobilitätshilfen gibt den Verkehrsunternehmen Hilfestellung

Mobilitätshilfe stellen das Fahrpersonal immer häufiger vor die Frage, ob eine Beförderung einerseits zulässig und andererseits überhaupt möglich ist.

Auch wenn die Verkehrsunternehmen und -verbünde ihre Beförderungsbedingungen weiter spezifizieren: Die letztendliche Entscheidung über die Mitnahme von Mobilitätshilfen liegt beim Fahrpersonal. Den Verkehrsunternehmen wird die Problematik mit der Vielzahl der Mobilitätshilfen zunehmend bewusst und sie reagieren dementsprechend in mehrere Richtungen:

- Erhöhung des Platzangebotes durch Herausnahme von Sitzplätzen bzw. durch die Anschaffung von größeren Fahrzeugen,
- Konkretisierung der Beförderungsbedingungen,
- Schulung des Fahrpersonals,
- Informationsbroschüren für Fahrgäste,
- Schulung von Fahrgastgruppen.

Als Hilfestellung für die Verkehrsunternehmen – insbesondere auch zur Qualifizierung des Fahrpersonals – erarbeitet der VDV-Betriebsausschuss einen Leitfaden über die Beförderung von Mobilitätshilfen, in dem u. a. die Vielzahl der Mobilitätshilfen und die in Unternehmen umgesetzten Lösungen, beispielsweise zur Sicherung von Mobilitätshilfen, dargestellt werden.

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

Hände weg von den Busspuren

Reservierte Sonderfahrstreifen machen den Busverkehr attraktiv, effizient und wirtschaftlich. Es gab Tendenzen, dies zugunsten von Elektro-Pkw anzutasten. Der VDV wehrt sich dagegen, die Wettbewerbssituation und die Produktionsbedingungen zulasten des ÖPNV zu verschlechtern – dies macht auch ökologisch keinen Sinn.

100 Kilometer Busspuren hat Berlin; in einfachen Fällen reichen auch mal 100 Meter Sonderspur, damit die Busse den Stau vor einer Ampelanlage umfahren und dann »Grün« anfordern können. So setzen sie sich an die Spitze des »Autopulks« und können wieder ein Stückchen Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit gewinnen.

Kein Platz für Elektroautos auf der Busspur

Dies sind die Kriterien, die bei allen Fahrgastbefragungen an erster Stelle rangieren, wenn es um die Kundenzufriedenheit geht. Dies sind Erfolgsfaktoren für den Busverkehr. Die Bürger wollen das: In Nürnberg sprach sich bei einer Befragung die große Mehrheit dafür aus, dem ÖPNV Vorrang zu gewähren, auch wenn dies zulasten des motorisierten Individualverkehrs geht. Im Jahr 2004 betrug die Mehrheit 77 Prozent und ist bis 2011 weiter angewachsen auf 90 Prozent.

Freigabe von Busspuren als Verkaufsargument für Elektro-Pkw?

In dem Bemühen der Bundesregierung, die Elektromobilität populär zu machen und bis 2020 mindestens eine Million Elektroautos auf die Straßen zu bringen, wurden sehr bald Verkaufsanreize erdacht, die die wirtschaftlichen und technischen Nachteile von Batterieautos kompensieren helfen sollten: Subventionierung der Anschaffung von E-Mobilen, Subventionierung des Stroms, Befreiung von/Reduzierung der Kfz-Steuer, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Ausnahme vom Fahrverbot in Fußgängerzonen, Befreiung oder Reduzierung von Parkentgelten, Ausweisung von speziellen Parkplätzen nur für Elektrofahrzeuge (mit Stromanschlüssen). Elektrofahrzeuge stehen unter dem Sachzwang, dass sie bei jeder sich bietenden Gelegenheit wieder aufgeladen werden müssen; daher wird auch die Garantie eines individuell reservierten Parkplatzes mit Stromanschluss am Fahrtziel mithilfe der Telematik in die Debatte geworfen.

Ein Kaufanreiz sollte nach dem im Mai 2011 von der Bundesregierung veröffentlichten Zwischenbericht der »Nationalen Plattform Elektromobilität« auch die Freigabe von Busspuren für Elektroautos sein. Und dies trotz der Tatsache, dass der Linienbus schon bei heutiger Technik mit einem spezifischen Energieverbrauch von durchschnittlich 1,2 Megajoule pro Fahrgast und Kilometer energieeffizienter ist als ein Elektro-Pkw. Und trotz der Tatsache, dass der Personenkilometer im Bus auch umweltfreundlicher erbracht wird als im Elektro-Pkw bei dem heutigen Strommix.

Der VDV stellte noch einmal die Argumente übersichtlich zusammen, die gegen die Mitbenutzung von Busspuren durch weitere Verkehrsteilnehmer sprechen. Auch der Deutsche Städtetag verlautbarte, »Busspuren sind dazu gedacht, den ÖPNV pünktlich und kalkulierbar zu machen sowie seine Reisezeit zu verkürzen«, und lehnt eine Öffnung für Elektroautos strikt ab. Zudem sehen laut einer Dekra-Umfrage nur 5 Prozent der Autofahrer in der Benutzung von Busspuren einen Anreiz, um ein Elektroauto zu kaufen. Selbst der Präsident des ADAC hält nichts von einer Freigabe von Busspuren für Elektroautos: Busspuren dienten dazu, dass Busse im Innenstadtverkehr schneller vorankämen. Das sei nicht mehr gewährleistet, wenn Elektromobile diese Spuren benutzen dürften. Bei der Herbstsitzung 2011 der Verkehrsministerkonferenz erteilten die Länder dem Ansinnen eine deutliche Absage.

Der VDV wird weiterhin darauf achten, dass Elektromobilität nicht missbräuchlich interpretiert wird, um die Wettbewerbssituation und die Produktionsbedingungen für den ÖPNV zu verschlechtern.

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel
Fachbereichsleiter Verkehrsplanung, Bahnbau, Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin
Telefon 0221 57979-130
nickel@vdv.de

Echtzeitdaten im ÖPNV – Basis für die Fahrgastinformation und Verkehrssteuerung

Echtzeitdaten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden seit langer Zeit in vielen Verkehrsunternehmen zur Steuerung des Betriebes erfasst. Durch die moderne Kommunikations- und Informationstechnik und die Verknüpfung der Echtzeitdaten wird eine flächendeckende dynamische Fahrgastinformation möglich. Der VDV-Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI) und der VDV-Ausschuss für Kundeninformation, -dialog und -service (K3) untersuchten die Anforderungen an Echtzeitdatenplattformen und den Nutzen für die Kundeninformation, um eine effiziente Mobilitätssteuerung und Information für den Fahrgast zu ermöglichen.

Beginnend 1965 mit dem RBL-System in Hamburg, Zürich und weiteren Städten hielt die Elektronik Einzug in die Betriebssteuerung im öffentlichen Verkehr. Drucktastenstellwerke (DRS60) im Bahnverkehr und rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) im Nahverkehr unterstützten die Fahrdienstleitung bei der täglichen Verkehrsdurchführung. Inzwischen haben sich diese Systeme zu modernen intermodalen Transportsteuerungssystemen (itcs) weiterentwickelt, in denen jederzeit alle Informationen über die aktuelle Verkehrslage zusammenlaufen und die insbesondere der Disposition und Steuerung sowie der vom Kunden erwarteten dynamischen Fahrgastinformation dienen. Diese Erwartung besteht natürlich auch für die von den Verkehrsverbünden gestalteten regionalen Mobilitätsräume, in denen mehrere Verkehrsunternehmen die Mobilitätsleistung erbringen.

Verknüpfung von Echtzeitdaten

Um eine unternehmensüberschreitende Verkehrssteuerung und Fahrgastinformation zu ermöglichen, ist es notwendig, die Echtzeitdaten der einzelnen Verkehrsunternehmen untereinander auszutauschen. Dies kann zum Beispiel über bilaterale Schnittstellen erfolgen, jedoch ist schon bei einer geringen Anzahl an Verkehrsunternehmen die Verknüpfung der Echtzeitdaten aus den jeweiligen itcs in Datenknoten effizienter. Diese Datenknoten werden »Datendrehscheiben« (DDS) genannt. Die Datendrehscheibe hat dabei zwei Basisbetriebsarten. Ein direkter Datenaustausch zweier itcs wird über eine bidirektionale Schnittstelle in der »durchleitenden Betriebsart« bereitgestellt. In der »aktiv verarbeitenden Betriebsart« hingegen werden die Echtzeitdaten gespeichert und allen angeschlossenen Systemen zur Verfügung gestellt. Für den Datenaustausch werden die VDV-Standardschnittstellen entsprechend den VDV-Schriften 453/454 verwendet.

Die DDS bietet mit ihren Funktionen eine

- betriebsübergreifende Anschlussinformation und -sicherung,
- betriebsübergreifende Nutzung der dynamischen Fahrgastinformationsinfrastruktur,
- konsistente Fahrgastinformation über stationäre und mobile Endgeräte (Smartphone usw.), eigene Anzeigesysteme im ÖPNV (DFI-Anzeiger, Monitore usw.), Abfahrtsmonitore »Dritter« (Hotels, Messen, Flughäfen usw.)

und erhöht damit die Nutzbarkeit und Attraktivität der urbanen, regionalen und städteverbindenden öffentlichen Verkehre. Durch die Einbindung der Echtzeitdaten in die Auskunftssysteme ist eine Integration in das deutschlandweite DELFI- und das europäische EU-Spirit-Fahrplannetzwerk gegeben.

Eine detaillierte Beschreibung der Anforderungen und Funktionen einer DDS sowie umfängliche Beispiele für die Anwendung der Fahrgastinformation wurden vom VDV-Unterausschuss »itcs« (UA-itcs) des ATI und dem K3 gemeinsam erarbeitet und in der VDV-Mitteilung 7022 »Echtzeitdaten im ÖPNV – Anforderungen an Datendrehscheiben und Nutzen für die Kundeninformation« veröffentlicht. Da Echtzeitdaten sensitive Produktionsdaten der Verkehrsunternehmen sind, betrachtet diese VDV-Mitteilung auch die Themen des Datenschutzes, der Datennutzung und der Datenzugriffsrechte und gibt hierzu Hinweise für die Umsetzung. Der VDV unterstützt mit den aktuellen VDV-Mitteilungen die Verkehrsunternehmen und Verbünde bei der effizienten Nutzung neuer Technologien.

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

Forschungsprojekt »Internet Protokoll basierte Kommunikation im öffentlichen Verkehr (IP-KOM-ÖV)«

Zusammen mit 14 Partnern aus Industrie, Verkehrsunternehmen und Universitäten hat der VDV unter der Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) das Forschungs- und Standardisierungsprojekt erfolgreich gestartet. In drei Arbeitskomplexen werden die modernen und performanten Kommunikationsschnittstellen für morgen entwickelt.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Das Ziel von IP-KOM-ÖV ist es, den Fahrgast individuell und entsprechend seinen Bedürfnissen im öffentlichen Verkehr (ÖV) mit Informationen zu versorgen. Hierzu ist eine effiziente Kommunikationsarchitektur für die Bereiche des ÖV-Fahrzeuges, der kundeneigenen Endgeräte und der Auskunftsplattform notwendig. IP-KOM-ÖV beschreibt diese und bindet dabei den Kunden für eine optimale Informationsversorgung mit seinen immer leistungsfähigeren Handys bzw. Smartphones ein. Um einen überregionalen und effizienten Informationsaustausch zu gewährleisten, sind standardisierte Schnittstellen zwingend notwendig. Vorschläge für diese Schnittstellen werden in IP-KOM-ÖV erarbeitet.

Arbeitskomplex 1: Fahrzeug

Das bewährte Integrierte Bordinformationssystem (IBIS) ermöglicht bisher, Basisinformationen im Fahrzeug zu transportieren. Das in den 1980er-Jahren entwickelte IBIS stößt heute an seine Leistungsgrenzen. Daher wurden von den Verkehrsunternehmen vielerorts proprietäre leistungsfähigere IP-Lösungen installiert. Diese haben mittel- und langfristig für die Verkehrsunternehmen und die Industrie zur Folge, dass nachfolgende Aus- und Aufrüstungen einen hohen Kostenaufwand sowie Implementierungsrisiken mit sich bringen. IP-KOM-ÖV geht diese Aufgabenstellung an. In einer ersten Phase wurden die Anforderungen anhand der Prozesse im Fahrzeug analysiert. Dabei wurden zusätzliche Funktionalitäten, wie z. B. die Einbindung des kundeneigenen Endgerätes, berücksichtigt. Die Ergebnisse sind in der VDV-Mitteilung 3001 festgehalten. In der laufenden zweiten Phase wird nun eine funktionale, diensteorientierte Systemarchitektur für IBIS-IP entwickelt und den Verkehrsunternehmen zur Unterstützung bei Ausschreibungen bereitgestellt.

