

---

# 2013/2014

---

## Jahresbericht

---





---

# 2013/2014

---

Jahresbericht

---

---

# Inhalt

- 6 **Editorial** | Den Mobilitätsstandort Deutschland nachhaltig sichern und stärken
- 

## Politik und Kommunikation

- 10 **Verbandspolitik im ÖPNV** | Wesentliche Fragen zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung und beim EEG ungeklärt
- 12 **Eisenbahnpolitik** | Schienenlärm: Rationale Lösungen gefragt
- 13 **Technik und Normung** | Mit technischen Hilfsmitteln Lösungen für die Zukunft schaffen
- 15 **Jahrestagung 2013** | ÖPNV in der Fläche – ein Auslaufmodell?
- 16 **Europapolitik** | Europaarbeit des VDV war bestimmt durch das vierte Eisenbahnpaket
- 18 **Verbandskommunikation** | Verbandskommunikation 2013 im Zeichen der Bundestagswahl
- 20 **Pressearbeit** | Die neue Verbandszeitschrift: VDV – Das Magazin
- 21 **Marketing im ÖPNV** | Der vernetzte Kunde
- 

## Wirtschaft und Recht

- 24 **Steuern** | VDV fordert Wiedereinführung der Job-Ticket-Befreiung
- 26 **Business Development** | Busse, Bahnen und Carsharing: umweltfreundlich mobil!
- 27 **Fahrgastrechte** | Das Jahr 2013 im Blickwinkel der Fahrgastrechte und -pflichten
- 28 **Personenbeförderungsrecht** | Das novellierte PBefG in der Praxis
- 29 **Aufgabenträger und Verbände** | Harmonisierung von Fahrausweisautomaten
- 30 **Vergaberecht** | Neuer „PraxisTIPP“ des VDV für Einkäufer in Verkehrsunternehmen
- 31 **Bildung** | Personalbedarf der ÖPNV-Branche bis 2020
- 32 **Verkehrsbetriebswirtschaft** | Kostendeckungsgrad – positiver Trend unterbrochen
- 35 **Statistik** | Weiterhin moderates Wachstum im Personenverkehr – Konjunktur und Schienengüterverkehr auf Erholungskurs
- 39 **Regulierung** | Bahnstromversorgung – Licht und Schatten
- 40 **Marktfragen Güterverkehr** | Schienengüterverkehr heute – wo stehen wir 20 Jahre nach der Liberalisierung?
- 41 **Ressourcenmanagement Eisenbahn** | Kombierter Verkehr vs. Umweltschutz?
- 42 **Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr** | Neue Ansätze für den Bundesverkehrswegeplan 2015
- 43 **Eisenbahnbetrieb** | Sicheres Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen
- 44 **Eisenbahnrecht** | „Amtlich geprüfte Triebfahrzeugführer“ – gut Ding braucht(e) Weile
- 45 **Europäische Eisenbahnangelegenheiten** | Viertes Eisenbahnpaket aufs Gleis gesetzt
- 

## Technik und Normung

- 48 **Europäische Standardisierung** | Neues ISO/TC 269 für das Eisenbahnwesen
- 49 **Schienenfahrzeugtechnik** | Optimierung der Fahrzeugzulassung – nicht nur für Neufahrzeuge

- 50 **Zugsicherungstechnik** | Anforderungen an die Signal- und Zugsicherungstechnik von Nahverkehrsbahnen
- 51 **Betrieb ÖPNV** | Sichere Verkehrs- und Betriebsabwicklung bei Events
- 52 **Verkehrsplanung** | Kommunikation von ÖPNV-Projekten – von Anfang an miteinander reden
- 53 **ÖPNV und Demografie** | Demografischer Wandel und ÖPNV
- 54 **Telematik** | Mit ÖPNV-Daten innovative Wege gehen
- 55 **Telematik** | Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV
- 56 **Informationsverarbeitung** | Die neue Rolle der Informationsverarbeitung im Verkehrsunternehmen
- 57 **Bahnbau** | Was ist „Gift“ für Stahlbeton-Bauwerke?
- 58 **Kraftfahrwesen** | Die Stufe EURO VI: Quantensprung bei Verbrennungsmotoren für Linienbusse
- 59 **Nahverkehrs-Schienefahrzeuge** | Europäische Normung für Straßen-, Stadt- und U-Bahnen
- 60 **Elektrische Energieanlagen** | Oberleitungen von Straßen- und Stadtbahnen sowie Obussystemen
- 61 **Technik- und Umweltrecht** | Falsche Weichenstellung für die Energiewende
- 62 **Bussysteme und Elektromobilität** | Der VDV-Lenkungskreis EBus

---

## VDV-Landesgruppen

- 64 **Im Überblick** | Die VDV-Landesgruppen
- 65 **Baden-Württemberg** | Initiativen der grün-roten Landesregierung zur ÖPNV-Finanzierung
- 66 **Bayern** | Verkehrsthemen in einer Hand: Neue Chancen nach der Landtagswahl 2013?
- 67 **Hessen** | Neue Koalition im Land hat Themen der Mobilität auf der Agenda
- 68 **Niedersachsen/Bremen** | Niedersachsen hat gewählt
- 69 **Nord** | Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein stehen vor neuen Landesverkehrsplänen
- 70 **Nordrhein-Westfalen** | Ziel erreicht – „grüne“ Busse für ganz NRW
- 71 **Ost** | Landesgruppe Ost – Schritt für Schritt
- 72 **Sachsen/Thüringen** | Nachhaltige Mobilität: Der strukturellen Dualität in Sachsen und Thüringen Rechnung tragen
- 73 **Südwest** | Herausforderungen des demografischen Wandels annehmen – Verkehrszukunft gestalten

---

## VDV-Organisationen

- 76 **VDV-Kernapplikation** | Mehr ((eTicket für Deutschland – über 250 Partner sind dabei
- 77 **VDV-Akademie** | Betriebliche Einstiegs- und Nachqualifizierung – eine neue Bildungssäule
- 78 **Stiftung Führungsnachwuchs** | Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) im VDV

---

## VDV-Informationen

- 80 **Publikationen 2013**
- 83 **Zeitschriften des VDV**
- 84 **Internetangebote des VDV**
- 85 **Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur**
- 86 **Bildquellen**
- 87 **Impressum**

---

# Den Mobilitätsstandort Deutschland nachhaltig sichern und stärken

---

Der Jahresbericht des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gibt alljährlich einen Überblick zu den aktuellen Themen, wichtigen Ereignissen und zahlreichen Projekten, die unsere Branche, unsere Mitgliedsunternehmen und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über den Zeitraum der letzten zwölf Monate beschäftigt haben. Das alleine ist schon eine eindrucksvolle Themensammlung. So auch in diesem Jahr: Der VDV-Jahresbericht 2013/2014 zeigt erneut, wie vielfältig die Aufgaben sind, die wir als Verband gemeinsam mit unseren Mitgliedsunternehmen jährlich zu bearbeiten und zu gestalten haben. Dafür gilt Ihnen allen mein herzlicher Dank.

---

Dennoch bleibt ein solcher Jahresbericht immer nur ein kleiner Ausschnitt des gesamten Wirkungsgrades eines Branchenverbandes. Denn diese Publikation kann weder im Umfang noch in ihrer Art alles wiedergeben, was uns als Branche berührt und beschäftigt. Es ist deshalb äußerst spannend und lehrreich, wenn man die Jahresberichte der vergangenen Jahre und den jetzt aktuellen Bericht nebeneinanderlegt und vergleicht. Denn dann wird aus dem Gefühl relativ schnell die Gewissheit: Mobilität und öffentlicher Verkehr sind in Deutschland fundamentale und zentrale Bestandteile unserer modernen Gesellschaft geworden. Viele grundlegende politische Entscheidungen in unserem Land beeinflussen deshalb auch den Verkehrssektor und bestimmen damit ein gutes Stück unseres Handelns. Als aktuelles Beispiel sei hier nur die Energiewende genannt.

Für die Positionierung eines Branchenverbandes im Mobilitätssektor mit über 600 Mitgliedern ist es deshalb unerlässlich, sich den wachsenden Herausforderungen und der zunehmenden Komplexität der Zusammenhänge in allen Facetten des Verkehrsbereichs zu stellen. In der Fotografie würde man sagen, dass wir eine maximal variable Brennweite benötigen, um sowohl die kommunalen und lokalen Verkehrsthemen zu erkennen als auch die bundesweiten Trends und Entwicklungen im Auge zu behalten. Mit anderen Worten: Ab und an sollte man das verbandseigene Selbstverständnis mit den äußeren, aber auch den inneren Rahmenbedingungen abgleichen und, wenn nötig, neu justieren, um wieder eine scharfe Sicht auf die Dinge zu bekommen. Und welches Umfeld wäre für diese Neuorientierung geeigneter als unser VDV-Jahresbericht, der allen Interessierten alljährlich Orientierung zu unseren aktuellen Projekten ermöglicht.