Arbeitskomplex 2: Kundenschnittstelle

Ausgehend von der Analyse der Erwartungshaltung typischer ÖV-Nutzer zur Fahrgastinformation wurden nach einer empirischen Studie sieben Nutzertypen skizziert, die verschiedene Stereotypen im ÖV repräsentieren. Anhand dieser spezifischen Personen wurden Szenarien entwickelt, um den entsprechenden Informationsbedarf der Fahrgäste zu ermitteln. Hierauf aufbauend werden Modellstrukturen entwickelt, die es ermöglichen, dem Kunden unter Berücksichtigung des Reisekontextes die passenden Informationen bereitzustellen. So soll das eigene Smartphone nur relevante Störungsinformationen in der Reisekette erhalten und somit den Fahrgast vor einer Informationsflut schützen. Diese Betrachtungen sollen Anfang 2012 in einer eigenen VDV-Mitteilung veröffentlicht werden.

Arbeitskomplex 3: Echtzeit-Kommunikations- und Auskunftsplattform (EKAP)

Die Daten- und Dienstebasis für die Fahrgastinformation ist die zentrale Informationsplattform EKAP. Diese bündelt die Daten der Betriebsleitsysteme (itcs) und stellt ÖV-Informationen den Smartphones der Fahrgäste über eine Standardschnittstelle bereit. Die Anforderungen an die EKAP wurden mithilfe betrieblicher Störungssituationen und deren Maßnahmen analysiert sowie unter Beachtung einer möglichen deutschlandweiten Vernetzung mit zum Teil bestehenden standardisierten VDV-Schnittstellen in einem Anforderungskatalog zusammengetragen.

Branchenkonsens

Der VDV begleitet als Projektführer die Partner bei der Erarbeitung der Projektergebnisse und unterstützt die Arbeiten in VDV-Ausschüssen und begleitenden VDV-Projektteams. Als weitere Aufgabe übernimmt er auch die nationalen und europäischen Standardisierungsarbeiten und integriert hierüber die nicht direkt im Projekt beteiligte Branche. Die Ergebnisse zum IBIS-IP werden dabei in die VDV-Schrift 301 und in die europäischen Normen EN 13149-7/-8/-9 einfließen.

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Wehrmann
Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV
Telefon 0221 57979-167
wehrmann@vdv.de

Die VDV-Schrift 452 »Standardschnittstelle Liniennetz/Fahrplan« als Basis für den Austausch von Soll-Daten im ÖPNV

Über 13 Jahre hat die VDV-Schrift 452 eine Erfolgsgeschichte geschrieben und sich zu dem Standard für den Austausch von Soll-Daten zum Fahrplan und Liniennetz im ÖPNV entwickelt. Nun ist eine europäische Schnittstellendefinition in der Entwicklung, die neue Techniken und erweiterte Inhalte berücksichtigt und in einigen Jahren – zunächst ergänzend zur VDV-Schrift – zum Einsatz kommen könnte.

Die VDV-Schrift 452 definiert die inhaltliche Struktur der Daten zum Liniennetz und Fahrplan und ermöglicht so eine Übertragung von Informationen z. B. zwischen Planungs- und Steuerungssystemen im ÖPNV. Von Jahr zu Jahr vergrößert sich die Zahl ihrer Einsatzorte. Neben einer großen und stetig steigenden Zahl von Installationen in deutschsprachigen Ländern wird die VDV-Schrift inzwischen in vielen weiteren europäischen und außereuropäischen Ländern eingesetzt: von Irland und Großbritannien über Griechenland bis nach Hongkong. Die VDV-Schrift wurde 1998 aufbauend auf dem ÖPNV-Datenmodell entwickelt, das 1991 als Schnittmenge zwischen den Datenmodellen existierender Softwarelösungen vom VDV veröffentlicht wurde. Die Spezifikation wird durch einen sehr aktiven Anwenderkreis betreut und liegt, inzwischen mehrfach überarbeitet und erweitert, in der Version 1.4 aus dem Jahre 2008 vor.

Ungeachtet dieser Erfolgsgeschichte kommen neue Herausforderungen auf die Spezifikation zu: So haben sich zwischenzeitlich die üblicherweise verwendeten Techniken für einen Datenaustausch verändert. Während die VDV-Schrift 452 ein qualifiziertes ASCII-Format verwendet (VDV-Schrift 451), ist heute die Übertragung mit der Sprache XML gängig. Aber auch inhaltlich wird inzwischen insbesondere von Fahrplanauskunftssystemen eine größere Breite von Informationen erwartet, als in der VDV-Schrift beschrieben ist.

Aus diesem Grunde wurde im Jahre 2009 in Abstimmung mit der deutschen Nutzergruppe beschlossen, gemeinsam mit anderen Ländern ein europäisches Standardisierungsprojekt auf Ebene des europäischen Normungsinstituts CEN zu beginnen. Möglich wurde dies durch die Mitarbeit von Industrieunternehmen wie Trapeze, Mentz Datenverarbeitung, UVT oder INIT und nicht zuletzt durch die Unterstützung vom Bundesverkehrsministerium.

NeTEx wird entwickelt auf der Basis der Anforderungen und Konzepte der beteiligten Länder (insbesondere Frankreich, Großbritannien, Schweden und Deutschland) und auf der Basis des europäischen ÖPNV-Datenmodells »Transmodel«. Dies war Anfang der 90er-Jahre unter starkem Einfluss des deutschen ÖPNV-Datenmodells entwickelt worden, das ja auch Ausgangspunkt für die VDV-Schrift 452 war. Insofern ist zu erwarten, dass NeTEx eine harmonische Fortentwicklung der VDV-Schnittstelle sein wird. Erste Gegenüberstellungen auf Elementebene haben dies bestätigt.

NeTEx wird einen erheblich größeren Umfang als die VDV-Schrift 452 haben, was dem inzwischen gestiegenen Kommunikationsbedarf zwischen den Systemen Rechnung trägt, aber auch durch die Berücksichtigung der Anforderungen der teilnehmenden europäischen Partner bedingt ist. Dies wird sicher nicht zu einer schnellen Durchsetzung der europäischen Schnittstelle führen. Aufgrund des großen Investitionsbedarfs für Systeme und Kopplungen und des damit einhergehenden längeren Investitionszyklus ist ohnehin nur mit einem langfristigen, über Jahre sich streckenden Wechsel von der VDV-Schrift 452 zu NeTEx zu rechnen. Die VDV-Schnittstelle wird auf jeden Fall auf Jahre hinaus ihre Gültigkeit behalten und sicher auch bei neuen Projekten weiter zum Einsatz kommen.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns
Fachbereichsleiter Informationsverarbeitung, Dokumentation
Telefon 0221 57979-120
bruns@vdv.de

»Der ÖPNV auf Schienen wird manchmal als störend empfunden, weil er mit Geräusch verbunden … «

Das bekannte Zitat von Wilhelm Busch, im Original in Bezug auf die Musik, lässt sich – ohne die beabsichtigte Ironie – im Prinzip auch auf andere Formen von Schallemissionen anwenden, wobei die Meinungen über deren Störwirkung meist geteilt sein werden. Was die vom Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schienen ausgehenden Geräusche betrifft, so werden große Anstrengungen unternommen, damit sie möglichst nicht als störend empfunden werden.

Im schienengebundenen ÖPNV fahren von Elektromotoren angetriebene und mit weiteren Aggregaten ausgerüstete Fahrzeuge mit Rädern aus Stahl auf Schienen aus Stahl, wobei aufgrund physikalischer Gesetzmäßigkeiten Fahrgeräusche entstehen. Diese können durch technische Maßnahmen vermindert, aber nicht völlig vermieden werden. Um die Verkehrsunternehmen (VU) und die Fahrzeughersteller dabei zu unterstützen, hat der VDV kürzlich zwei Schriften veröffentlicht.

Neufassung der VDV-Schrift 154 »Geräusche von Schienenfahrzeugen des ÖPNV«

Bei der Beschaffung von Fahrzeugen legen die VU u. a. auch Anforderungen in Bezug auf die Begrenzung ihrer Geräuschemissionen fest. Dies erfolgt seit 2002 auf der Grundlage der VDV-Schrift 154, die Empfehlungen zu den Pegelhöchstwerten der Fahrzeuge gibt. Sie wird heute nicht nur von den deutschen, sondern auch von vielen VU im Ausland verwendet und kann praktisch als Standardwerk auf diesem Gebiet angesehen werden. Diese Schrift liegt nun in einer aktualisierten und erweiterten Neufassung vor; die Fahrzeug-Industrie war an ihrer Überarbeitung und Fortschreibung beteiligt.

VDV-Schrift 611 »Geräusche in Gleisbögen des schienengebundenen ÖPNV – Handlungsempfehlungen zu ihrer Verminderung«

Beim Befahren von Gleisbögen mit kleinen Radien treten oft zusätzliche Geräusche auf, wobei das Kreischen (oder auch »Quietschen«) allgemein als besonders unangenehm und lästig empfunden wird. Die wichtigsten Ergebnisse eines Forschungsprojekts zu diesem Themenkomplex wurden als VDV-Schrift 611 veröffentlicht. Sie enthält eine Zusammenstellung möglicher Maßnahmen zur Verminderung dieser Geräusche – fahrzeug- und gleisseitig – sowie von Erfahrungen damit. Ein umfangreiches Literaturverzeichnis ermöglicht es, weitergehenden Informationsbedarf zu decken.

Belastung durch Verkehrslärm

Der schienengebundene ÖPNV befindet sich in der paradoxen Lage, dass er, obwohl er bekanntermaßen die umweltfreundlichste Art des Nahverkehrs ist, diesbezüglich stets noch weitergehenden Forderungen unterworfen ist. Idealerweise sollte er praktisch »geräuschlos« ablaufen. Die Tatsache, dass er diesen hohen Anspruch grundsätzlich nicht erfüllen kann, wird oft als sein »Problem« oder »Schwachpunkt« kritisiert. Richtig ist, dass Verkehrslärm störend wirken kann. Dies gilt aber selbstverständlich nicht nur für den Lärm des Schienenverkehrs, sondern auch – und zwar wesentlich mehr – für den allgegenwärtigen Lärm des Straßenverkehrs. Es sollte nicht vergessen werden, dass der schienengebundene ÖPNV diesem gegenüber systembedingt auch noch andere bedeutsame Vorteile hat, z. B. hohe Leistungsfähigkeit und Sicherheit, geringen Flächenbedarf und Energieverbrauch, Abgasfreiheit vor Ort. Um ihren Zweck zu erfüllen, muss die Straßenbahn die Wohngebiete schließlich zumindest tangieren.

Die VU und der VDV sind bestrebt, die grundsätzlich unvermeidlichen Geräuschemissionen des schienengebundenen ÖPNV so weit wie möglich zu minimieren und dadurch seine Umweltfreundlichkeit weiter zu erhöhen. Die beiden o. g. VDV-Schriften können dabei wichtige Dienste leisten.

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

Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen

Die Fahrzeugflotte eines Verkehrsunternehmens stellt eine erhebliche Investition dar, die erhalten werden soll. Die nun überarbeitete VDV-Mitteilung 2303 »Empfehlungen zur Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen« beschreibt die brandverhindernde Konstruktion von Bussen und die entsprechenden Maßnahmen bei der Instandhaltung. So kann die Gefahr vermindert werden, dass die Investition in die Busflotte ein Opfer der Flammen werden kann.

Die ursprüngliche Fassung der VDV-Mitteilung 2303 zur Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen wurde im März 2006 veröffentlicht. Diese Mitteilung stellte in erster Linie eine Empfehlung von umfangreichen konstruktiven Maßnahmen an die Fahrzeughersteller dar, um Brandursachen bereits im Vorfeld auszuschließen bzw. die Folgen von Fahrzeugbränden zu minimieren. Optional wurde damals zur Früherkennung von Bränden, und um Zeit für die Evakuierung der Fahrgäste zu gewinnen, der Einbau einer Brandmeldeanlage empfohlen. Darüber hinaus wurden den Verkehrsunternehmen Hinweise gegeben, wie durch über die normale Wartung hinausgehende Maßnahmen das Gefahrenpotenzial durch Fahrzeugbrände verringert werden kann.

Aktuelle Berichte zu Linienbusbränden in den Medien erregten Aufmerksamkeit und starteten eine Diskussion, ob zusätzlicher Handlungsbedarf besteht. Die Auswertung der aktuellen Ursachen dieser Brandschäden führte jedoch bei der Überarbeitung der VDV-Mitteilung zu keiner veränderten Gewichtung der Verantwortlichkeiten. In erster Linie muss die Fahrzeugindustrie durch geeignete konstruktive Maßnahmen (ECE-R 107) und Materialauswahl die Entstehung von Busbränden wirksam verhindern bzw. das Gefahrenpotenzial auf ein absolutes Minimum reduzieren. Gemäß der ECE-R 107 ist ab dem 1. Januar 2013 für neue Fahrzeugtypen der Einbau einer Brandmeldeanlage europaweit obligatorisch. Da der vielerorts diskutierte zusätzliche Einbau von Brandlöschanlagen in Fahrzeugen die Verantwortlichkeit deutlich in Richtung der Verkehrsunternehmen verschiebt, wurde dieser nicht in den verbindlichen Forderungskatalog aufgenommen.

Selbstverständlich haben auch die Werkstätten in den Verkehrsunternehmen ihren Beitrag im Rahmen von einschlägigen Wartungsinhalten zu leisten. Dazu gehören neben einer Sensibilisierung des Personals regelmäßige Sicht- und Hörproben. Zudem sollte das Fahrpersonal intensiv mit den Verhaltensregeln in Brandfällen vertraut gemacht werden. Die VDV-Mitteilung gibt auch hierzu Hilfestellungen. Ein wichtiger Punkt sind die speziellen Erfordernisse bei alternativen Kraftstoffsystemen wie Erdgas oder Wasserstoff und beim Umstieg auf zukünftige Kältemittel in Klimaanlagen. Den Verkehrsunternehmen wird empfohlen, die Berücksichtigung dieser VDV-Mitteilung zum verbindlichen Bestandteil von Fahrzeugausschreibungen zu machen.

Dieses nicht gestellte Foto zeigt, wie die Schutzwirkung von Brandschutzeinrichtungen drastisch gemindert werden kann

Auch von der baulichen Seite her können Brandschutzeinrichtungen, die über behördliche Anforderungen hinausgehen, sinnvoll sein, um z. B. einen kostengünstigeren Versicherungsschutz zu erzielen. Auch kann so eine niedrigere Einstufung im Risikomanagement des Verkehrsunternehmens erreicht werden, da neben speziellen Betriebseinrichtungen gerade die Fahrzeuge die wesentliche Grundlage des Beförderungsauftrags darstellen. Ein kurzfristiger Ersatz bei einem Teil- oder Totalausfall ist in der Regel nicht möglich.

Neben den behördlichen Anforderungen kann der Brandschutz in Werkstätten, Abstell- und Lagerhallen auch durch Anlagen mit geringen Betriebskosten deutlich erhöht werden. Hierzu gehören neben Rauch- und Temperaturmeldern auch Sprinkleranlagen mit trockener Verrohrung, die keinen zusätzlichen Frostschutz benötigen, und die Abtrennung von Bereichen durch Brandschutzmauern oder -schotte.

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

Zielvorstellung automatisierte Off-Board-Diagnose bei Linienbusflotten

Im liberalisierten Verkehrsmarkt gewinnen Maßnahmen zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit, Reduzierung der Fahrzeugreserve und Optimierung der Fahrzeugkosten noch stärker an Bedeutung. Die automatisierte Off-Board-Diagnose auf der Basis einer offenen Plattform ist eine der aussichtsreichen Optionen für eine weitere Effizienzsteigerung im Linienbusbereich.

Die automatisierte Off-Board-Diagnose nutzt potenziell alle relevanten Informationen, die als Signale auf dem seriellen CAN-Datenbus (Controller Area Network) verfügbar sind. Auf dem CAN-Bus sind alle Sensoren, Aktoren und Steuergeräte des elektronischen Bordnetzes von Linienbussen vernetzt. Die Zustandsgrößen (Signale) auf dem CAN-Bus werden durch die automatisierte Off-Board-Diagnose einer weiteren Auswertung, zielführenderweise auf offener Diagnoseplattform, zur Verfügung gestellt. In Analogie zu den Applikationsprogrammen (Apps) bei Smartphones werden auf der offenen Diagnoseplattform in speziellen Applikationsprogrammen (Expertensystemen) aus den Zustandsgrößen im Rahmen einer Weiterverarbeitung komplexe Fehler identifiziert. Eine »offene« Diagnoseplattform bietet den Vorteil, dass sie öffentlich zugänglich ist und jeder Hersteller eines Subsystems (z. B. Getriebe, Klimaanlage etc.) dort eigene Applikationsprogramme zur Verfügung stellen kann. Die ermittelten Fehler werden dann automatisch an die – in den meisten Verkehrsunternehmen bereits existierende – EDV-gestützte Instandhaltungsplanung übermittelt und einer Abarbeitung mit automatischer Disposition von Instandhaltungspersonal, Material, Arbeitsstand und optimalem Zeitpunkt zugeführt. Grundvoraussetzung eines umfassenden Systems ist die Bereitschaft der Fahrzeughersteller, vollumfänglich CAN-Signale für die Weiterverarbeitung in den Applikationsprogrammen zur Verfügung zu stellen.

VDV als Initiator und erste Pilotanwendungen

Aufgrund des signifikanten Potenzials der automatisierten Off-Board-Diagnose für die weitere Effizienzsteigerung hatte der VDV die Initiative ergriffen und Fahrzeughersteller, Subsystemlieferanten (wie Getriebehersteller), Anbieter von Telematiksystemen und in der Instandhaltungsplanung tätige Softwarehäuser zur Schaffung eines offenen Standards zusammengeführt. Eine erste Pilotanwendung konnte zwischenzeitlich bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH in Herten erfolgreich aufgebaut werden. Dort und in weiteren Unternehmen wird erwogen, sukzessive die Fahrzeugneuzugänge mit dieser Technik auszustatten.

Erwartete Effizienzsteigerung

Die automatisierte Off-Board-Diagnose führt zu einer Reduzierung der Zeit für die Fehlersuche und damit potenziell zu einer Reduzierung der Personalkennzahl in der Instandhaltung. Weiter werden schwere Fehler durch frühzeitige Erkennung und gezielte Hinweise an das Fahrpersonal vermieden, was die Fehlerfolgekosten reduziert und eine signifikante Verringerung von Ausfallzeiten auf der Strecke – somit eine signifikant höhere Verfügbarkeit – zur Folge hat. Die Optimierung der Instandhaltungsabläufe durch planbarere Arbeiten senkt wiederum die Personalkennzahl. Letztendlich bewirkt eine »frühzeitig vermiedene« Instandhaltung eine höhere Fahrzeugqualität und geringere Fahrzeugreserve. Die zeitnahe Disposition von Ersatzteilen führt darüber hinaus zu weiterer Ablaufoptimierung. Außerdem wird durch geeignete Rückmeldungen des momentanen Kraftstoffverbrauchs an das Fahrpersonal eine kraftstoffsparende Fahrweise gefördert. Es besteht auch Potenzial für weitere komplementäre Anwendungen, wie die Fahrgastinformation an Bord in Echtzeit. Angesichts des erwarteten signifikanten Kostensenkungspotenzials strebt der VDV an, die automatisierte Off-Board-Diagnose auf offener Plattform zur zukünftigen Standardlösung für Busverkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.

Prof. Dr.-Ing. Ralph Pütz
Fachbereichsleiter Kraftfahrzeuge, Obusse, Duobusse, Betriebshöfe und Werkstätten
Telefon 0221 57979-135
puetz@vdv.de

Abnahme von Fahrzeugen gemäß BOStrab: Ein Problemfall und seine Lösung

In den letzten Jahren erfordern die Abnahme und Inbetriebnahme von Fahrzeugen gemäß BOStrab zum Teil einen erheblichen Zeit- und Finanzaufwand. Die Gründe für diese unerfreuliche Situation sind vielfältig. Eine Verbesserung kann nur durch eine enge und zielgerichtete Zusammenarbeit aller Beteiligten erreicht werden, wie am Beispiel der Technischen Regeln zur BOStrab »Fahrzeugabnahme« deutlich wird.

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) besagt in Abs. 1 des § 62 »Abnahme« Folgendes: »Neue oder geänderte Betriebsanlagen und Fahrzeuge dürfen außer zur Ermittlung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde sie abgenommen hat.« In den nachfolgenden Absätzen wird kurz und knapp das Abnahmeverfahren beschrieben, ohne die Verfahrensabwicklung des Abnahmeprozesses zu präzisieren.

Je nach Bundesland unterschiedliche Abnahmeprozeduren

In Deutschland exisitieren wegen des Föderalismus z. B. bei den Technischen Aufsichtsbehörden nur wenige Gemeinsamkeiten bei der Fahrzeugabnahme. Dies ist u. a. auf die sehr unterschiedliche personelle Besetzung dieser Behörden in den einzelnen Bundesländern zurückzuführen: Die Bandbreite reicht von einem für alle Bereiche zuständigen Verwaltungsbeamten bis zu mehreren Ingenieuren, die sich ausschließlich mit der Fahrzeugtechnik befassen. Aber auch die gemäß § 5 (2) BOStrab beschriebene Möglichkeit, sich der Betriebsleiter als sachkundige Personen bei der Ausübung der Aufsicht zu bedienen, wird unterschiedlich gehandhabt. Darüber hinaus verlangen manche Behörden zusätzliche Gutachten, z. B. zur Entgleisungssicherheit, Festigkeit der Fahrzeuge etc.

Problematische Anwendung von Normen

Ein weiteres Problemfeld bei der Fahrzeugabnahme stellen die zu berücksichtigenden Normen dar. Hierbei ist zwischen zwei verschiedenen Problematiken zu unterscheiden, die im Grundsatz nichts miteinander zu tun haben: Einhaltung von Normen, die erst im Zeitraum zwischen Fahrzeugbestellung und Inbetriebnahme in Kraft getreten sind, und Anwendbarkeit der Normen. Im ersten Fall ist das Problem, dass z. B. beim Personennahverkehr der Eisenbahnen wegen Unklarheiten bei der Normenanwendung Fahrzeugzulassungen mit erheblicher Verspätung erteilt wurden, was mehrfach zu beträchtlichen Verzögerungen bei der Aufnahme von neuen Verkehrsleistungen führte. Im Bereich der Eisenbahnen dürfte eine deutliche Verbesserung erreicht werden, wenn das vom BMVBS, EBA, Hersteller und Betreiber (vertreten durch den VDV) erstellte »Handbuch Eisenbahnfahrzeuge – Leitfaden für Herstellung und Zulassung« auch tatsächlich angewandt würde.

Die zweite Problematik ist für den öffentlichen städtischen Schienenpersonennahverkehr nach PBefG noch diffiziler: Nicht wenige aktuelle europäische Bahnnormen, insbesondere die für den mechanischen Teil von Fahrzeugen, wurden erstellt, um die Interoperabilität der Fahrzeuge auf dem europäischen Eisenbahnnetz zu gewährleisten. Da ein großer Teil dieser Normen für alle Schienenfahrzeuge gilt, sind Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeuge zwangsläufig mit einbezogen und müssen jetzt Anforderungen erfüllen, die im städtischen Bahnbetrieb nie gestellt werden würden.

Erstellung von Technischen Regeln »Fahrzeugabnahme«

Der VDV und sein Schienenfahrzeugausschuss haben sich dieser Problematiken angenommen: In enger Zusammenarbeit mit Vertretern von Technischen Aufsichtsbehörden werden die Technischen Regeln zur BOStrab (TR Strab) »Fahrzeugabnahme« erstellt. Ziel dieser TR Strab ist es, einen bundeseinheitlich verbindlichen und von Technischen Aufsichtsbehörden, Verkehrsunternehmen sowie Herstellern gemeinsam getragenen Handlungsrahmen für die Verfahrensabwicklung einer Fahrzeugabnahme zu schaffen. Dieses Regelwerk muss hierfür die Verfahrensabläufe für den Herstellungs-, Abnahme- und Zulassungsprozess von Fahrzeugen nach BOStrab aufzeigen und präzisieren.

Spezielle Normen für städtische Schienenbahnen

Weiterhin konnte der VDV erfolgreich durchsetzen, dass mit speziellen europäischen Normungsaktivitäten für städtische Schienenbahnen (»Urban Rail Systems«) begonnen wurde. Hierzu wurde ein EU-Normungsmandat initiiert, in dessen Rahmen eine Liste der anzupassenden europäischen Normen erstellt wurde, um diese zukünftig sinnvoll auf Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeuge anwenden zu können. An der noch zu beginnenden Normungsarbeit werden sich Mitarbeiter der VDV-Geschäftsstellen und des Schienenfahrzeugausschusses maßgeblich beteiligen.

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

Rahmendienstanweisungen als Hilfsmittel für einen hochwertigen Arbeitsschutz

Die gesetzlichen und berufsgenossenschaftlichen Regelwerke für den Arbeitsschutz wurden in den vergangenen Jahren umfassend neu gestaltet. Als Ersatz für zurückgezogene Unfallverhütungsvorschriften (UVV) wird der Ausschuss für elektrische Energieanlagen (AEE) Rahmen-Dienstanweisungen in Form von VDV-Schriften erstellen. Die erste derartige Publikation über das Arbeiten unter Spannung wurde 2011 fertiggestellt.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes sind im Umbruch. Die Mindeststandards sind jetzt in EU-Richtlinien definiert, die in nationale Gesetze und Verordnungen umgesetzt werden müssen. Parallel wird von der Politik gefordert, dass die Unternehmen eine größere Freiheit bei der Gestaltung des Arbeitsschutzes vor Ort erhalten sollen. Dies führt dazu, dass bewährte Unfallverhütungsvorschriften (UVV) von den Berufsgenossenschaften als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung zurückgezogen und vom Gesetzgeber durch Technische Regeln zur Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) ersetzt werden.