Die folgenden Ausführungen zum Selbstverständnis des VDV sind dabei keineswegs als abschließend und allumfassend zu verstehen, sondern dienen als Leitplanken und sind zugleich als positive Aufforderung zur Diskussion innerhalb der ehrenamtlichen Gremien unseres Verbandes zu verstehen.

Denn diese innere Stärke einer konstruktiven Diskussionskultur ist seit Jahren integraler Bestandteil der erfolgreichen Arbeit des VDV.

## **Unser Selbstverständnis**

Der öffentliche Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag für eine leistungsstarke und klimafreundliche Mobilität am Standort Deutschland. Er ist unverzichtbarer Bestandteil für die Bürger und den Wirtschaftsverkehr, aber auch der sozialen Teilhabe und damit ein bundesweiter Eckpfeiler für die Vernetzung von Regionen in Deutschland. Der öffentliche Verkehr sichert die Mobilität der Bevölkerung und Warenströme. Er verbindet die Städte, Gemeinden und Regionen sowie Wirtschaftszentren und Warenumschatzplätze im ganzen Land. Dabei stellt sich der öffentliche Verkehr den nationalen und internationalen Anforderungen an eine moderne Volkswirtschaft bezüglich Klima- und Umweltschutz sowie Sicherheit und Zuverlässigkeit.

Der VDV ist der Branchenverband des öffentlichen Verkehrs. Er setzt sich für die Leistungsvielfalt dieser Branche ein, um dadurch den Mobilitätsstandort Deutschland nachhaltig zu stärken und zu sichern. Er engagiert sich aktiv für die Interessen der rund 600 Mitgliedsunternehmen aus dem öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr. Er steht allen deutschen, aber auch ausländischen Unternehmen und Institutionen des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs offen und vertritt deren Interessen in Politik, Öffentlichkeit, Wirtschaft und Forschung.

Mit rund 30 Millionen beförderten Menschen am Tag ist Deutschland im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) das mobilitätsintensivste Land in der Europäischen Union. Ohne leistungsstarke Verkehrsunternehmen und ohne ständige Weiterentwicklung der Angebote im ÖPNV ist dies nicht zu leisten. Auch der Schienengüterverkehr sichert als leistungsfähiges Transportsystem die Vernetzung der Wirtschaftsstandorte in Deutschland und sorgt damit für die exportorientierte Wirtschaft und für den Anschluss des Standortes an die EU und die

globalen Märkte. Pro Jahr transportieren die Schienengüterverkehrsunternehmen in Deutschland über 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene ökologisch, effizient und sicher.

Die Branche setzt auf technische Innovationen im Betrieb und auf sinnvolle Vernetzung der Informations- und Leistungsangebote. Der VDV ist dabei seit Langem Schrittmacher für technische und betriebliche Innovationen seiner Mitglieder. Gemeinsam investieren die VDV-Mitgliedsunternehmen kontinuierlich in modernste Fahrzeuge, in den Ausbau und die Erneuerung der Betriebsstandorte sowie in die Bahnhofs- und Streckeninfrastruktur. Sie entwickeln innovative Technologien durch eine Vielzahl von Forschungsvorhaben. Die Optimierung von Planungsprozessen, Tarif- und Vertriebsstrukturen sowie der Arbeitsbedingungen steht ebenso auf der Agenda wie die Einhaltung der hohen Standards bei Sicherheit, Klima- und Umweltschutz. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der bereits erreichten hohen Standards entspricht dem Selbstverständnis der Branche.

#### **Unsere Aufgaben und Ziele**

Der VDV setzt sich für eine nachhaltige Mobilität durch die Stärkung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland ein. Dafür sind in erster Linie eine gesicherte Finanzierung und geeignete gesetzliche Rahmenbedingungen für die Unternehmen des Personen- und Schienengüterverkehrs notwendig. Für einen nachhaltigen, leistungsfähigen und zuverlässigen öffentlichen Verkehr ist eine ebenso leistungsstarke wie funktionierende Verkehrsinfrastruktur im Bund, in den Ländern und in den Kommunen und Gemeinden unerlässlich. Der VDV beteiligt sich deshalb an einer öffentlichen gesellschaftspolitischen Diskussion über den Zustand und den Wert von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und unterstützt diese.

Der VDV bringt wichtige politische Entscheidungen voran und engagiert sich mit seinen rund 600 Mitgliedsunternehmen für eine gesicherte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Dabei geht es vor allem um die Anschlussregelungen der für die Branche zentralen Finanzierungsinstrumente (Entflechtungsmittel, Bundes-GVFG, Regionalisierungsmittel etc.).

Der VDV engagiert sich für Bildung und Fortbildung, kümmert sich um den (Führungs-)Nachwuchs der Mitgliedsunternehmen und beteiligt sich an wissenschaftlichen Forschungsprojekten im Verkehrsbereich.

Der VDV berät seine Mitgliedsunternehmen und bietet eine Plattform für den Erfahrungs- und Meinungsaustausch. In den Gremien des VDV arbeiten rund 500 ehrenamtliche Experten aus verschiedenen Fachbereichen: In den Verwaltungsräten, allgemeinen Ausschüssen, Fachausschüssen sowie Arbeitsgruppen finden fachliche und strategische Beratungen zu den zentralen Fragen und Themen der Branche statt. Die Geschäftsbereiche Eisenbahnverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Technik sowie weitere Abteilungen begleiten die fachliche Arbeit im VDV. Der Verband entwickelt in den Gremien einheitlich technische, betriebliche, rechtliche und wirtschaftliche Standards mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Auch Abstimmungsprozesse zwischen den heterogenen Interessen der Mitgliedergruppen organisiert und begleitet der VDV, um mögliche Konflikte zu lösen.

Die VDV-Jahrestagung, der Verbandsbeirat, Pressekongressen, politische Gespräche und Veranstaltungen sowie verschiedene Veröffentlichungen – der VDV nutzt alle Kommunikationskanäle, um aktuelle Informationen schnell an seine Mitgliedsunternehmen und an die Öffentlichkeit zu vermitteln. Neben der Hauptgeschäftsstelle in Köln und dem Hauptstadtbüro in Berlin setzt sich der VDV mit den Geschäftsstellen in insgesamt neun Landesgruppen auch für die landesspezifischen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen vor Ort ein. Um auch unsere Mitgliedsunternehmen in Europa fachlich und politisch zu vertreten, betreibt der VDV ein eigenes Europabüro in Brüssel. Auf diese Weise werden die Facharbeit der Hauptgeschäftsstelle in Köln sowie die Öffentlichkeitsarbeit und die politische Kommunikation durch das Hauptstadtbüro in Berlin auf EU-Ebene komplettiert. Die frühzeitige Beratung der politischen Entscheidungsträger ist damit auf allen Ebenen gesichert: in den Ländern, im Bund und in Europa.