Die BetrSichV stellt als eine der zentralen Vorschriften des Arbeitsschutzes die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer bei der Benutzung von Arbeitsmitteln in die Verantwortung des Betreibers. Um nicht Gefahr zu laufen, das hohe Sicherheitsniveau im Arbeitsschutz durch den Wegfall der UVV aufzugeben, werden Technische Regeln zur BetrSichV (TRBS) erarbeitet. Diese Technischen Regeln konkretisieren die BetrSichV gefährdungsbezogen und sollen so branchenübergreifend die Vermutung der Einhaltung der Vorschriften der BetrSichV nahelegen, wenn die in den jeweiligen Technischen Regeln genannten Maßnahmen umgesetzt werden.

Der Ausschuss für elektrische Energieanlagen (AEE) beschloss daher, diverse Rahmendienstanweisungen für sein Arbeitsgebiet zu erstellen. Diese als VDV-Schriften veröffentlichten Publikationen sollen einerseits die Lücke schließen, die durch die Zurückziehung der UVV entstanden ist, und andererseits den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit geben, auf einfache Weise ein unternehmensbezogenes Regelwerk für einen an den örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten orientierten Arbeitsschutz zu erstellen. Die Erstellung der Rahmendienstanweisungen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft VBG – Branche ÖPNV/Bahnen (ehemals BG Bahnen), um von dem umfassenden Wissen der Mitarbeiter der Berufsgenossenschaft über den Arbeitsschutz zu profitieren.

Arbeiten an unter Spannung stehenden Teilen einer Oberleitungsanlage der Straßenbahn in Darmstadt

Die erste Rahmendienstanweisung wurde als VDV-Schrift 570 im September 2011 veröffentlicht und behandelt das Arbeiten unter Spannung an Oberleitungsanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen, im Allgemeinen Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Dieses Thema erschien dem AEE als besonders wichtig, da es vor allem bei Straßen- und Stadtbahnen üblich ist, unter Spannung zu arbeiten. Grund für diese Vorgehensweise ist, dass der Fahrbetrieb bei Instandhaltungsarbeiten an freigeschalteten d. h. spannungslosen, Oberleitungsanlagen wesentlich behindert wäre. Um Arbeitsunfälle beim Arbeiten unter Spannung zu vermeiden, sind u. a. genaue Regelungen zur Auswahl und Ausbildung des Personals zu treffen sowie bestimmte Anforderungen an den Arbeitsort, die Arbeitsverfahren und die Anlage zu stellen. Die verantwortlichen Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen wurden über die neuen Vorschriften und die Philosophie der VDV-Schrift 570 auf diversen Veranstaltungen im Jahr 2011 (u. a. Oberleitungsseminar, Meisterfachgespräche Oberleitung und Stromversorgung) sowohl von Mitarbeitern des Ausschusses bzw. seiner Untergremien als auch von Mitarbeitern der Berufsgenossenschaft ausführlich informiert.

Der AEE wird es nicht bei der o. g. Rahmendienstanweisung belassen, sondern nach genauer Sichtung der sich permanent wandelnden Vorschriftensituation entscheiden, zu welchen Themen noch weitere Rahmendienstanweisungen erstellt werden sollten.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg
Fachbereichsleiter Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge, 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.

Den Kunden jederzeit und an jedem Ort informieren – Einblicke in die Leitstellen der Zukunft

Gemeinsam mit dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) veranstaltete die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg im November 2011 bereits die zweite Informationsveranstaltung für die Mitglieder beider Verbände. Die unter dem Titel »Einblicke« laufende Veranstaltungsreihe beschäftigte sich diesmal mit dem Thema »Leitstellen der Zukunft«. Im Fokus von Vorträgen und Diskussion waren die Themen Fahrgastinformation in Echtzeit, Anschlusssicherung, Smartphones, dynamische Routenführung beim Bus, Betriebsfunk mit öffentlichen Netzen sowie der Versuch einer Abgrenzung zwischen den Begriffen Regio-RBL und RBL-Light.

Echtzeitanzeige in einer Stadtbahn der Stuttgarter Straßenbahnen AG

Nachdem sich rechnergestützte Betriebsleitstellen zur Überwachung und Steuerung des Betriebsablaufs in größeren Verkehrsunternehmen längst etabliert haben, gerät mittlerweile das Ziel, den Kunden während seiner Reise möglichst lückenlos zu informieren, zunehmend in das Zentrum der Bemühungen um mehr Servicequalität.

Längst zum anerkannten Liebling der Fahrgäste geworden sind Anzeigen an und um die Haltestelle, die den Kunden über den Zeitpunkt der nächsten Abfahrten informieren. In den meisten Fahrzeugen bekommt der Fahrgast zudem den Namen der nächsten Haltestelle sowohl akustisch als auch optisch angezeigt. Vereinzelt wird er dort auch schon über die nächsten Anschlussverbindungen in Kenntnis gesetzt und darüber informiert, ob er genug Zeit hat, den Anschluss noch zu erreichen.

Weitere Informationsquellen sind das Internet und mehr und mehr Smartphones, die viele Kunden ständig mit sich tragen. Die Idee, auf der Grundlage dieser inzwischen zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten den Kunden jederzeit und an jedem Ort mit Informationen zu versorgen, liegt auf der Hand. Ein solch kundenfreundlicher Service erfordert jedoch nicht nur ergänzende Software, sondern auch eine aufwendige technische Infrastruktur, die nicht zuletzt außerhalb des städtischen Umfelds erst geschaffen werden muss.

Die dazu angestellten Überlegungen und erste Lösungen wurden vorgestellt von den hochkarätigen Referenten, Volker Grunow von BLIC (RBL Light – was steckt dahinter?), Armin Fettinger von INIT (Nie mehr ratlos – Dynamische Routenführung beim Bus), Volker Greitzke von Trapeze ITS (Dynamische Anschlusssicherung am Beispiel Stuttgarter Straßenbahnen AG), Claus Dohmen von IVU (Grenzenlose Kommunikation – Vollwertiger Betriebsfunk mit öffentlichen Netzen?) sowie Dr. Wolfgang Kieslich von MRK Management Consultants (Größere Kreise ziehen – Regio-RBL).

Finanzierung noch nicht geklärt

Nach den durchweg gelungenen und hoch informativen Vorträgen schloss sich eine längere, von Uwe Grote, dem Geschäftsführer der Landesgruppe moderierte Diskussion an, wie weit die Branche auf dem Weg zum umfassend informierten Kunden schon gekommen ist und welche weiteren Schritte anstehen. Weitgehende Einigkeit herrschte darüber, dass alle technischen Voraussetzungen für eine flächendeckende Information bereits existieren, wenngleich es unterschiedliche Vorstellungen darüber gibt, wie die konkrete technische Ausgestaltung aussehen soll. Einigkeit herrschte auch darüber, dass die Systeme einen höheren Grad von Komplexität erreichen, der nicht nur technisch höchste Anforderungen stellt, sondern auch neue organisatorische Fragen aufwirft. Wer soll die neuen Systeme betreiben und wie wird sichergestellt, dass sie an den nicht zu vermeidenden Schnittstellen zusammenpassen?

Schließlich müssen für die Systemabdeckung des städtischen Umfeldes und des ländlichen Raumes erhebliche finanzielle Mittel aufgebracht werden, welche die Unternehmen nicht alleine aufbringen können. Es gilt somit auch hier, die Politik mit ins Boot zu holen, um die Chancen des ÖPNV im Wettbewerb mit dem privaten Pkw offensiv zu nutzen.

Dipl.-Ing. Uwe Grote
Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg
Telefon 0711 7885-7201
grote@vdv.de

§ 45a PBefG: Freistaat Bayern nimmt längst überfällige Anpassung der Kostensätze vor

Mit 70 550 Quadratkilometern ist der Freistaat Bayern der größte Flächenstaat unter den 16 Bundesländern in Deutschland. Für die Erschließung der Fläche mittels des ÖPNV kommt den staatlichen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG deshalb eine besondere Bedeutung zu. Nach vielen Jahren hat auch der Freistaat Bayern, u. a. auf beharrliches Drängen des VDV Bayern, erkannt, dass die Kostensätze, die zum Teil noch auf dem Stand von 1993 waren, dringend angepasst werden mussten. Insbesondere für die Regionalbusunternehmen, aber auch für die städtischen Verkehrsunternehmen in Bayern bedeutet diese Anpassung eine spürbare Entlastung.

Im Gegensatz zu den meisten Bundesländern hat der Freistaat Bayern bisher von der Öffnungsklausel nach § 64a PBefG noch keinen Gebrauch gemacht, d. h., es kommt noch das alte Ausgleichsverfahren nach Bundesrecht zur Anwendung.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, fließen die danach ausgereichten Mittel den Verkehrsunternehmen zu. Diese sind nach § 1 der PBefGKostenVO in vier Kostensatzgruppen (KSG) unterteilt.

- **KSG I:** Gültig für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Straßenbahnen bzw. Bussen in Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern betreiben.
- **KSG II:** Gültig für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit mehr als 44 000 Einwohnern betreiben.
- **KSG III:** Gültig für Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Omnibussen in Gemeinden mit bis zu 44 000 Einwohnern betreiben.
- **KSG IV:** Gültig für Unternehmen, die überwiegend sonstigen Linienverkehr mit Omnibussen im Überlandlinienverkehr betreiben.

Dringender Handlungsbedarf

Während sich die maßgeblichen Kostenpositionen Fahrpersonal, Dieselkraftstoff und Fahrstrom in den letzten Jahren ständig nach oben entwickelten, verharrten die Kostensätze auf ihrem bisherigen Niveau. Im Jahr 2003, dem Jahr vor Inkrafttreten der Kürzungen nach dem damals sogenannten »Koch-Steinbrück-Prinzip« (4-8-12 Prozent), belief sich das Gesamtvolumen bei diesem Finanzierungsinstrument auf insgesamt 123 Millionen Euro. Nachdem die letzte Stufe mit einer Kürzung um 12 Prozent im Jahr 2006 seine Wirkung entfaltet hat, lag das Volumen nur noch bei 108 Millionen Euro. Notgedrungen mussten die Verkehrsunternehmen ihre Tarife im Ausbildungsverkehr in den Folgejahren überproportional anheben, was aber durch das geltende Berechnungsverfahren zwangsläufig zu einer weiteren Absenkung der Ausgleichsleistungen führte.

Umso mehr insistierten die beiden Branchenverbände – VDV und der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO) e. V. – unter Einsatz aller zur Verfügung stehenden Mittel, dass nun endlich etwas geschehen müsse. In diesem Sinne folgten ein reger Schriftverkehr mit Ministerien und Landtagsabgeordneten sowie eine Reihe von Gesprächen.

Was lange währte ...

Erst im Jahr 2010, als das Ergebnis einer neueren Kostensatzuntersuchung vorlag, kam Bewegung in die Sache. Es bewirkte eine zum 1. Januar 2011 gültige Erhöhung der Kostensätze um linear 9 Prozent. Ein relativ erfreuliches Ergebnis – relativ deshalb, weil zwei von vier Kostensätzen zu diesem Zeitpunkt bereits 18 Jahre alt waren.

Von Erfolgen und Vätern

Bekanntermaßen reklamieren am Ende eines solchen Prozesses viele Akteure den Erfolg für sich. Der VDV Bayern hatte – wie auch immer man ihn quantifiziert – einen maßgeblichen Anteil daran. Ein schöner Erfolg, vor allem aber für seine Mitgliedsunternehmen.

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel
Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Bayern
Telefon 089 470-2484
poel@vdv.de

Die hessischen Mobilitätsketten der Zukunft sind e-mobil – VDV im Jahr 2011 mit dem Land Hessen und den Kommunen im Dialog

»Wie sind wir im ÖPNV in Zukunft hessenweit mobil? Welche Perspektiven bietet die E-Mobilität und wie verknüpfen wir sinnvoll die Verkehrsmittel untereinander?« Über diese Themen beriet die Frühjahrsversammlung der VDV-Landesgruppe Hessen in Kassel.