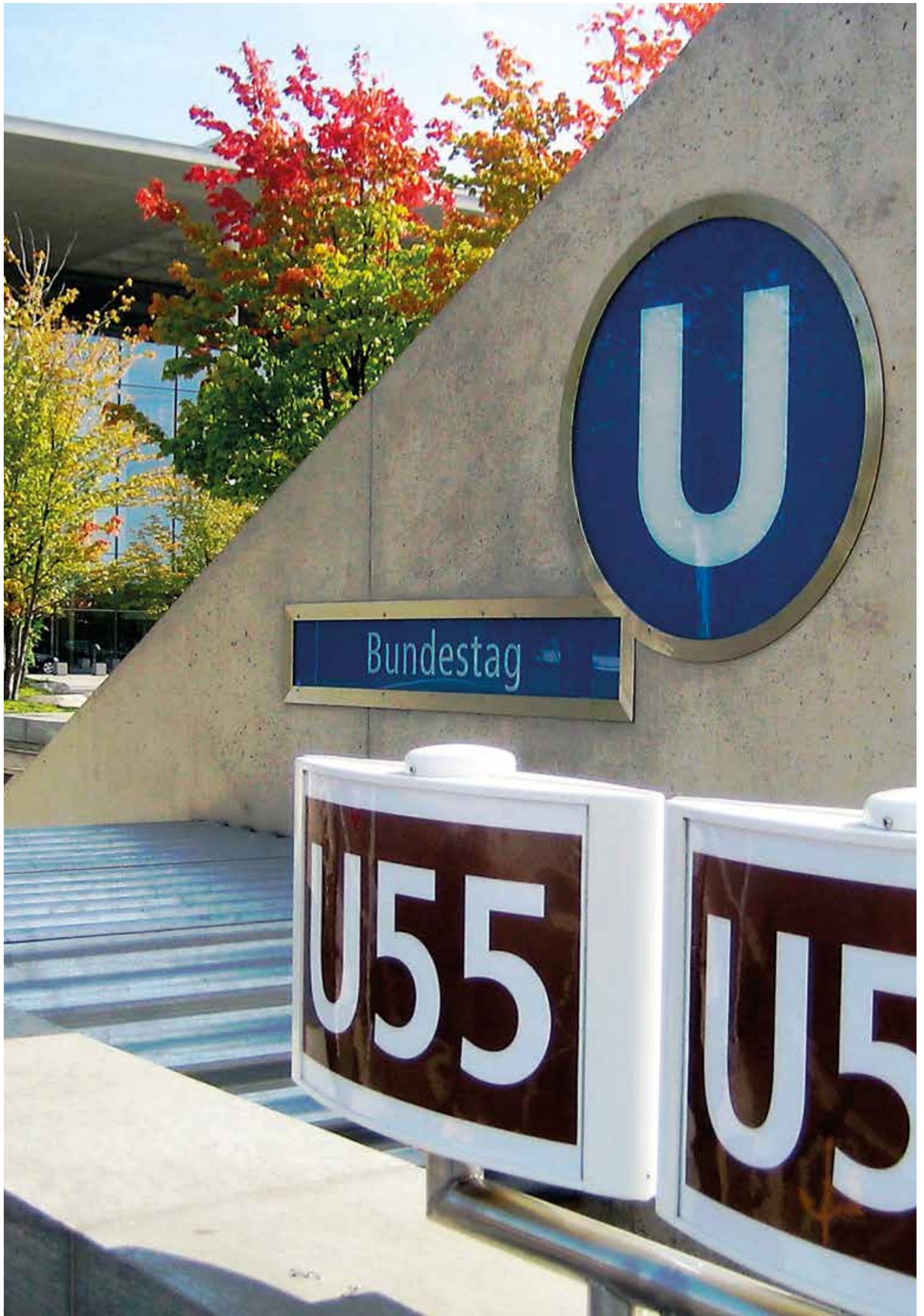
#### **Oliver Wolff**

*Hauptgeschäftsführer des VDV*

T 0221 57979-101

wolff@vdv.de





Bundestag



---

# Politik und Kommunikation

---

# Wesentliche Fragen zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung und beim EEG ungeklärt

Nachdem sich Bund und Länder zum Ende der letzten Legislaturperiode des Bundes auf den bisherigen Umfang der Entflechtungsmittel in Höhe von 1,335 Milliarden Euro pro Jahr für die Zeit von 2014 bis einschließlich 2019 einigen konnten, brachte der am Ende des Berichtsjahres geschlossene Vertrag der neuen Regierungskoalition auf Bundesebene kaum verbindliche und belastbare Perspektiven zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung. Zudem drohen erhebliche Mehrbelastungen für die Schienenbahnen durch die anstehende Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG).

## Verkehrspolitik am Beginn der 18. Legislaturperiode

Der VDV und seine Mitglieder hatten den Parteien vor der Bundestagswahl und während der Koalitionsverhandlungen ausführliche und konkrete Vorschläge für eine zukunftsorientierte, bezahlbare und nachhaltige Verkehrspolitik zukommen lassen. Diese basierten auf den Ergebnissen der im Auftrag von VDV, Deutschem Städtetag und 13 Ländern im Jahre 2009 vorgelegten Studie zum Finanzbedarf des ÖPNV bis 2025 sowie der Berichte der Kommission unter Leitung von Dr. Karl-Heinz Daehre (Dezember 2012) sowie der Kommission unter Leitung von Kurt Bodewig (Herbst 2013) zur Infrastrukturfinanzierung.

Der Verband hatte sich vor allem für mehr Investitionen in die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur im Bund, in den Ländern und in den Kommunen eingesetzt, um den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht zu gefährden und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auch künftig adäquat bedienen zu können. Im Wahlkampf wurden wesentliche Kernforderungen aufgegriffen. Manches findet sich auch in der Koalitionsvereinbarung wieder, die den Titel „Deutschlands Zukunft gestalten“ trägt: Noch nie zuvor hat sich eine Regierungskoalition so deutlich für mehr Investitionen in den Erhalt der Verkehrswege ausgesprochen. Und noch nie zuvor wurde dem Erhalt der Infrastruktur eindeutige Priorität vor dem Neu- und Ausbau eingeräumt.

Gleichwohl reichen die im Koalitionsvertrag meist vage formulierten Aussagen und die enthaltenen Beträge bei Weitem nicht dafür aus, dass von einer nachhaltigen Lösung, insbesondere für die unterfinanzierte Infrastruktur, ausgegangen werden kann. Dies trifft vor allem auf die offenen Finanzierungsfragen hinsichtlich der kommunalen Verkehrswege zu.

## Bewertung des VDV

In einer mobilitätspolitischen Bewertung der Koalitionsvereinbarung vom Dezember 2013 hatte der Verband daher seiner Sorge Ausdruck verliehen und seine Kernforderungen und Vorschläge für eine

sinnvolle Verkehrspolitik in der 18. Legislaturperiode, insbesondere zu den Perspektiven der künftigen ÖPNV-Finanzierung, bekräftigt und konkretisiert.

Bei der 2014 anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel muss nach Ansicht des Verbandes berücksichtigt werden, dass die Trassenpreise für die Schiene, die aus diesen Mitteln finanziert werden, in den letzten Jahren drastisch gestiegen sind.

Im Hinblick auf Investitionen begrüßt der VDV das Bekenntnis zum Bestandserhalt vor dem Neu- und Ausbau. Denn wenn die Mittel für den Erhalt der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur nicht reichen – in einem Modernitätszustand, der im Interesse eines funktionierenden Mobilitätssystems zwingend notwendig ist –, kann man sich keine neuen Infrastrukturen leisten.

In der Finanzierungskonzeption wird das Bekenntnis zur Stärkung der Nutzerfinanzierung eine besondere Bedeutung haben. Hier begrüßt der VDV ausdrücklich die an verschiedenen Stellen im Koalitionsvertrag vorgeschlagenen Wege, die jeweiligen Nutzer, unter Berücksichtigung des von ihnen ausgewählten Transportmittels, verstärkt zur Finanzierung der Infrastruktur und des Verkehrsweges heranzuziehen.

Mit einer Aussage zur Überjährigkeit der Investitionsmittel trägt der Koalitionsvertrag erstmals dem Umstand Rechnung, dass sich die Infrastrukturentwicklung nicht in der Jährlichkeit eines Haushaltes vollzieht, sondern wesentlich langfristigeren Zyklen folgt. Es ist daher konsequent, Investitionsmittel in Form von planbaren und überjährigen Finanzierungslinien zur Verfügung zu stellen, wie von der Bodewig-Kommission vorgeschlagen.

Die Aussagen des Vertrages zur Finanzierungslinie für die Sicherstellung der Infrastruktur und Weiterentwicklung im Sinne des Netzgedankens lassen indes viele Fragen offen und können bei einer Summe von 5 Milliarden Euro, bezogen auf die gesamte Legislaturperiode, nicht befriedigen. Diese Summe

kann und darf nur ein erster Anerkennungswert sein. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, jährlich zusätzlich weitere 6 Milliarden Euro in die Infrastruktur investieren zu müssen (laut Daehre- und Bodewig-Kommission sind jährlich 7,2 Milliarden Euro notwendig!), wird ein solcher Ansatz keine Probleme lösen.

Strukturell sieht der Verband den Bund in der Pflicht, zügig mit den Ländern über die Fortführung der Gemeindeverkehrsfinanzierung über 2019 hinaus zu verhandeln. Hier reicht eine neue Föderalismuskommission nicht aus. Denn Verkehrsinfrastrukturfinanzierung vollzieht sich nicht von Jahr zu Jahr in neuen Haushaltsansätzen, vielmehr werden die Planungsgrundlagen frühzeitig geschaffen und die Projekte dauern viele Jahre. Sich erst kurz vor 2019 über eine Fortführung Gedanken zu machen, bedeutet heute den Stillstand der Infrastrukturentwicklung bis zu diesem Zeitpunkt. Hier erwartet der Verband von der Politik in Bund und Ländern, ein Verständnis für diesen Umstand zu entwickeln und unter Berücksichtigung der 2013 erreichten Fortführung der Entflechtungsmittel klare Signale zu setzen.

Besorgniserregend aus VDV-Sicht ist der Koalitionsvertrag zu Fragestellungen, die eine massive Belastung für die Mobilitätsanbieter auslösen werden, wie z. B. die Barrierefreiheit: Die Umsetzung einer vollständig barrierefreien Reisekette, allein des kommunalen ÖPNV, kostet nach Schätzungen des VDV mindestens 7 Milliarden Euro alleine für den erforderlichen Haltestellenumbau. Das im Koalitionsvertrag genannte Bahnhofsmodernisierungsprogramm lässt viele Fragen offen, vor allem bezüglich der Finanzierung und des Zeithorizonts. So richtig auch die Überlegungen zur Erhöhung des Lärmschutzes (vgl. hierzu den gesonderten Beitrag in diesem Jahresbericht auf Seite 12) und zur Schaffung von Barrierefreiheit sein mögen, so können sie doch nur realisiert werden, wenn die Finanzierung gesichert ist.

#### **EEG-Reform bedroht Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen**

Mit großer Sorge betrachtet der Verband darüber hinaus die Entwicklung der Ausnahmeregelungen für die EEG-Umlage bei Schienenbahnen. Hierzu enthält der Koalitionsvertrag zwar eine recht

eindeutige Formulierung im Sinne des Erhaltes der bisherigen teilweisen Befreiung der Schienenbahnen von der EEG-Umlage. Wörtlich heißt es dort: „Der Schienenverkehr ist besonders umweltfreundlich und energieeffizient. Unternehmen des schienegebundenen Nah- und Fernverkehrs unterfallen deshalb weiterhin der Ausnahmeregelung bei der EEG-Umlage.“ Im Gegensatz hierzu stehen indes die im Januar 2014 von der Bundesregierung beschlossenen „Eckpunkte für die Reform des EEG“, nach denen u. a. die Höhe der Befreiung auf den Prüfstand und damit zur Disposition gestellt werden soll. Der Verband hat auf diesen Widerspruch und auf die Notwendigkeit der Befreiung in vielen Eingaben und Gesprächen mit den verantwortlichen Entscheidungsträgern und auch über die Medien deutlich hingewiesen. Die Einbeziehung des Fahrstroms der Schienenbahnen in die EEG-Umlage würde für die Schienenbahnunternehmen diskriminierend und wettbewerbsverzerrend wirken, da weniger umweltfreundliche Verkehrsträger wie diejenigen auf der Straße und die Luftfahrt mit ihren Energieträgern nicht gleichermaßen zur Finanzierung der Energiewende herangezogen werden. Darüber hinaus ist der Ausbau des ÖPNV und des Schienenverkehrs unbestritten nach allgemeiner Auffassung ein zentraler Bestandteil der Energiewende. Eine Aufhebung der teilweisen Befreiung dieser Unternehmen wäre im Hinblick auf die Ziele des EEG also kontraproduktiv.

Im Interesse der Sicherung der Gesamtmobilität benötigen die Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen weiterhin und dringender denn je Lösungen für die Gesamtfinanzierung.

**Reiner Metz**  
*Geschäftsführer ÖPNV*  
T 0221 57979-154  
metz@vdv.de



# Schienenlärm: Rationale Lösungen gefragt

Der Protest gegen den Schienenlärm wurde in den letzten Jahren immer lauter. Die Lärmproblematik droht den guten Ruf des umweltgerechten Schienengüterverkehrs und damit dessen gesellschaftliche und politische Akzeptanz zu gefährden.

Das Jahr 2013 hielt Neuerungen zum Thema Lärm bereit. Eine davon war die Abschaffung des sogenannten Schienenbonus, die bereits Bestandteil der letzten Koalitionsvereinbarung war und im März 2013 umgesetzt wurde. Ab 2015 entfällt bei Eisenbahnen für neue Vorhaben nunmehr der Bonus von 5 dB(A) als Korrekturfaktor des Beurteilungspegels nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). Um den barrierefreien Umbau von Haltestellen im Stadtbahnbereich nicht zu behindern, wurde auf Intervention des VDV immerhin zugestanden, die neue Regelung bei Straßenbahnen erst 2019 einzuführen.

Im Juni 2013 folgte die Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems durch die DB Netz AG sowie die europaweite Zulassung der LL-Verbundstoffbremssohle. Beide Maßnahmen stehen in engem Zusammenhang, da wirksame Anreize zur Umrüstung die Verfügbarkeit der wirtschaftlich günstigeren LL-Sohle voraussetzen. Das lärmabhängige Trassenpreissystem führt einen Zuschlag für laute Güterzüge in Höhe von 1 Prozent ein. Für Verkehrsleistungen mit lärmarm umgerüsteten Güterwagen erhalten die Unternehmen hingegen einen laufleistungsabhängigen Bonus. Der Bund gewährt darüber hinaus Wagenhaltern schon seit Ende 2012 eine laufleistungsabhängige Förderung und einen Zuschuss von 50 Prozent der Umrüstkosten. All dies gleicht jedoch die Mehrkosten der umgerüsteten Güterwagen im Betrieb nicht aus, sodass damit kein Anreiz zur Umrüstung ausgeübt wird.

Der VDV und die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) ergriffen im Oktober 2013 gemeinsam die Initiative mit einem Positionspapier zur Thematik. Es schlägt vor, die betrieblichen Mehrkosten von umgerüsteten Güterwagen über fünf Jahre, höchstens bis Ende 2020, zu bezuschussen. Im Gegenzug sagen die Unternehmen zu, den Wagenpark beschleunigt umzurüsten und bis 2020 die Lärmsanierung der Wagenflotten abzuschließen.

Ende 2013 waren weitere Grundsatzentscheidungen im Rahmen der Koalitionsvereinbarung zu treffen. Die Koalitionspartner standen dabei besonders beim Schienenlärm unter starkem Handlungsdruck. Die Vorlage des Sektors wurde zwar teilweise aufgegriffen; darüber hinaus wurden aber auch weitergehende Forderungen aufgenommen. Zu erwähnen sind die Zielsetzungen,

- den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren und ab dann ein Fahrverbot für laute Güterwagen in Deutschland, möglichst in ganz Europa, einzuführen,
- 2016 den Stand der Umrüstung zu evaluieren,
- noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umzusetzen (z. B. Nachtfahrverbote), falls nicht bis zu diesem Zeitpunkt mindestens 50 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sind, sowie
- die Trassenpreise im lärmabhängigen Trassenpreissystem stärker zu spreizen.

Während vieles davon verkraftbar erscheint, ist die angekündigte Evaluierung im Jahre 2016 problematisch. Die Forderung nach einer Reduzierung der Lärmemissionen im Schienengüterverkehr ist berechtigt und ein gemeinsames Anliegen aller Beteiligten. Sehr gewagt ist es aber, 2016 ordnungsrechtliche Maßnahmen von der Umrüstung von 50 Prozent der Gesamtheit der in Deutschland verkehrenden Güterwagen abhängig zu machen. Dies bedeutet angesichts der zentralen Lage Deutschlands faktisch, dass die Mehrheit aller europäischen Güterwagen bis dahin umgerüstet sein muss. Maßnahmen wie Nachtfahrverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen sind daher nicht nur rechtlich fragwürdig, sondern auch schädlich für den gesamten deutschen und für Teile des europäischen Eisenbahnverkehrs, da dadurch auf jeden Fall Trassenkapazität auf hoch belasteten Strecken verloren geht. Damit würde mangels gangbarer Alternativen Verkehr zurück auf die Straße verlagert.

Es bleibt der Eindruck, dass sich die Politik mit der Androhung bislang nie gekannter Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb vergaloppiert hat. Der VDV wird bei der Politik dafür werben, den konstruktiven Weg des lärmarmen Schienengüterverkehrs nicht zu verlassen.

**Dr. Martin Henke**  
*Geschäftsführer Eisenbahnverkehr*  
T 0221 57979-148  
henke@vdv.de



# Mit technischen Hilfsmitteln Lösungen für die Zukunft schaffen

Nur aufgrund von Technikverliebtheit neue Technik einzuführen, ist sicherlich genauso wenig zielführend wie eine reine Konzentration auf das „Brot- und-Butter-Geschäft“.

Aus den zahlreichen Ideen, Angeboten und Innovationen, die alltäglich auf uns einprasseln, und den lokalen Gegebenheiten kann man sich einen individuellen und interessanten Mix zusammenstellen, um die Bedürfnisse der Menschen zu befriedigen und ihnen das Leben zu vereinfachen. Die Schnelllebigkeit im Internet stellt für langfristig investierende Unternehmen eine weitere und besondere Herausforderung dar. Neben einer angenehmeren Nutzung von Leistungen haben viele Kunden die Erwartung, Weiterentwicklungen in überschaubaren Zyklen zu erleben. Hier stellen auch sich abzeichnende Trends in der Nutzung von neuen Technologien oder im Verhalten von gewissen Bevölkerungsgruppen eine neue Herausforderung in der Bewertung und im Umgang damit dar. Trends umzusetzen bzw. auf Ideen einer kommunikationsstarken Bevölkerungsgruppe einzugehen, kann zu einem Imagegewinn führen, muss jedoch nicht unbedingt zu nennenswerten Umsatzsteigerungen führen. Um einen Überblick bzw. eine Richtungs- und Markteinschätzung zu erhalten, diskutieren wir in den technischen Gremien über neue Entwicklungen, ihr Potenzial und den Umgang mit ihnen, um eine individuelle Entscheidungsgrundlage zu schaffen.

In den letzten Jahren haben wir sehr intensiv die Weiterentwicklung im Busbereich begleitet. Insbesondere die Entwicklung von unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten – vom Midi-Bus über den Anhängerzug und den Großraumwagen – wurde aktiv unterstützt und zeigt, dass Marktentwicklungen durch flexible und wirtschaftliche Konzepte im Dialog mitgestaltet werden können. Es freut uns sehr, dass die Einführung der Euro-6-Abgasnorm zu Beginn dieses Jahres besser verlaufen ist als die der Euro-5-Norm. Denn dieses Mal mussten keine betrieblichen Einschränkungen hingenommen werden. Mit der Euro-6-Abgasnorm wurde nun auch ein Quantensprung in der Luftreinhaltung erreicht und der Vorsprung vor dem Individualverkehr im Bereich der Umweltfreundlichkeit wieder ausgebaut. Mit der neuen Bundesregierung wird zu diskutieren sein, wie der ÖPNV wirtschaftlicher, aber auch ökologischer und attraktiver gestaltet werden kann. Im Lenkungskreis EBUS wird erörtert, unter welchen Gegebenheiten die Einführung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben möglich ist. In dem jungen Markt ist es wichtig, dass die Verkehrsunternehmen den Herstellern darlegen, welche Anforderungen sie an Fahrzeuge mit Elektroantrieb stellen, und sich diesem Ziel schrittweise annähern.