Die rund 100 Mitglieder und Gäste der VDV- Landesgruppe diskutierten mit Vertretern der DB Fuhrpark GmbH und der Leitstelle Elektromobilität Rhein-Main über die Rolle der E-Mobilität als Baustein einer CO_2-freien Reisekette und darüber, wie eine möglichst nachhaltige Unterstützung durch die hessische Kommunal- und Landespolitik für die Forschung sowie die Umsetzung innovativer E-Mobilitätsprojekte aussehen könnte. Seitens des Landes unterstrich als Ehrengast die Hessische Staatsministerin für Wissenschaft und Kunst, Eva Kühne-Hörmann, MdL (CDU), dass mit der Bündelung der elektromobilen Aktivitäten der von Union und FDP geführten Hessischen Landesregierung nicht das Ziel verfolgt werde, ein »staatliches Beschaffungsprogramm« für Elektrofahrzeuge zu initiieren. Es sollen vielmehr möglichst viele Partner gewonnen werden, um gemeinsam den sehr guten Standort Hessen auch als Elektromobilitätsstandort weiter zu positionieren und das Thema dauerhaft zu verankern. Bestandteil der hessischen Strategie sei auch die Bündelung der Aktivitäten aus Wirtschaft und Wissenschaft bei der Elektromobilität mit dem Ziel einer landesweiten Vernetzung – insbesondere im Forschungs- und Anwendungsbereich. Ergänzend werde bei der Forschungsförderung des Landes angestrebt, die verschiedenen Möglichkeiten der ressortübergreifenden Förderungen auf Bundes- und auf europäischer Ebene noch effizienter und effektiver nutzen zu können.

Berieten über die Chancen der Elektromobilität in Hessen: v. l. n. r. Michael Budig, Oliver Wolff, die Landtagsabgeordneten Jochen Paulus, Eva Kühne-Hörmann und Karin Müller, Holger Schach (Geschäftsführer Regionalmanagement Nordhessen GmbH) und Dr. Thorsten Ebert (Vorstand Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG)

VDV-Mitgliedsunternehmen als starker Partner bei E-Mobilität

Michael Budig, der in seinem Amt als VDV-Landesvorsitzender Hessen bestätigt wurde, sah es in der Diskussion über Elektromobilität als unverzichtbar an, dass die Verantwortungsträger in Gesellschaft, Wissenschaft und Politik das vorhandene Know-how – insbesondere der Verkehrsunternehmen vor Ort – intensiv nutzen, um die Erfolg versprechenden Ideen und Projekte kundenorientiert umzusetzen. Budig lobte dabei gemeinsam mit dem Hauptgeschäftsführer des VDV, Oliver Wolff, die Aktivitäten des Landes Hessen wie auch der Stadt Kassel, bei der E-Mobilität »Stück für Stück«, aber stetig voranzukommen. »Die Verkehrsunternehmen mit ihrer qualifizierten Belegschaft verfügen bereits über eine zum Teil weit über 100-jährige Erfahrung auf diesem Gebiet«, so die beiden VDV-Repräsentanten. Eine gegebenenfalls einseitige Förderung oder Priorisierung der Automobilwirtschaft bei dieser Thematik lehnte der hessische Landesvorsitzende Budig ausdrücklich ab, da diese den grundsätzlichen verkehrlichen und energiepolitischen Herausforderungen der Zukunft allein sicher nicht gerecht werden könne.

Bernhard Gässl
Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Hessen
Telefon 069 213-22432
gaessl@vdv.de

Nahverkehr der Zukunft braucht politische Unterstützung

Anders als andere Bundesländer finanziert Niedersachsen den ÖPNV ausschließlich aus den Mittelzuweisungen des Bundes. Eine Aufstockung durch Landesmittel findet inzwischen weder bei den Investitions- noch bei den Betriebskostenzuschüssen statt. Folglich bildet das Engagement für die Sicherung dieser Bundesmittel notwendigerweise einen Schwerpunkt der Landesgruppenarbeit. Gleichzeitig geht es aber auch darum, gegenüber den Entscheidungsträgern die Bedeutung und das Potenzial von ÖPNV und Schienengüterverkehr deutlich zu machen.

Alle Fachleute sind sich einig: Auch über das Jahr 2013 hinaus müssen die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz mindestens in der heutigen Höhe für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung stehen. Aber wie kann diese VDV-Forderung politisch abgesichert werden? Nachdem eine vom VDV angemahnte gesetzliche Regelung durch den Minister als unnötig abgelehnt wurde, entwickelte sich im Laufe des Jahres eine lebhafte Diskussion. Die Grünen brachten einen Entwurf für ein niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in den Landtag ein, das neben der Zweckbindung auch eine Erweiterung der Fördertatbestände umfasste. Im Zusammenhang mit der Beratung dieses Gesetzentwurfs wurde die Sicherung der Finanzierung gegenüber der Landespolitik nachdrücklich durch den VDV thematisiert.

Im Schulterschluss mit den kommunalen Spitzenverbänden und durch gezielte Einzelgespräche gelang schließlich doch ein wesentlicher Erfolg. Zwar wurde der Gesetzentwurf der grünen Opposition erwartungsgemäß durch die Regierungsfraktionen CDU und FDP abgelehnt. Im Gegenzug brachten diese aber einen eigenen Entschließungsantrag ein, der die gewünschte Zweckbindung zum Ziel hatte. Aus Sicht des VDV wäre eine gesetzliche Regelung zwar eindeutig zu bevorzugen, aber auch der parlamentarische Entschließungsantrag stellt für die Branche eine wichtige Absicherung dar.

Podiumsdiskussion zur Zukunft des Nahverkehrs

Die Zukunft des Nahverkehrs in Niedersachsen war Thema einer gemeinsamen Veranstaltung von VDV und üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG. Am 9. November 2011 kamen etwa 100 Teilnehmer aus Politik, Unternehmen und Verbänden in den üstra-Betriebshof Glocksee. Podiumsgäste waren Minister Jörg Bode sowie die verkehrspolitischen Vertreter der Landtagsfraktionen. Diese diskutierten über die künftige Rolle des Nahverkehrs und die notwendige Finanzausstattung. Flankiert wurde diese Veranstaltung durch den breiten Versand eines Newsletters mit umfangreichen Informationen zu den Zukunftsthemen, Finanzierungsfragen und den Positionen des VDV.

Der Verkehrsminister, die Verkehrspolitiker der Landtagsfraktionen, der Regionspräsident, der VDV-Landesgruppenvorsitzende und der üstra-Vorstand bei der Veranstaltung »Zukunft des Nahverkehrs«

Professioneller Relaunch der »Landesgruppen-News«

Der landespolitische Newsletter bildet seit 2009 ein wesentliches Element in der Landesgruppenkommunikation. Er zielt sowohl nach innen auf die VDV-Mitglieder als auch nach außen auf die Politik, die Fachöffentlichkeit und die Medien. Nachdem die bisherigen Ausgaben ausschließlich »mit Bordmitteln« in der Landesgruppengeschäftsstelle erstellt wurden, war es an der Zeit, das Erscheinungsbild und die redaktionelle Qualität auf eine neue Stufe zu stellen. Seit Dezember 2011 erfolgt die Erstellung mit externer redaktioneller und grafischer Unterstützung. Beides war dringend notwendig, um die Themen und Standpunkte des VDV auf Landesebene deutlich professioneller und häufiger präsentieren zu können.

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

Hochmodernes Busverkehrsnetz, Kampf um Schulwegkostenfreiheit und drohende Einsparungen bei Ausgleichsleistungen

Die Aufgaben sind in den von der Landesgruppe Nord betreuten Ländern naturgemäß sehr unterschiedlich: In der Metropole Hamburg wird der öffentliche Verkehr traditionell zielgerichtet und bedarfsorientiert ausgebaut und finanziert. Dagegen geht es in den ländlich geprägten Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein vordringlich darum, den Status quo bei Angebot und Finanzierung zumindest zu halten.

Hamburg

Nach der Hamburger Bürgerschaftswahl hat die neue Regierung die Planungen für die Stadtbahn eingestellt und stattdessen die Schaffung eines hochmodernen Busverkehrs angekündigt. Die Betriebsaufnahme der im Bau befindlichen U4 in die Hafencity ist planmäßig für Herbst 2012 vorgesehen. Für den Bau der S4-Strecke von Hamburg bis Bad Oldesloe wurde die Vorentwurfsplanung in Angriff genommen. Im Herbst wurde ein von der Landesgruppe begleitetes, schon jetzt überaus erfolgreiches Alkoholkonsumverbot im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) eingeführt. Im März startete das Pilotprojekt »Einstieg vorn«, das die Schwarzfahrerquote in den Bussen deutlich minimierte und im Frühjahr 2012 auf das gesamte HVV-Gebiet ausgeweitet werden soll. Zudem läuft seit Ende November im Pilotbetrieb ein für den Vertrieb der Zukunft wichtiges und auf der VDV-Kernapplikation basierendes E-Ticket-Projekt.

Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern entfaltete das novellierte Schulgesetz ebenso seine volle Wirkung wie die 2. Kreisgebietsreform. Beides führte für die Verkehrsunternehmen zu teilweise deutlich erhöhtem Mehraufwand (Ganztagsschulkonzepte, kreisgrenzenübergreifende Schüler- und Linienfahrten). Die Landesgruppe steht hier in engem Dialog mit dem Ministerium. Darüber hinaus kämpft die Landesgruppe für die Schulwegkostenfreiheit flächendeckend für das gesamte Land, denn die unterschiedlichen Finanzierungsmodelle in kreisfreien Städten und Landkreisen bzw. innerhalb der Kreise führen zu einem Flickenteppich höchst unterschiedlicher Verfahrensweisen. Darüber hinaus hat sich die Landesgruppe erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Ende 2011 abgelaufene erfolgreiche AusgleichsVO für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden im Jahr 2012 weiter fortgeführt wird. Das 6. Verkehrsforum im Mai in Rostock-Warnemünde stand unter dem Motto »Der ÖPNV hat Zukunft in Mecklenburg-Vorpommern!« und beschäftigte sich mit zukunftsträchtigen Technologien, Verkehrsarten und Beförderungskonzepten.

Schleswig-Holstein

Bei der Geschäftsstelle der VDV-Landesgruppe in Schleswig-Holstein hat Dr. Joachim Schack vom altersbedingt ausgeschiedenen Walter Koch mit Wirkung zum 1. April 2011 die Geschäftsführung der Landesgruppe übernommen. Die vielfältige Interessenwahrnehmung und Lobbyarbeit der Landesgruppe war auf politischer Seite bereits deutlich geprägt von den im Mai 2012 anstehenden Landtagswahlen. Dies gilt etwa für die von der Landesgruppe abgelehnte Dezentralisierung der Genehmigungszuständigkeit auf die Aufgabenträger, aber auch für die gegenwärtig in der Anhörung befindlichen FinanzierungsVO. Hier plant die Landesregierung gegen den Widerstand der Landesgruppe, die schon unterhalb des Bedarfs ausgezahlten Kommunalisierungsmittel – ohne Dynamisierung – einzufrieren. Bei der Revision der Entflechtungsmittel gelang es erfolgreich, die Landesregierung von der Notwendigkeit einer Nachfolgeregelung zu überzeugen. Hinsichtlich der geforderten Tariftreueregelung wird es nach den Wahlen einen neuen Anlauf geben, da das Mittelstandsförderungs- und Vergabegesetz eine solche Regelung nicht enthält.

Fahrgastrückgang und sinkende Schülerzahlen stellen Verkehrsunternehmen im ländlichen Raum vor neue Herausforderungen

Rechtsanwalt Dr. Joachim Schack
Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Nord
Telefon 0431 61427
schack@ovn-online.de

VDV-Busse werden in NRW schneller »grün«

Der Einsatz umwelteffizienter Fahrzeuge gehört zum Selbstverständnis der VDV-Mitgliedsunternehmen in NRW. Deshalb werden alle regelmäßig benötigten Busse mit roter und gelber Plakette wesentlich schneller, nämlich bis 2015, durch solche mit grüner Plakette ersetzt. Für den Übergangszeitraum gewährt das Umweltministerium in NRW Ausnahmegenehmigungen für das Befahren der stark ausgeweiteten Umweltzonen.

In zahlreichen Regionen Nordrhein-Westfalens ist die Luftqualität stark verbesserungsbedürftig und erfordert zusätzliche Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Vor diesem Hintergrund werden derzeit die Umweltzonen in NRW weiträumig ausgeweitet und bestehende Einfahrverbote verschärft. Betroffen wären auch Busse gewesen, und zwar mit teils erheblichen wirtschaftlichen Folgen für die Unternehmen und mit sogar potenziell nachteiligen Folgen für die Umwelt. Schließlich ist ein wenig umwelteffizienter Bus immer noch günstiger als das Äquivalent umweltfreundlicher Pkw. Alternativ wäre es auch möglich, Busse mit Filtern nachzurüsten. Sie erhielten dann zwar die »grüne« Plakette, würden aber die Stickoxydbelastung erhöhen. Gerade Stickoxyde entwickeln sich aber immer mehr zum Problem in Ballungsräumen, während die verkehrsspezifische Feinstaubbelastung in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist.

Deshalb haben das Umweltministerium NRW, der Städtetag NRW und der VDV NRW einen ganz anderen Lösungsansatz gewählt und sich im Rahmen einer »Vereinbarung zur Umstellung der Busflotte von VDV-Mitgliedsunternehmen in NRW hin zu emissionsarmen Fahrzeugen« verständigt, auf eine Filternachrüstung zu verzichten und stattdessen landesweit die Neubeschaffung von Fahrzeugen deutlich zu beschleunigen. Bis 2015 werden alle für das regelmäßige Angebot notwendigen Fahrzeuge eine grüne Plakette haben, und zwar nicht nur diejenigen, die in Gebieten mit schlechter Luftqualität unterwegs sind.