Im Jahr 2014 werden nun viele der in den letzten Jahren gestarteten E-Busprojekte in die Umsetzung gehen, sodass erste Erfahrungen im realen Einsatz und Linienbetrieb gesammelt werden können und in die Diskussionen einfließen werden. Mit der Politik werden nun entsprechende Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von E-Bussen und Nachladestationen zu gestalten sein.

Das im letzten Jahr erneut aufgeworfene Thema der Barrierefreiheit im ÖPNV ist ebenfalls in all seinen Facetten in den technischen und betrieblichen Gremien zu beleuchten. Hierbei ist es unser Ziel, eine sinnvolle Definition des Begriffs „vollständige Barrierefreiheit“ zu erarbeiten. Überzogene Forderungen zur Umsetzung aller denkbaren Maßnahmen, z. B. an allen Haltestellen, werden jedoch weder wirtschaftlich noch im Interesse der Fahrgäste sein, da diese über höhere Fahrpreise oder Steuern gegenfinanziert werden müssen.

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV trägt auch eine intelligente Fahrgastinformation bei. Mit dem Abschluss des Projektes „IP-KOM-ÖV“ ist dem VDV in Kooperation mit anderen Partnern und unter der Schirmherrschaft des BMVBS (jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI) ein weiterer großer Schritt in Richtung Vernetzung und Erhöhung des Serviceniveaus gelungen. Leider werden wir in Zukunft nicht mehr auf die Kompetenz unseres Kollegen Herrn Wehrmann zurückgreifen können, der das Projekt als VDV-Vertreter betreut hat. Wir stehen jedoch schon mit dem BMVI in Kontakt zur Fortsetzung der Vernetzungsentwicklungen. Hierbei stehen die Themen aus dem Bereich Qualitätsmanagement (Definition der Datenqualität, Störfallmanagement etc.) und die Weiterentwicklung der Aufgaben der Datenplattformen (z. B. die Weiterentwicklung von Delfi) mit einer bundeslandübergreifenden Koordinierung im Fokus. Mit diesen Bausteinen lassen sich dann vernetzbare Fahrgastinformationssysteme aufbauen. Über den vertrieblichen und betrieblichen Nutzen finden gremienübergreifende Diskussionen im VDV statt. Anhand der Ergebnisse werden wir hoffentlich zu einem vielfältigen, aber einheitlichen und barrierefreien Zugang im öffentlichen Verkehr gelangen.

Unter dem Leitspruch „Vielfalt ermöglichen, jedoch Bewährtes standardisieren“ engagieren sich viele Kollegen im VDV in unterschiedlichen Gremien und

auf allen Ebenen – in deutschen Spiegelgruppen, bei der Normung auf EU-Ebene (im Europäischen Komitee für Normung (CEN), im Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) oder am Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) sowie auf internationaler Ebene. Da sich diese Gremien gegenseitig beeinflussen, ist es wichtig herauszufinden, von welcher Ebene die Aktivitäten ausgehen, um die begrenzten Ressourcen effizient einzusetzen. Es ist bedeutend, dass bei der Standardisierung keine zusätzlichen Kosten entstehen. Wir beschäftigen uns mit den Themen rund um das Straßenbahnnormungsmandat M 486, welches das Ziel hat, einige Bereiche europäisch zu regeln. Dank der nun erfolgten Besetzung des Urban Rail Managers und des hervorragenden Engagements der Kollegen aus dem technischen Bereich des VDV sind wir gut aufgestellt. Die Zusammenarbeit und inhaltliche Abstimmung mit anderen Playern sind im Gange und werden intensiviert. Gleiches gilt für die Aktivitäten rund um das vierte Eisenbahnpaket.

Neben den Standardisierungsarbeiten finden auch Überlegungen zur Weiterentwicklung der in Deutschland gültigen Vorgaben statt, wie z. B. die Weiterentwicklung der BOStrab, der BOStrab-Zulassung oder der Eisenbahnfahrzeugzulassung. Die im letzten Jahr begonnenen Aktivitäten zur Stärkung des Eisenbahnbereichs im VDV haben uns nun zu einem neuen Prozess im Bereich der Schrif-  
tenerstellung geführt. Hierbei wird auf externe Erfahrungsträger zurückgegriffen und ein

nutzerfinanzierter Vertrieb ausgewählter Schriften getestet. Die Gremienarbeit im Bereich der baulichen Eisenbahninfrastruktur wird 2014 durch einen neuen Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) ausgeweitet. Personell müssen wir uns jedoch neu aufstellen, da sowohl Herr Sladek als auch Herr Mallikat nach langjähriger Tätigkeit im VDV in den wohlverdienten Ruhestand wechselten. Für ihr Engagement möchte ich mich an dieser Stelle noch einmal bei ihnen bedanken.

Auch 2014 möchten wir mit Ihnen gemeinsam wieder neue Ideen, Konzepte und Lösungsansätze diskutieren und umsetzen. Der technische Bereich bedankt sich bei allen, die sich im letzten Jahr eingebracht haben, und freut sich auf eine Fortsetzung der Gestaltung einer vielfältigen Zukunft.

**Martin Schmitz**  
*Geschäftsführer Technik*  
T 0221 57979-123  
schmitz@vdv.de



# ÖPNV in der Fläche – ein Auslaufmodell?

Die Zukunft des Nahverkehrs im ländlichen Raum stand im Fokus der VDV-Jahrestagung 2013 in Mainz. Rund 850 Gäste verfolgten die Debatten um die Folgen des demografischen Wandels und die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Auf der Pressekonferenz zur VDV-Jahrestagung präsentierte Gunter Rebal, Geschäftsführer der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Südwest, besorgniserregende Zahlen aus dem neuen Gutachten zu den Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr in Rheinland-Pfalz. Laut Gutachten sind die Summen, die das Land den Nahverkehrsunternehmen als Ausgleich für rabattierte Schülertickets zahlt (§45a-Mittel), seit Jahren deutlich zu niedrig.

Abnehmende Schülerverkehre bedrohen das öffentliche Verkehrsangebot in der Fläche. Zudem untergraben Rückgang und Überalterung der Bevölkerung die wirtschaftliche Basis der Verkehrsunternehmen in strukturschwachen Regionen wie an den Rändern der Ballungsräume. Der demografische Wandel als Leitthema der VDV-Jahrestagung 2013 in Mainz war daher gut gewählt. Die Finanzierung des wachsenden Zuschussbedarfs sowie die Fortführung der Entflechtungsmittel und die Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz(GVFG)-Bundesprogramms sind jedoch noch immer unklar – trotz der Ankündigung des ehemaligen Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer bei der Jahrestagung 2012 in Düsseldorf, es werde „hinter dem Horizont weitergehen“.

So sparte VDV-Präsident Jürgen Fenske auch nicht mit Kritik an der Bundesregierung und forderte Taten statt wohlklingender Worte. Falsche Prioritäten diagnostizierte auch Jan Mücke, ehemaliger parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, mit seiner Feststellung, dass für jede Sozialmaßnahme eher Geld vorhanden sei als für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Erst allmählich zeichne sich auch bei Politikern mit Haushaltsverantwortung die Erkenntnis ab, dass die Infrastruktur als wichtiger Teil des Volkswomens nicht weiter vernachlässigt werden dürfe.

Heftige Kritik an der Politik prägte auch das Fachforum ÖPNV, das die Vorschläge der EU-Kommission zur Änderung der EG-Verordnung 1370/2007 aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtete. Norminterpretierende Leitlinien, eine Ermächtigungsverordnung zu staatlichen Beihilfen und der Entwurf des vierten Eisenbahnpaketes wertet der VDV als weitreichende Revision der Verordnung 1370/2007, wie VDV-Geschäftsführer Reiner Metz ausführte. Keir Fitch, Vizeminister des EU-Verkehrskommissars, verteidigte das Brüsseler Vorgehen als erforderliche Konkretisierung

unklarer Vorgaben und bat um Geduld bis zum finalen Entwurf der Leitlinie.

Diskussionen über die Zukunft der Infrastrukturfinanzierung nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) sowie über mobile Fahrgastinformationen und Vertriebskonzepte prägten die Fachforen Eisenbahnverkehr und Technik. Im Anschluss erhielt der Internetblogger Martin Randelhoff die Auszeichnung „Talente im ÖPNV“. Seine herausragende Leidenschaft für neue Mobilitätskonzepte in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung und im Betrieb von Eisenbahn- und ÖPNV-Unternehmen bringt die Anliegen des öffentlichen Personenverkehrs über die neuen Medien in die Diskussion.

Der Festabend erlebte mit Ministerpräsidentin Malu Dreyer eine ebenfalls engagierte Fürsprecherin intelligenter Verkehrskonzepte, um der demografischen Entwicklung zu begegnen. Zugleich warb sie für Verständnis, wenn die Länder nicht mehr in der Lage seien, die Zuschüsse auf gleichbleibend hohem Niveau beizubehalten.

Der Kabarettist Lars Reichow lieferte mit einem fulminanten Programm weiteren Gesprächsstoff für die Gäste. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff erzielte mit seiner Tombola für die Opfer der Flutkatastrophe großen Zuspruch beim Publikum.

Die anschließende Gelegenheit zum direkten Austausch mit bekannten und neuen Gesprächspartnern wurde – ebenso wie auch beim Treffabend im Betriebshof der MVG – ausgiebig genutzt. Hochsommerliche Temperaturen sorgten dafür, dass viele Gäste auf dem Rückweg zum Hotel die Fahrräder des Fahrradvermietensystems MVGmeinRad schätzen lernten – ein attraktiver Service des Gastgebers, der eine äußerst gelungene Jahrestagung in Mainz abrundete.

**Kai Uhlemann**

*Veranstaltungsorganisation, Mediengestaltung*  
T 0221 57979-151  
uhlemann@vdv.de



---

## Europaarbeit des VDV war bestimmt durch das vierte Eisenbahnpaket

---

Zehn Jahre nach der Eröffnung des VDV-Europabüros in Brüssel befasste sich der Verband auch im Berichtsjahr wieder mit richtungsweisenden europäischen Gesetzesinitiativen. Seine Arbeit war insbesondere durch das vierte Eisenbahnpaket geprägt.

---

Nachdem die Europäische Kommission im Januar 2013 das vierte Eisenbahnpaket veröffentlicht hatte, befasste sich der VDV mit den darin enthaltenen Gesetzesvorschlägen, die trotz ihrer Komplexität zügig die erste Lesung im Europaparlament durchliefen. Aufgrund der starken Relevanz nicht nur für den deutschen Eisenbahnmarkt, sondern auch für den regionalen und kommunalen ÖPNV waren zahlreiche Gremien des VDV an der Evaluierung der sechs Gesetzestexte und der Erarbeitung entsprechender VDV-Positionen beteiligt. Während der Verband den sogenannten technischen Teil des vierten Eisenbahnpakets grundsätzlich befürwortete, gingen ihm die verschärften Regeln zur Organisation der Eisenbahnunternehmen mit dem Ziel der Trennung von Infrastruktur und Betrieb zu weit (siehe S. 45). Zudem wies der VDV die vorgeschlagene Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 komplett zurück bzw. rief die EU-Politiker auf, eine Überarbeitung dieser Verordnung auf das für die Öffnung des Eisenbahnmarktes Nötigste zu beschränken. Auf keinen Fall sollte der ÖPNV mit U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen davon betroffen werden.

Diese Positionen kommunizierte der Verband schon früh in Richtung der EU-Institutionen und erläuterte sie in zahlreichen Gesprächen den Vertretern der Kommission und des BMVBS als Repräsentanz im Rat sowie den Mitgliedern des Europäischen Parlaments (MdEP). Insbesondere mit Letzteren stand der Verband das ganze Jahr über in engem Kontakt. Nachdem ein erster Austausch im Frühjahr auf zwei Veranstaltungen in Brüssel erfolgt war, die der VDV mitorganisierte, folgte im Juli eine Delegation führender EU-Politiker aus dem EP-Verkehrsausschuss der Einladung des VDV zum Gespräch nach Berlin. Als im Herbst die von Europaabgeordneten eingebrachten Änderungsanträge veröffentlicht wurden, entsprachen einige davon inhaltlich den Forderungen des VDV. Während der anschließenden Diskussionen im Verkehrsausschuss bis zu dessen Abstimmung am 17. Dezember trug der VDV immer wieder die stets aktualisierte Verbandsposition an die Abgeordneten heran. Diese Initiative wurde auch von den VDV-Landesgruppen sowie durch einige Mitglieder unterstützt, die auf lokaler Ebene Kontakte zu Europaabgeordneten pflegten.

Auf einer Veranstaltung in Brüssel trafen sich Reiner Metz, VDV-Geschäftsführer ÖPNV (rechts), und Bogusław Liberadzki, MdEP für Polen



Neben seiner eigenen Interessenvertretung in Brüssel brachte der VDV seine Positionen auch in die Positionspapiere und Veranstaltungen der europäischen Verbände CER, UITP und CEEC ein. So machte der VDV seinen Standpunkt u. a. auf einer UITP-Konferenz vom 19. bis 20. November 2013 in Straßburg deutlich, in der diskutiert wurde, wie sich die Marktöffnung im Eisenbahnbereich auf den ÖPNV auswirken würde. Deutliche Worte fand der VDV zudem in einer gemeinsamen Stellungnahme mit Transport for London, in welcher beide Organisationen die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments auf die Gefahren einer modifizierten Verordnung 1370/2007 aufmerksam machten.

2014 setzt sich die intensive Begleitung des vierten Eisenbahnpakets fort. Das Plenum des EU-Parlaments möchte noch vor den Europawahlen die erste Lesung abschließen. Im Rat stehen nach den technischen Teilen des vierten Eisenbahnpakets die politischeren Dossiers auf der Tagesordnung, die den Verband voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2014 beschäftigen werden.

#### **Möglichst früh die Weichen für die Zukunft stellen**

Neben dem vierten Eisenbahnpaket wurde 2013 in Brüssel auch ein neuer Gesetzesvorschlag zum Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe diskutiert. Der VDV brachte seine Expertise im Bereich der Elektromobilität und der alternativen Kraftstoffe in die UITP-Position ein, welche forderte, die neuen elektrischen Ladestationen und Gas-Tankstellen durch entsprechende Stecker und Vorrichtungen auch für den ÖPNV nutzbar zu machen und sie, wo dies technisch möglich ist, in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen zu errichten, um den multimodalen Verkehr zu fördern. In einer hierzu gegründeten „Platform for the Electrification of Surface Transport“ besprachen UITP, CER sowie Vertreter der Städte, der Energieversorger und der Automobilindustrie ihre Kernanliegen, um diese mit einer Stimme an die europäischen Entscheidungsträger heranzutragen und dadurch die Aussicht auf Berücksichtigung zu maximieren. Sowohl der Rat als auch das Europäische Parlament befassten sich

bereits intensiv mit diesem Gesetzesvorschlag, welcher kurz vor dem Abschluss in erster Lesung steht.

Neue Initiativen möglichst frühzeitig in sinnvolle Bahnen zu lenken, ist Schwerpunkt des VDV-Engagements in Brüssel. So beteiligte sich der Verband das Jahr über an zahlreichen Konsultationen der Europäischen Kommission zu unterschiedlichen Themen des Personen- und Güterverkehrs, wie z. B. Schienenlärm, Einzelwagenverkehr, Fahrgastreue, Umsatzsteuer, Aus- und Weiterbildung von Fahrern usw., die möglicherweise zukünftig in Gesetzesinitiativen münden.

#### **Technische Expertise an der richtigen Stelle einbringen**

Über die Grenzen Deutschlands hinaus ist der VDV auch für seine technische Expertise und gute Vernetzung bekannt. Diese lässt er derzeit in zwei EU-Forschungsprojekte einfließen, die jeweils von der UITP koordiniert werden. Im Oktober 2012 begann das 3iBS-Projekt (intelligent, innovative, integrated Bus System) mit dem Ziel, Ideen zu entwickeln, wie das Image der Busse in Städten verbessert werden kann. Im Herbst 2013 gab die Europäische Kommission zudem grünes Licht für das „Zero Emission Urban Bus System“ (ZeEUS)-Projekt, welches am 22. Januar 2014 offiziell begann. Es möchte die Verbreitung von Elektrobussen fördern, indem es Technologien testet und Erfahrungen sammelt, die anschließend in Empfehlungen und Praxisanleitungen für Betreiber und örtliche Behörden münden.

#### **Ausblick**

Das Jahr 2014 bringt gleich zwei große Umbrüche mit sich. Zunächst finden im Mai die Europawahlen statt, bevor anschließend eine neue Europäische Kommission berufen wird. Eine wesentliche Aufgabe des VDV in diesem Jahr wird deshalb darin bestehen, persönliche Kontakte zu den neuen und alten Abgeordneten und Vertretern der EU-Kommission zu knüpfen. Auf dieser Grundlage werden die Anliegen der VDV-Mitglieder auch zukünftig in Brüssel gut vertreten sein.

#### **Annika Stienen**

*Leiterin VDV-Europabüro Brüssel*

T 0032 2 663 6633

stienen@vdv.de

# Verbandskommunikation 2013 im Zeichen der Bundestagswahl

Die Verbandskommunikation 2013 stand für den VDV im Zeichen der im September desselben Jahres stattgefundenen Bundestagswahl. Es galt, alle für den Verband nutzbaren Mittel und Wege zu finden, um die zentralen verkehrspolitischen Themen für eine Zukunftsfähigkeit der ÖV-Branche zu benennen und auf die Agenda der Bundespolitik zu setzen.

Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister a. D., beim VDV-Verbandsbeirat 2013



Parlamentarisches Frühstück: Der VDV diskutiert mit Abgeordneten des Deutschen Bundestages über relevante Themen der Branche

Die Verbandsbeiratssitzung im Januar 2013 bildete den Auftakt der VDV-Aktivitäten im Wahljahr. Hier wurde das wohl wichtigste Zukunftsthema der Branche, die Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, mit großem Engagement diskutiert.

Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister a. D. und Vorsitzender der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, stellte die Eckpunkte seiner Kommissionsarbeit als Impuls für die anschließende lebhafteste Diskussion mit den verkehrspolitischen Sprechern der im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien vor.

Der jährlich in Berlin stattfindende VDV-Verbandsbeirat bildet hierbei ein exponiertes Forum zur Erörterung und Austausch verkehrspolitischer Themen des öffentlichen Verkehrs. Rund 60 Teilnehmer aus kommunalen Spitzenverbänden, Bundes- und Landesministerien, Wissenschaft, Gewerkschaften, Wirtschafts- und Verkehrsunternehmen sowie aus Landes- und Bundespolitik waren anwesend und trugen zu einer engagierten Diskussion bei.

## Parlamentarische Frühstücke beim VDV

Mit parlamentarischen Frühstücke etablierte der VDV im Jahr 2013 ein Dialogformat mit Abgeordneten des Deutschen Bundestages. Mitglieder des Verkehrs- und Haushaltsausschusses jeweils einer Fraktion trafen sich mit den Spitzen des Verbandes im Hauptstadtbüro des VDV zum Frühstück. In

einer sehr offenen Gesprächsatmosphäre bestand Raum für intensiven Austausch zu den Themen der Branche, vorrangig zu den Finanzierungsfragen des öffentlichen Verkehrs.

Darüber hinaus wurde das Thema einer bedarfsgerechten Finanzierung in Pressemitteilungen und Ministerschreiben, aber auch im Politikbrief und im Verbandsmagazin herausgehoben behandelt.



## Wahlprüfsteine und Kernanforderung für Koalitionsgespräche

Mit dem beginnenden Bundestagswahlkampf erhielten alle im Bundestag vertretenen Parteien einen Fragenkatalog des VDV: Fragen zu Finanzierung und Rechtsrahmen, zur Reform der EEG-Umlage, zu Schienenlärm, Barrierefreiheit, Klimaschutz und Elektromobilität.

Die in einer Synopse aufbereiteten Antworten der einzelnen Parteien standen anschließend den VDV-Mitgliedsunternehmen als Information zur Verfügung. Nach der Bundestagswahl fasste der VDV seine Forderungen in Form von „verkehrspolitischen Herausforderungen an eine neue Bundesregierung“ in einem Papier zusammen und übermittelte dieses als Vorschlag für die anstehenden Koalitionverhandlungen zwischen CDU/CSU und SPD – sowohl den Spitzen der Parteien als auch im späteren Verlauf den Teilnehmern der Verhandlungsrunden innerhalb der Koalitionsgespräche.

## Verbandskommunikation in der Zuspitzung

Insbesondere das sehr sperrige Thema einer immer wieder diskutierten Reform der EEG-Umlage

VDV-Wahlprüfsteine: Alle im Bundestag vertretenen Parteien beantworteten den Fragenkatalog

 Die Verkehrsunternehmen	 		 Die Liberalen		
Allgemein: Welche Bedeutung haben Busse und Bahnen für Menschen, Wirtschaft und	CDU/CSU: „Ein gut funktionierender öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist für die Menschen im Alltag	SPD: „Der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen ist aus unserer Sicht besonders umwelt-	FDP: „Busse und Bahnen bilden das Rückgrat unseres auf Nachhaltigkeit ausgelegten	Die Linke: „Ein funktionsfähiger, barrierefreier und attraktiver ÖPNV ist aus	B 90/Die Grünen: „Der öffentliche Nahverkehr in

bedurfte angesichts der extremen Auswirkungen für die Schienenbahnen einer drastischen Zuspitzung der Kommunikation.

Immer wieder drangen Vorschläge an die Öffentlichkeit, die eine Abschaffung der derzeit praktizierten (Teil-)Befreiung der Schienenbahnen vorschlugen. Für die betroffenen 51 Schienenbahnen hätte der Wegfall dieser EEG-Befreiung jährlich Mehrkosten von über 250 Millionen Euro zur Folge. Diese Mehrkosten würden die Energiekosten der betroffenen Schienenbahnen deutlich erhöhen. Tarifierungsanpassungen infolge eines Wegfalls der EEG-Umlage wären eine direkte Folge. Vor diesem Hintergrund entschied sich der VDV, unter dem Motto „Keine Energiewende ohne Verkehrswende“ zu einer klaren und deutlich zugespitzten Kommunikation. Als Teil eines Maßnahmenprogramms wurde eine entsprechende Anzeige in den Parteizeitungen der einzelnen Bundesparteien geschaltet. Damit wurde sehr zugespitzt klargestellt: Ein Wegfall der EEG-Befreiung wird Tarifierungsanpassungen zur Folge haben.

Als erstes Fazit der Verbandskommunikation im Wahljahr 2013 darf festgehalten werden: Etlliche Kernforderungen unserer Branche sind nicht nur im Wahlkampf von den Parteien aufgegriffen worden, sondern sind auch im Koalitionsvertrag enthalten. So sind neben dem Bekenntnis zum Bestandserhalt vor Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die – vom Umfang her völlig unzureichende – Erhöhung der Infrastrukturfinanzierung und die Aufrechterhaltung der Ausnahmeregelung für die EEG-Umlage zu benennen.

Das sind wichtige Anknüpfungspunkte des VDV, in der nun beginnenden neuen Legislaturperiode mit der Bundespolitik in den zentralen Fragen für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr im Gespräch zu bleiben.

**Wolfgang Schwenk**

Leiter VDV-Hauptstadtbüro, Kommunikation  
T 030 399932-11  
schwenk@vdv.de



**Wer die Stromkosten erhöht, will höhere Preise für Öffentlichen Nahverkehr.**

Ohne EEG-Befreiung für Schienenbahn erhöhen sich die Fahrpreise im ÖPNV um zusätzlich 3%!  
Keine Energiewende ohne Verkehrswende!

**Fahrkarte**  
14.12.12 14:34  
VVV Es gelten die Bestimmungen des Gemeinschaftstarifes  
1 Person nicht übertragbar  
Gültig am Kauftag oder Wochenende  
Preisstufe  
2,30 EUR

**Fahrkarte**  
14.12.13 11:55  
VVV Es gelten die Bestimmungen des Gemeinschaftstarifes  
1 Person nicht übertragbar  
Gültig am Kauftag oder Wochenende  
Preisstufe  
2,30 EUR  
\* Aufschlag wegen EEG-Reform!

**VDV Die Verkehrsunternehmen**

VDV-Anzeige zum Wegfall der EEG-Umlage für Schienenbahnen

# Die neue Verbandszeitschrift: VDV – Das Magazin

Im April 2013 erschien erstmals die neue Verbandszeitschrift des VDV. „VDV – Das Magazin“ informiert seitdem sechsmal im Jahr inzwischen rund 4 000 Leser aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Medien über Trends und Themen der ÖPNV- und Eisenbahnbranche in Deutschland und Europa. Der VDV hat damit den Einstieg in eine eigene Verbandszeitschrift gewagt, die schon im Titel deutlich erkennen lässt, dass der Verband selbst der Absender ist. Für die Wiedererkennung bei den zahlreichen Entscheidungsträgern und langjährigen Partnern des VDV in Politik und Wirtschaft ist diese klare Absenderschaft ein wichtiges Kriterium. Zugleich wird dadurch aber auch deutlich, dass es sich beim VDV-Magazin nicht um eine unabhängige Fachzeitschrift, sondern um eine Verbandszeitschrift handelt, die selbstverständlich auch verbandspolitische Positionen abbildet.



Deshalb ist es der verantwortlichen Redaktion von Beginn an ein zentrales Anliegen, verbandseigene Meinungen immer auch als solche eindeutig zu kennzeichnen und im Verhältnis zum Gesamtumfang von 32 Seiten pro Ausgabe nicht überproportional zu akzentuieren. Denn neben der Wiedererkennbarkeit ist für den Leser die Glaubwürdigkeit der dargestellten Inhalte ein wesentliches Merkmal einer gern gelesenen und damit erfolgreichen Verbandszeitschrift. Dazu genügt es freilich nicht, nur ausgewogen zu berichten, ohne politische Positionen überzustrapazieren. Vielmehr muss die Leselust durch abwechslungsreiche Geschichten aus den verschiedensten Teilen und Themen unserer Branche sowie durch aussagekräftiges und gutes Bildmaterial angeregt werden.