Schon heute sind rund 50 Prozent der Fahrzeuge, die die VDV-Mitgliedsunternehmen in NRW einsetzen, mit Euro-5- oder EEV-Motoren ausgestattet. Insgesamt haben bereits knapp zwei Drittel der Fahrzeuge eine »grüne« Plakette. Das zeigt das vorbildliche Beschaffungsverhalten der VDV-Mitgliedsunternehmen in NRW. Von dieser Quote ist der gewerbliche Güterverkehr ebenso weit entfernt wie privat genutzte Pkw.

Im Gegenzug hat sich die Landesregierung bereit erklärt, für Busse mit roter Plakette eine Befreiung von Verkehrsverboten in Umweltzonen bis Ende 2012 zu erteilen. Busse mit gelber Plakette sind bis Ende 2015 von Fahrverboten befreit. Darüber hinaus gibt es noch Ausnahmen für Busse, die untergeordnete Leistungsanteile erbringen wie beispielsweise einzelne Verstärkerfahrten oder Leistungen zu Großveranstaltungen. Fahrzeuge von Subunternehmern werden von dieser Regelung übrigens mit umfasst.

Entwicklung der NOx-/Partikelemissionen (g/kWh) der VDV-Busflotte in Nordrhein-Westfalen

Hinweis: Es wurde vorsorglich unterstellt, dass erst ab Mitte 2013 nur noch EURO-6-Fahrzeuge beschafft werden (für bestehende Serien gesetzliche Pflicht ab 1. Januar 2013, für neue ab 1. Januar 2014)

Die VDV-Mitgliedsunternehmen haben sich allerdings verpflichtet, umwelteffiziente Fahrzeuge heute vorrangig dort einzusetzen, wo die Schadstoffbelastung schon vergleichsweise hoch ist. Darüber hinaus wird es flankierende Initiativen geben, die mittelbar die Schadstoffbelastung senken, wie z. B. Marketingmaßnahmen zum höheren Absatz von Jobtickets.

Der vereinbarte Migrationspfad der Busflotte wird regelmäßig gemeinsam überwacht

Sicherlich waren bis zu dieser Vereinbarung zahlreiche Hürden zu überwinden. Allerdings zeigt sich, dass mit einer in die Zukunft gerichteten Migrationsstrategie für die Fahrzeugflotte mehr erreicht werden kann als mit dem klassischen Handlungsinstrument des Verbots. Dieser kooperativ angelegte Weg könnte sicherlich für viele weitere Fragestellungen beispielhaft sein, ganz abgesehen von den positiven Nebeneffekten: Neue Busse sparen Wartungsaufwand und erhöhen die Fahrgastattraktivität.

Volker Wente
Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe NRW
Telefon 0221 57979-138
wente@vdv.de

Ländlicher Verkehr stärker im Mittelpunkt

Landesgruppenarbeit ist ein Spiegel der Aktivitäten des Gesamtverbands – dies gilt auch für das Jahr 2011. Die Landesgruppe Ost hat sich für eine zukunftssichere Finanzierung des ÖPNV und der Schieneninfrastruktur eingesetzt. Zunehmend in den Mittelpunkt des Interesses rückt jedoch die Perspektive des ländlichen Verkehrs unter den gegebenen demografischen Entwicklungen, die in den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt zum Teil dramatische Auswirkungen erkennen lassen.

Zentrales Ziel im Jahr 2011 war es, von den Landesregierungen klare Aussagen zur Zweckbindung der Entflechtungsgesetzmittel zu erhalten. Gelungen ist uns das nur zum Teil. In Brandenburg hat sich der Landtag in die Debatte eingeschaltet und die Landesregierung zur Vorlage eines Gesetzentwurfes aufgefordert. In vielen Gesprächen mit Abgeordneten und dem Ministerium haben wir in der Vorbereitung mitgewirkt. Wir gehen davon aus, dass demnächst ein Infrastruktur-Gesetzentwurf auf den Tisch gelegt wird. Erst dann kann man beurteilen, welche Perspektiven die Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur in Brandenburg haben wird. Gleichzeitig arbeitet das Ministerium für Landwirtschaft und Infrastruktur an der Neugestaltung der Förderung für ÖPNV-Infrastruktur (Straßenbahnen) im ÖPNV-Gesetz. Die angestrebte Pauschalierung kann aus Sicht der Landesgruppe nur dann befürwortet werden, wenn die Höhe der Mittel ausreichend bemessen ist.

In Sachsen-Anhalt gibt es, außer einer unbestimmten Aussage im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien, wenig Konkretes. Auch hier streben wir eine gesetzliche Regelung an. In den wieder ins Leben gerufenen »Regionalgesprächen« mit dem zuständigen Ministerium wurde 2011 unisono die Planbarkeit zukünftiger Infrastrukturmaßnahmen eingefordert. Ob sich die Landesregierung insgesamt dazu bekennen wird, ist noch nicht abschließend gesichert.

In beiden Ländern haben wir deutlich gemacht, wie wichtig eine leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr ist. Dies war auch Schwerpunktthema des Parlamentarischen Abends in Magdeburg im September 2011. In Brandenburg und Berlin werden die Parlamentarischen Abende im Frühjahr 2012 ebenfalls die Perspektiven des Schienengüterverkehrs behandeln. Wir haben nachgewiesen, dass eine Reihe wirtschaftspolitisch bedeutsamer Projekte an der mangelnden Förderung durch Bund und Länder zu scheitern drohen oder zumindest stark verzögert werden.

Parlamentarischer Abend der VDV-Landesgruppe Ost am 12. April 2011 in Potsdam, v. l. n. r. Ministerialdirigent a.D. Ulrich Mehlmann, Minister Jörg Vogelsänger, Senator a.D. Wolfgang Branoner, Werner Faber, Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Ost

Ländlicher Verkehr ist Sorgenkind und Veränderungstreiber zugleich

Nach den Erfahrungen aus unseren Gesprächen mit den Ministerien der Länder Brandenburg und Sachsen-Anhalt wächst die Sorge darum, wie in Zukunft bei einer schrumpfenden ländlichen Bevölkerung ein attraktiver ÖPNV gesichert werden kann. Dies war auch Thema unseres Parlamentarischen Abends in Potsdam im April 2011. Senator a. D. Wolfgang Branoner stellte in den Mittelpunkt seiner Rede die Innovationskraft, die zur Bewältigung dieser Aufgabe erforderlich ist. Er hält den ÖPNV mit seiner Nähe zum Markt und seiner Lösungskompetenz für fähig, diese Herausforderung anzugehen. Wichtig sei die konkrete Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, Politik und Verwaltung. Vor Ort müssten die passenden Strategien entworfen werden. Dabei müsse man Veränderungen gemeinsam planen und umsetzen. Minister Vogelsänger nahm das Angebot zur Entwicklung einer Perspektive für den ländlichen Verkehr zwar an, eine konkrete Initiative konnten wir aber bislang nicht mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg zusammen entwickeln. Das Thema wird auch 2012 als Projekt der Landesgruppe weiterverfolgt. Im Rahmen der Regionalgespräche ergaben sich zuletzt in Sachsen-Anhalt vielversprechende Ansätze für eine Kooperation mit der dortigen Landesregierung.

Dipl.-Pol. Werner Faber, MBA
Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Ost
Telefon 030 399932-16
faber@vdv.de

Herausforderungen in einem schwieriger werdenden Umfeld für den ÖPNV in den Freistaaten Sachsen und Thüringen

Das Jahr 2011 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. Es zeigt sich immer deutlicher, dass die Politik vom VDV konzeptionelle Lösungsvorschläge für die Gestaltung des ÖPNV erwartet. Das ist Chance und Herausforderung für die Verbandsarbeit zugleich.

Die verbandspolitische Arbeit konzentriert sich zunehmend auf die finanzielle Sicherung von Investitionen und vor allem auch des ÖPNV-Betriebs. Hier besonders in den ländlichen Regionen, wo in den Freistaaten Sachsen und vor allem Thüringen die überwiegende Mehrzahl der Bewohner lebt.

Neue Richtlinie zur Busförderung im Freistaat Sachsen

Die Verkehrsunternehmen im Freistaat Sachsen besitzen bisher einen vergleichsweise modernen und attraktiven Fuhrpark. In den letzten Jahren ist die Busförderung seitens des Freistaates Sachsen allerdings immer stärker reduziert worden. Mit der vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) neu gefassten Förderrichtlinie droht nunmehr eine signifikante Verschärfung der Finanzierungslage des straßengebundenen ÖPNV, besonders im ländlichen Raum. Die notwendigen Ersatzinvestitionen können zunehmend nicht mehr geleistet werden. Das hat enorme Auswirkungen auf die Attraktivität des ÖPNV und den Instandhaltungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen. Ein Teufelskreis von sinkenden Einnahmen, erhöhten Aufwendungen, Erhöhungen von Fahrpreisen und kommunalen Zuschüssen, Angebotsabbau und dabei weiter zurückgehender Akzeptanz wird die Folge sein. Fast die gesamte Verbandsarbeit der Landesgruppe Südost im Freistaat Sachsen wurde von diesem Thema bestimmt. Immerhin gelang es, die Problematik den Entscheidern in der sächsischen Landespolitik zu verdeutlichen und die Zusicherung zu erhalten, gemeinsam mit dem VDV nach Lösungen zu suchen.

Sicherung der Fortentwicklung des ÖPNV im Freistaat Thüringen

Auch das Jahr 2011 stand in Thüringen ganz im Zeichen der Sicherung der Fortentwicklung des ÖPNV. Der bewährte Thüringer Weg im ÖPNV wird von der Landesregierung des Freistaates Thüringen fortgesetzt. Aber: Auch in Thüringen wird das Umfeld für den ÖPNV, bedingt durch die Zwänge der öffentlichen Haushalte, zunehmend schwieriger. Wenn auch die bedarfsgerechte Fortentwicklung des ÖPNV im Freistaat Thüringen für die nächsten Jahre gesichert ist, so muss doch kritisch bemerkt werden, dass es so gut wie keine originären Landesmittel für den ÖPNV im Freistaat Thüringen mehr gibt. Eine Herausforderung für die Verbandsarbeit der Landesgruppe Südost, dem ÖPNV einen größeren verkehrs- und vor allem finanzpolitischen Stellenwert zu verschaffen.

Ein nicht unwesentliches Element in dieser Strategie ist das auf Anregung des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV) entwickelte Thüringer RegioNetz. Es soll dem ÖPNV im ländlichen Raum – der sehr differenziert zu betrachten ist –, und besonders dem System Regionalbus in allen seinen Angebotsformen bis hin zu innovativen Mobilitätsmanagementkonzepten, einen größeren Stellenwert im Freistaat Thüringen verschaffen. Weitere verkehrspolitische Schwerpunkte der Verbandsarbeit im Jahr 2011 waren die Verstärkung der Kooperation von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sowie die konzeptionelle Neuorientierung des SPNV-Netzes wie auch des gesamten ÖPNV im Freistaat Thüringen – besonders in der Impulsregion Mittelthüringen nach Inbetriebnahme des ICE-Knotens Erfurt.

Dipl.-Chem., Dipl.-Wirt.-Ing. (FH)
Matthias Scheidhauer
Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Südost
Telefon 03643 498964
scheidhauer@vdv.de

Investitionen für Innovationen – VDV-Landesgruppe kämpft trotz knapper Haushaltsmittel für den Erhalt eines modernen ÖPNV

Im Jahr 2011 lagen die Schwerpunkte der Landesgruppenarbeit insbesondere bei den Themen politische Begleitung der Schuldenbremse im Saarland und Unterstützung der Echtzeitinitiativen beider Länder.

Wie alle Bundesländer ist das Saarland verpflichtet, bis zum Jahre 2020 einen strukturell ausgeglichenen Haushalt auszuweisen. Im Rahmen der im Grundgesetz verankerten Schuldenbremse wurden dem Saarland seitens des Bundes begleitende Konsolidierungshilfen ab dem Jahr 2011 von jährlich 260 Millionen Euro zugesagt, die dann fließen, wenn das Land das eigene jährliche strukturelle Haushaltsdefizit auf einem festgeschriebenen Pfad bis 2020 auf Null zurückführt. Die Erarbeitung des dafür notwendigen Sparprogramms legte das Land in die Hände der überparteilichen Haushaltsstrukturkommission. Die Kommission hat ein jährliches Konsolidierungsvolumen von elf Millionen Euro für den Bereich des öffentlichen Personenverkehrs errechnet. In einem ersten Zwischenerfolg konnte erreicht werden, dass das Land die bestehenden vertraglichen Vereinbarungen, die bis 2014 Bestand haben, in voller Höhe erhalten will. Mögliche Einsparungen werden erst ab 2015 bzw. 2018 mit Ablauf der Verträge zur Finanzierung des SaarVV und der Verträge im SPNV-Bereich umgesetzt. Es gilt nun, der saarländischen Landesregierung deutlich zu machen, welchen Wert der öffentliche Verkehr für das Saarland hat. Die von der Haushaltsstrukturkommission empfohlenen Kürzungen würden das bislang gute Verkehrsangebot im Bundesland dramatisch beschneiden. Dies gilt es, durch intensive Aufklärungsarbeit zu verhindern.

Erster VDV-Echtzeitinformationstag zeigt die Zukunft der Fahrplanauskunft

ÖPNV-Echtzeitinformationen sind ein Gewinn für den Fahrgast. Diese Botschaft konnte der erste Echtzeitinformationstag der VDV-Landesgruppe am 9. Februar 2011 deutlich machen. In Zeiten, in denen Navigationsgeräte auch in Kleinwagen selbstverständlich werden und das Autofahren immer einfacher machen, muss die ÖPNV-Branche technisch nachrüsten. Dazu gehört heute auch ein modernes, flächendeckendes Echtzeitinformationssystem für unsere Fahrgäste. Dank moderner Leitstellen- und Informationstechnologie können künftig immer mehr Fahrgäste durch die öffentlichen Bus- und Bahnnetze navigiert werden.

Der erste Echtzeitinformationstag zeigte, welche ÖPNV-Potenziale sich mit Investitionen in diese moderne Technik erschließen. Dabei ist das Thema Echtzeitinformation kein Thema nur für Ballungsräume. Echtzeittechnologie eröffnet auch neue Möglichkeiten für alternative Bedienungsformen, die gerade in ländlichen Räumen eine immer größere Rolle spielen. Dank Echtzeitinformationen können unternehmensübergreifende Anschlusssicherungen verlässlich sichergestellt werden und Reiseketten werden effizienter.

Rund 120 Fachteilnehmer aus Verkehrsunternehmen, Verbünden, Politik und Verwaltung diskutierten auf Einladung des VDV im Kurfürstlichen Schloss zu Mainz über moderne Möglichkeiten der Fahrgast-Echtzeitinformation

Diesen Argumenten können sich die Länder nicht verschließen. Während das Saarland bereits seit einigen Jahren das bundesweit beachtete Echtzeitprojekt »Saarland in time« fördert, hat man die Zeichen der Zeit nun auch im benachbarten Rheinland-Pfalz erkannt. Anfang des Jahres 2011 wurde durch das Ministerium eine entsprechende Verwaltungsvorschrift, die die Grundlage des Echtzeitförderprogramms darstellt, veröffentlicht. Das Land unterstützt nun mit rund 2,5 Millionen Euro jährlich Investitionen für Echtzeitinformationen.

Der politische Dialog wurde auf zahlreichen Veranstaltungen und Terminen intensiviert. Die Landesgruppengeschäftsstelle informierte regelmäßig alle politischen Fraktionen im Saarland und in Rheinland-Pfalz und besuchte die Parteitage der Landesparteien.

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

(((eTicket Deutschland

Im Frühjahr 2011 konnte die fünfmillionste (((eTicket-Deutschland-Chipkarte ausgegeben werden, als eine Kundin in NRW ein Abonnement abschloss. Mit dem Umsetzungsbeginn 2011 in einwohnerstarken Regionen wie Berlin (VBB), Hamburg (HVV) und Frankfurt (RMV) wird die Zahl der im Feld befindlichen Chipkarten in absehbarer Zeit weiter signifikant steigen. 2012 wird das (((eTicket im HNV (Heilbronn), in Münster und Bielefeld eingeführt. Weitere Regionen sind in der Vorbereitung.

Nach einem intensiven Abstimmungsprozess zwischen der VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG, ihren Gesellschaftern und den teilnehmenden Verkehrsunternehmen und -verbünden konnten im Sommer 2011 die ersten Teilnahmeverträge unterschrieben werden. Inzwischen haben über 100 Verkehrsunternehmen die Verträge unterzeichnet. Durch die Teilnahmeverträge entsteht für die Verkehrsunternehmen und -verbünde Rechtsicherheit und Investitionsschutz.

v. l. n. r. Sjef Janssen (VDV-KA KG), Dr. Matthias Stoffregen (VBB), Martin Grießner (VIP), Dr. Wilfried Kramer (BVG), Jan Mücke (Staatssekretär BMVBS) bei der Unterzeichnung der ersten Teilnahmeverträge am 20. August 2011 in Berlin

Eine wichtige Entwicklung auf dem Weg zum flächendeckenden, interoperablen (((eTicket bedeutet die Inbetriebnahme der Zentralen Vermittlungsstelle (ZVM) sowie des Kontroll- und Sperrlistenservices (KOSES). Die ZVM gewährleistet die Kommunikation zwischen allen am (((eTicket Deutschland beteiligten Verkehrsunternehmen und stellt die effiziente und sichere Vernetzung aller Teilnehmer im Netzwerk dar. Durch das Sperrlistenmanagement können Chipkarten bei Vorliegen eines entsprechenden Grundes gesperrt und bei der Kontrolle sofort als ungültig erkannt werden. Damit gehen eine Reduzierung von Täuschungshandlungen und ein merklicher Rückgang von Schwarzfahrern einher. Schwerpunktthemen bei der Vervollständigung des Standards sind das Produkt- und Finanzclearing sowie das Fehlermanagement, insbesondere im Rahmen der Interoperabilität.

Fördermittel

Im Sommer 2011 schichtete das Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sämtliche Mittel der 2. Förderrunde für das (((eTicket aus dem Bundeshaushalt zugunsten der E-Mobilität um. Dadurch stehen für die Jahre 2012 und 2013 keine Mittel für weitere Projekte und Umsetzungen zur Verfügung. Laufende Projekte aus der 1. Förderrunde bleiben hiervon unberührt.

Strategische Aspekte

Trotz des bestehenden technischen Standards der VDV-Kernapplikation ist derzeit noch kein einheitliches eTicket-System etabliert worden. Die Heterogenität, die bei elektronischen Vertriebsstrukturen inzwischen entstanden ist, bedeutet ein Risiko für neue überregionale Zugangshürden und soll deshalb kurzfristig diskutiert werden. Es ist weiterhin strategisches Ziel des Verbandes, dass elektronische Vertriebsstrukturen in Deutschland auf Basis des technischen Standards VDV-Kernapplikation aufgebaut werden und damit die Voraussetzung für interoperable Anwendungen geschaffen werden.

Aus einer Bewertung alternativer/ergänzender Technologien geht hervor, dass wichtige technische Innovationen der letzten Jahre im Bereich Payment, die den Vertrieb des ÖPNV beeinflussen könnten, keine Vollsysteme aus Sicht der vom ÖPNV erwünschten und notwendigen Funktionalitäten darstellen. Damit stellen sie sämtlich keine Alternativen zu vorhandenen eTicket-Ansätzen dar, sind allerdings als Ergänzungen zu einem bestehenden System sehr gut geeignet, um das bargeldlose Zahlen zu fördern.

Gut gerüstet in die Zukunft

Mit den einheitlichen Teilnahmeverträgen und den im Wirkbetrieb befindlichen zentralen Systemen, sind wichtige Meilensteine auf dem Weg zum interoperablen (((eTicket Deutschland gelegt. Im Jahr 2012 werden mehrere Regionen/Städte ambitionierte Projekte implementieren und unter anderem multimodale und urbane Funktionen (Kinokarte, Museen, Schwimmbad u. v. m.) mit dem eTicket für den ÖPNV kombinieren.

Drs. Ing. J. (Sjef) A.L. Janssen
Geschäftsführer VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG
Telefon 0221 57979-160
janssen@vdv.de

Zehn Jahre VDV-Akademie

Im Jahr 2011 ist die VDV-Akademie zehn Jahre alt geworden. Das wurde im Oktober mit 200 Gästen gebührend gefeiert. In ihrer ersten Dekade hat die Akademie eine Bilanz erarbeitet, die sich sehen lassen kann: eine solide und tragfähige finanzielle Basis, große Akzeptanz als anerkannter Lehrgangs- und Tagungsveranstalter, innovativer Designer von Bildungs- und Karrieremodellen, Ideengeber für das Personalmarketing unserer Branchen und Unternehmen.

Jahr für Jahr veranstaltet die VDV-Akademie mehrere berufliche Weiterbildungen und qualifiziert rund 100 Beschäftigte. 1500 bis 2000 Teilnehmer besuchen jährlich über 50 Tagungen und Seminare. Mit rund 20 Verkehrsunternehmen führt die Akademie mehrere öffentlich geförderte Projekte durch und zertifiziert Fahrschulen im Bus- und Bahnsektor. Sie fungiert als Herausgeberin verschiedener Fach- und Lehrbücher für die Berufsaus- und Weiterbildung, publiziert Handlungs- und Best-Practice-Leitfäden und verantwortet vier Websites im Internet.

Lehrgänge und Veranstaltungen

Mit ihren beruflichen Weiterbildungen und Veranstaltungen deckt die Akademie thematisch nahezu alle Beschäftigtengruppen in den Verkehrsunternehmen ab. Sie hat Qualifizierungen und Tagungen für Betriebsleiter, Fahrlehrer, Verkehrsmeister und Verkehrsfachwirte, Personaler und natürlich Vorstände und Geschäftsführer im Angebot. Die Bereiche Bus- und Bahntechnik sowie Führung und Kommunikation stehen ebenso auf ihrer Agenda wie die Weiterbildung von Disponenten und Vertriebsexperten im Eisenbahnsektor oder Controllern im ÖPNV. Sie ist Veranstalterin von drei großen VDV-Kongressen: Personal, Marketing und Eisenbahn. All das macht sie in Kooperation mit ihren fast 60 Mitgliedern und Kompetenzzentren.

Qualifizierungs- und Arbeitsgestaltungsprojekte

Darüber reden ist Silber, selber tun ist Gold: Deswegen engagiert sich die Akademie in Projekten gemeinsam mit wissenschaftlichen Forschungspartnern und Unternehmen, um z. B. Modelle zur Mischarbeit im Fahr- und Servicedienst zu entwickeln oder Konzepte zum Kompetenzaufbau in verschiedenen Unternehmensbereichen zu erarbeiten, umzusetzen und zu evaluieren. In einem Sozialpartnerprojekt untersucht sie gemeinsam mit der UITP und der European Transport Workers' Federation (ETF) die Beschäftigungssituation von Frauen in europäischen Nahverkehrsunternehmen. Im Projekt »Frauen gehen in Führung« durchlaufen circa 70 Frauen aus fünf Verkehrsunternehmen Qualifizierungs- und Coaching-Maßnahmen, um auf ihre beabsichtigten Karrieren vorbereitet zu werden.

Das Team der VDV-Akademie setzt sich für die berufliche Qualifizierung und Weiterbildung in der Verkehrsbranche ein

Auch in den Bereichen Demografie, Arbeitsmarktentwicklung, Personalgewinnung und Karriereplanung ist die Akademie projektseitig unterwegs. Zu allen Projekten sorgt sie mit Ergebnisberichten und Handlungsleitfäden für den Wissenstransfer in die Branchen. VDV-Unternehmen erhalten diese Publikationen kostenlos.

Publikationen

Neben den Projektberichten ist die VDV-Akademie Herausgeberin von Lehrbüchern für Ausbildungsberufe sowie für die berufliche Aus- und Weiterbildung von Busfahrern. Ende 2011 ist der erste Band einer sechsteiligen Reihe »ÖPNV-Wissen« erschienen. Hier werden Themen aus der Fahrzeugtechnik, der Verkehrsplanung, des Marketings und des Personalmanagements ausführlich behandelt. Sie eignen sich vorzüglich für detaillierte und aktuelle Einblicke in die ÖPNV-Landschaft; sie werden Studierenden an Hochschulen und Teilnehmern von beruflichen Weiterbildungen von großem Nutzen sein. Die Akademie veröffentlicht außerdem Gutachten zum Arbeitsmarkt und zu Personalbedarfen in den Branchen ÖPNV und Schienengüterverkehr.

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

SFN Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

Die Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) wurde 1998 im VDV gegründet, um junge Führungskräfte in den Verkehrsunternehmen und der zuliefernden Industrie zu unterstützen, zu fördern und zu qualifizieren. Die Stiftung Führungsnachwuchs lädt seit 1999 jedes Jahr circa 60 Nachwuchsführungskräfte aus den Verkehrsunternehmen und der Fahrzeugindustrie zur Teilnahme an ihrem Management-Symposium ein. Vorgestellt und diskutiert werden aktuelle Themen zu gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Fragen mit hochkarätigen Referenten aus Wissenschaft, Politik und Beratung.

Im November 2011 führte die Stiftung Führungsnachwuchs ihr 13. Management-Symposium in der Nähe von Frankfurt durch. Themenschwerpunkte in diesem Jahr waren u.a.

- Verkehrs- und Infrastrukturpolitik im Rhein-Main-Gebiet,
- Verkehrs- und Stadtplanung der Zukunft,
- aktuelle verkehrspolitische und verkehrstechnische Fragen,
- Energiewirtschaft der Zukunft.

Wie jedes Jahr ermöglichte das Symposium den Teilnehmern einen interessanten »Blick über den Tellerrand«. Prof. Albert Speer, renommierter und weltweit anerkannter Stadt- und Verkehrsplaner, stellte in seinem Referat »Masterpläne der Stadtentwicklung« vor. Roland Keppler, Vorsitzender der Geschäftsführung Europcar Autovermietung, berichtete über das »Mobilitätskonzept Car-Sharing« und Dr. Notker Wolf, Abtprimas des Benediktiner-Ordens in Rom, referierte über »Werte und Wahrhaftigkeit im Unternehmensmanagement«.

Die Stiftung ist auch international ausgerichtet. Gastredner aus Stockholm, Bern, Wien, Glasgow und Paris sprachen auf dem Symposium über Erfahrungen und Besonderheiten der Verkehrspolitik in ihren Ländern.

Was macht die Stiftung sonst noch?

- **Studienförderung**

  Die Stiftung Führungsnachwuchs vergibt Stipendien an Führungskräfte, die eine berufliche, in der Regel akademische Weiterbildung absolvieren.

- **Austauschprogramme**

  Die Stiftung organisiert bei Bedarf Austauschprogramme für Nachwuchskräfte mit in- und ausländischen Verkehrsunternehmen.

- **Lehrgang für Führungsnachwuchs**

  Gemeinsam mit der VDV-Akademie führt die Stiftung jedes Jahr eine kompakte zehntägige Qualifizierung für junge Führungskräfte durch. Sie schließt ab mit einer Hausarbeit und einer Prüfung an der Universität Wuppertal.

- **Masterstudiengang »Public Transport Management«**

  Finanzielle Unterstützung für Studierende des in Deutschland einmaligen berufsbegleitenden Masterstudiengangs an der Universität Duisburg-Essen.

Angela Struß
Assistentin der Geschäftsführung,
Stiftung Führungsnachwuchs
0221 57979-173
struss@vdv.de

Stiftung Führungsnachwuchs – Kurzprofil

Gründung	5. November 1998
Stiftungszweck	Qualifizierung von Führungskräften der zweiten und dritten Ebene in den Mitglieds- und Förderkreisunternehmen des VDV. Bei kleineren Unternehmen wird auch die erste Führungsebene mit einbezogen.
Stiftungsgründer	Prof. Dr. Dr. Günter Girnau, Dr. Wilhelm Pällmann
Vorstand	Jürgen Fenske (Präsident VDV), Oliver Wolff (Hauptgeschäftsführer VDV), Dr. Dieter Klumpp (Vorsitzender VDV-Förderkreis), Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann (Geschäftsführer VDV-Förderkreis)
Geschäftsführer	Michael Weber-Wernz

VDV-Schriften

VDV-Schrift 611 | 11/2011 | Geräusche in Gleisbögen des schienengebundenen ÖPNV – Handlungsempfehlungen zu ihrer Verminderung

VDV-Schrift 154 | 10/2011 | Geräusche von Schienenfahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

VDV-Schrift 700 | 9/2011 | Lastenheft-Empfehlungen für mobile Ticketdrucker (mTD) in Fahrzeugen

VDV-Schrift 570 | 9/2011 | Rahmen-Dienstanweisung für Arbeiten an und in der Nähe von unter Spannung stehenden Oberleitungsanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen

VDV-Schrift 880 | 8/2011 | Rahmenlastenheft zur IT-unterstützten Fahrzeuginstandhaltung

VDV-Schrift 821 | 8/2011 | Bedarfsgerechte Betriebshöfe mit angepasster Nutzungsdauer

VDV-Schrift 828 | 7/2011 | Modernisierung von Stadt- und Straßenbahnbetriebshöfen

VDV-Schrift 720 | 7/2011 | Kundeninformationen über Abweichungen vom Regelfahrplan

VDV-Schrift 173 | 7/2011 | Empfehlung zur Beschaffung und Instandhaltung von Radsatzwellen von Stadtbahn- und U-Bahn-Fahrzeugen

VDV-Schrift 757 | 6/2011 | Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift – BreVo – Teil A, B und C

VDV-Schrift 730 | 5/2011 | Funktionale Anforderungen an ein itcs – Leitfaden für die itcs-Ausschreibung

VDV-Schrift 723 | 5/2011 | Effizienz- und Qualitätskennzahlen im Produktionsprozess Fahrbetrieb bezogen auf die Phasen Planung, Durchführung und Steuerung unter Berücksichtigung der DIN EN 13816

VDV-Schrift 711 | 5/2011 | Dienstanweisung für Aufsichtmitarbeiter: DA Aufsicht

VDV-Schrift 704 | 4/2011 | Lastenheft-Empfehlungen für mobile Ticketautomaten (mTA)

VDV-Mitteilungen

VDV-Mitteilung Nr. 4525 | 12/2011 | GRCS-IT – Governance Risk Compliance Security in der IT von Verkehrsunternehmen

VDV-Mitteilung Nr. 6206 | 12/2011 | Reinigung von Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV

VDV-Mitteilung Nr. 3001 | 11/2011 | Kommunikation im ÖV (IP-KOM-ÖV) – Technische Anforderungen für Anwendungen im Integrierten Bordinformationssystem (IBIS)

VDV-Mitteilung Nr. 7022 | 9/2011 | Echtzeitdaten im ÖPNV – Anforderungen an Datendrehscheiben und Nutzen für die Kundeninformation

VDV-Mitteilung Nr. 9022 | 8/2011 | Marktforschung im ÖPNV

VDV-Mitteilung Nr. 3316 | 6/2011 | Gefährdungsanalyse für Signal- und Zugsicherungsanlagen gemäß BOStrab

VDV-Mitteilung Nr. 1101 | 6/2011 | Nachhaltigkeitsberichte – Empfehlungen für die Struktur und die Inhalte eines Nachhaltigkeitsberichtes in Verkehrsunternehmen

VDV-Mitteilung 3305 | 5/2011 | Intermodal Transport Control Systems (itcs)
Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL)
Lichtsignalbeeinflussung (LSA)
Integriertes Bordinformationssystem (IBIS)
Stand und Trends (5): Datentelegramme IBIS Wagen-/Zugbus (aktualisierte Dokumentation der VDV-Schrift 300, Ergänzung 2, Anlage 11)

VDV-Mitteilung 9054 | 5/2011 | Erfahrungsaustausch SPNV – Diskussionsergebnisse zu Einzelthemen (2008 bis 2011)

VDV-Mitteilung 9918 | 5/2011 | Erträge und Aufwendungen 2009 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung

VDV-Mitteilung 9053 | 4/2011 | Kalkulationsgrundlagen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit kleinen oder mittleren Netzen

VDV-Mitteilung 5005 | 3/2011 | Hubarbeitsbühnen für Arbeiten an Oberleitungsanlagen bis DC 1500 V

VDV-Mitteilung 5004 | 3/2011 | Statik für Oberleitungsanlagen – Empfehlungen für das Aufstellen der statischen Berechnung für Oberleitungsanlagen im Nahverkehr

VDV-Mitteilung 7021 | 2/2011 | Aus-, Fort- und Weiterbildung von ÖPNV-Mitarbeitern zum Thema Security

VDV-Positionen

9/2011 | Gemeinsame Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften (BR-Drucksache Nr. 462/11 vom 12. August 2011)

6/2011 | Studie zur Ermittlung von Transaktionskosten verschiedener Anreizmodelle für die Umrüstung der Güterwagen-Bestandsflotte auf Verbundstoff-Bremssohlen

5/2011 | VDV-Positionspapier zu den Kommissionsvorschlägen des Recasts des ersten Eisenbahnpakets

3/2011 | Gemeinsame Stellungnahme von VDV und bdo zum PBefG-Referentenentwurf

3/2011 | Stellungnahme des VDV mit Änderungsvorschlägen zum schienengebundenen Verkehr

2/2011 | Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer 2011

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 allgemeinverständlich 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 seiner 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.

Mobi-Wissen: Onlineportal informiert über Busse und Bahnen von A bis Z
www.mobi-wissen.de
Unter www.mobi-wissen.de erfahren Themeneinsteiger und Verkehrsexperten Wissenswertes über Busse und Bahnen. Der VDV bietet mit dem neuen Webauftritt die erste Onlineplattform an, die umfassend und übersichtlich die wichtigsten Begriffe des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienengüterverkehrs (SGV) erklärt. Ziel von Mobi-Wissen ist es, allen Interessierten schnellen und einfachen Zugang zu zentralen Fakten rund um ÖPNV und SGV zu bieten. Die Datenbank liefert somit beispielsweise auch Parlamentariern unkompliziert und in kürzester Zeit Argumente für ihre politische Arbeit.

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«.

VDV-Akademie
www.vdv-akademie.de
Seit 2001 besteht die VDV-Akademie als eingetragener Verein unter dem Dach des VDV. Ihr Ziel ist die Qualitätssicherung von Aus- und Weiterbildungsleistungen im ÖPNV und Schienengüterverkehr. Sie entwickelt Bildungsangebote, setzt Standards für berufsbezogene Qualifizierung und sichert damit den Wettbewerbsvorsprung der VDV-Mitgliedsunternehmen im Verkehrssektor.

Karriere- und Bildungsportal des VDV
www.vdv-karriere.de
Mit dem Karriere- und Bildungsportal des VDV bietet der Verband Arbeitnehmern aus Bus- und Bahnunternehmen und solchen, die es werden wollen, einen umfassenden Überblick zu den Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten und den Chancen des beruflichen Aufstiegs in dieser vielseitigen Branche.

VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG – E-Ticket Deutschland
www.eticket-deutschland.de
Der VDV hat das seit 2002 laufende Forschungsprojekt »ÖPNV-Kernapplikation« im Juli 2005 erfolgreich abgeschlossen. Die VDV-Kernapplikation ist der technische Standard für alle Varianten des elektronischen Fahrgeldmanagements. In der regionalen Umsetzung und Anwendung des E-Ticketings bleibt die Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten für die Mitgliedsunternehmen gesichert. Elektronisch das Fahrgeld managen (EFM) – ein Schritt in die Zukunft der interoperablen Mobilität und des bargeldlosen Zahlens im ÖPNV.

Ziele, Aufgaben und Struktur des VDV

Mit etwa 600 Mitgliedsunternehmen 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: © Florian Spieker | Fotolia.com
	Bild 2: © Volker Werner | Fotolia.com
	Bild 3: © ebraxas | Fotolia.com
	Bild 4: VTG AG
Seite 6 + 8:	bildschön
Seite 9:	Grafik VDV
Seite 10:	bildschön;
	© Frank Täubel | Fotolia.com
Seite 11:	© Rafl | Panoramio | Montage VDV
Seite 13:	© moonrun | Fotolia.com
Seite 14:	DWGB | Montage VDV; Michael Fahrig
Seite 15:	D. Bleicker; Bernhardt Link
Seite 16:	www.mobi-wissen.de | Montage VDV
Seite 17 + 18:	Grafik VDV
Seite 19:	Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB)
Seite 21:	www.volvo.com
Seite 22:	Siemens AG
Seite 25–29:	Grafik VDV
Seite 31:	© Lars Brüggemann | Fotolia.com
Seite 32:	© Kurt Michel | Pixelio
Seite 33:	© Christoph Seelbach |
	Stadtwerkekonzern Köln
Seite 34:	Deutsche Bahn AG |
	Bartlomiej Banaszak | Fotolia.com
Seite 35:	Götz Walther
Seite 37:	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V.
Seite 38:	Felix Löffelholz
Seite 40:	© ernest60 | Fotolia.com
Seite 41:	© Joachim Donath | Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Seite 42:	Bernhard E. Nickel
Seite 43:	© Markus-Steur.de | Funkwerk IT
Seite 44:	Grafik: IP-KOM-ÖV AG
Seite 46:	© Jürgen Heinrich | Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Seite 47:	Alexander Koch
Seite 50:	Dr. Joachim Dreyer
Seite 52:	Suttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
Seite 53:	Deutsche Bahn AG
Seite 54:	VDV-Landesgruppe Hessen
Seite 55:	VDV-Landesgruppe Nieders./Bremen
Seite 56:	Rügener Personennahverkehrs GmbH (RPNV)
Seite 57:	Grafik VDV
Seite 58:	VDV-Landesgruppe Ost
Seite 60:	VDV-Landesgruppe Südwest
Seite 61:	VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG

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
Telefon 030 399932-14 · E-Mail wagner@vdv.de

Rahime Algan
Referentin für Verbandskommunikation
Telefon 030 399932-18 · E-Mail algan@vdv.de

Gestaltung
Heike Schröder, Melanie Fischer

Druck
Druckpunkt GmbH & Co. KG, Gronau
umweltfreundlich gedruckt auf 100-prozentigem
Recyclingpapier »Öko-Art matt«,
erschienen im Mai 2012

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