Genau diesen Ansatz verfolgt das VDV-Magazin: Es soll in erster Linie zwar über die drängenden Themen und aktuellsten Entwicklungen rund um ÖPNV und Eisenbahnverkehr informieren. Es soll aber auch außergewöhnliche, seltene und spannende Geschichten aus der Branche und aus den Unternehmen erzählen. Und da hat der VDV mit seinen rund 600 Mitgliedsunternehmen aus verschiedensten Tätigkeitsbereichen mehr als einiges zu bieten. So berichtete das VDV-Magazin bislang z. B. über den Weg zum Fußballspiel mit Bus und Bahn, über die Wintervorbereitungen eines ÖPNV-Unternehmens, darüber, wie Falträder den ÖPNV erobern, über die Auswirkungen des Hochwassers auf den ÖPNV- und Bahnverkehr oder darüber, wie Busse und Bahnen für Schüler in Norddeutschland zu Theaterbühnen wurden. All das immer kombiniert mit den übergreifenden politischen und wirtschaftlichen Themen der Branche wie dem vierten EU-Eisenbahnpaket, der EEG-Umlage, der Infrastrukturförderung oder den Bundestagswahlen.

Ebenso wichtig wie ein verbandspolitisch sinnvoller und inhaltlich ausgewogener Themenmix ist

die Unabhängigkeit der Redaktion. Diesbezüglich unterscheidet sich das VDV-Magazin vermutlich stark von anderen Verbands- oder reinen Lobbyzeitschriften. Über die Themenauswahl bis hin zur Fertigstellung der Beiträge wird in eigenen Redaktionskonferenzen jede Ausgabe des Magazins vom Redaktionsteam eigenständig geplant und umgesetzt. Zugelieferte Texte und Beiträge von Externen werden weitestgehend vermieden, um den einheitlichen redaktionellen Ansatz der Zeitschrift aufrecht zu erhalten. Auch Werbeanzeigen sind nur in einem fest definierten Umfang zur Mitfinanzierung des Heftes zugelassen.

Das Gesamtkonzept des VDV-Magazins, das sich nicht nur textlich, sondern auch bildlich wiederfindet, kommt beim Leser scheinbar sehr gut an: Die erste Ausgabe des Magazins im April letzten Jahres ging an rund 3 200 Adressen, inzwischen sind es fast 4 000 Abonnenten, die alle zwei Monate das VDV-Magazin zugeschickt bekommen. Offenbar erkennen die Leser im VDV-Magazin für sich einen Mehrwert, der die Zeitschrift lesenswert macht. Der VDV wird dies zu gegebener Zeit in Form einer Leserbefragung genauer untersuchen, denn bei aller positiven Entwicklung gibt es immer auch Weiterentwicklungsbedarf. So ist das Magazin von Beginn an auch als ePaper erhältlich. Die Abrufzahlen der elektronischen Version können jedoch bei weitem nicht mit der Abonnentenzahl der Printausgabe mithalten, hier gibt es Verbesserungsbedarf.

## Lars Wagner

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

# Der vernetzte Kunde

Das Internet ist ein soziales Medium, das einen starken Einfluss auf unsere Alltags- und Arbeitswelt nimmt. Die Kommunikation und der Austausch von Informationen finden zum größten Teil in der digitalen Welt statt. Für die Unternehmen gehört daher das Internet zu den wichtigsten Vertriebskanälen, sowohl bezogen auf die Kundengewinnung als auch auf die Kundenbindung. Aktuell wird eine Entwicklung deutlich, die etwas komplexer ist. Es geht um den vernetzten Menschen, der zwar überall mit der digitalen Welt verbunden ist, dadurch aber auch schwer erreichbar erscheint und immer mehr Einfluss auf die Struktur der digitalen Angebote nimmt.

Es gibt 5 Milliarden Mobiltelefone und 234 Millionen Webseiten weltweit. Im Jahr 2009 wurden 90 Billionen E-Mails versendet. Die Studie „Homo Connectus“ von Google Deutschland und der Werbeagentur Grey verdeutlicht, in welchen Dimensionen sich der vernetzte Mensch bewegt und warum Unternehmen lernen müssen, echte Beziehungen mit Menschen einzugehen, damit ihre Marken den vernetzten Kunden erreichen.

Der Ausschuss für Marketing und Kommunikation (AMK) hat sich deshalb vor allem in den vergangenen Monaten verstärkt mit dem Themenfeld des vernetzten Kunden und mit den Auswirkungen auf den ÖPNV beschäftigt. Der VDV-Marketing-Kongress am 17. und 18. November 2014 in Hamburg (Gastgeber: Hamburger Hochbahn AG) wird daher unter dem Leitthema „Der vernetzte Mensch: Wie erreichen wir den Kunden?“ stehen. Welche Rolle nimmt das Marketing ein, wenn der Kunde in neuen Welten unterwegs ist? Einen Blick über den Tellerrand wirft Holger Lietz, Vice President Consumer Card Marketing bei American Express, mit der Keynote über „Das Ende des Marketings – neue Strategien für den vernetzten Konsumenten“.

Die eigene Webseite als statischer Botschafter des Unternehmens reicht nicht mehr aus, um im Wettbewerb von den Kunden wahrgenommen zu werden. Der vernetzte Mensch erwartet mehr. Die Präsenz in sozialen Netzwerken und die Aktivierung von mobilen Apps gehören mindestens als Erfolgsfaktoren dazu. Viele Verkehrsunternehmen haben bereits ihre eigenen lokalen Apps auf den Markt gebracht. Doch durch die zunehmende Vernetzung unterschiedlicher Verkehrs- und Serviceangebote und die hohe Relevanz der Digitalisierung für den Kunden wird in der ÖPNV-Branche auch verstärkt über bundesweite multimodale Mobilitätsplattformen wie Qixxit (DB AG) diskutiert. Welchen Einfluss nehmen integrierte Mobilitätsplattformen auf die Vertriebs- und Informationskanäle der ÖPNV-Branche? Darüber werden verschiedene Vertreter aus der Mobilitätsbranche im Rahmen einer Podiumsdiskussion auf dem VDV-Marketing-Kongress in Hamburg diskutieren. In weiterführenden Gesprächsforen bekommen die Teilnehmer die

Möglichkeit, sich im kleinen Kreis über einzelne Fragestellungen und Aspekte aus der Podiumsdiskussion auszutauschen.

Neben der Podiumsdiskussion wird es diesmal kurze Impulsvorträge u. a. zu folgenden Themen geben, die auch in Workshops weiterbehandelt werden:

- Digitale Markenführung – Erfolgskonzepte von App bis Web
- Internetseiten – vom Flaggschiff zum Beiboot?
- Fahrgastinformation der Zukunft: Brauchen Kunden noch Fahrpläne in Papierform?
- Web-Kommunikation der Zukunft



Bei der ganzen Diskussion über Web-Kommunikation und Social-Media-Trends ist auch die Kenntnis über den aktuellen Stand der Aktivitäten in diesem Bereich in der eigenen Branche notwendig. Aus diesem Grund hat der AMK einen Fragebogen erarbeitet, der genau erfassen soll, wie und mit welchem Ziel Social Media in den Verkehrsunternehmen genutzt werden. Die Umfrage ging Anfang April als VDV-Rundschreiben an die Mitgliedsunternehmen (Personenverkehr). Die Ergebnisse werden dann auf dem Marketing-Kongress präsentiert – vorausgesetzt, es beteiligen sich genügend Mitgliedsunternehmen an der Umfrage.

**Rahime Algan**  
Verbandskommunikation  
T 030 399932-18  
algan@vdv.de

Der Mensch ist mobil, vernetzt, „always on“ – und nimmt noch stärkeren Einfluss auf das Marketing der Unternehmen



---

# Wirtschaft und Recht

---

# VDV fordert Wiedereinführung der Job-Ticket-Befreiung

Der Gesetzgeber nutzt das Steuerrecht gezielt für verkehrs-, umwelt- und sozialpolitische Lenkungsziele. Damit leistet er einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur und ermöglicht ein Mobilitätsangebot mit sozialverträglichen Tarifen. Da noch zwei Drittel der Erwerbstätigen mit dem Auto zur Arbeit fahren, besteht bei der Pendlerbesteuerung Handlungsbedarf.

Die Nutzung und der Betrieb umweltfreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel werden in vielen Steuerarten durch Anreize gefördert. Instrumente wie der steuerliche Querverbund stärken die Finanzierbarkeit eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems (Jahresbericht 2011/2012, S. 17 f.). Wichtige Lenkungsnormen zeigt die Übersicht.

Die Regierungsfractionen heben in ihrer Koalitionsvereinbarung den „Umweltvorteil des ÖPNV“ in Stadt und Land sowie den „besonders umweltfreundlichen und energieeffizienten Schienenverkehr“ hervor. Den Verkehrsträger Schiene wollen sie „weiter stärken und ausbauen“. Trotz dieser klaren Positionierung geraten sinnvolle Lenkungsnormen bei angespannter Finanzlage regelmäßig ins Visier der Haushaltspolitiker. In der zurückliegenden Legislatur wurde die für sozialverträgliche Tarife unverzichtbare Umsatzsteuerermäßigung für den Linienverkehr zur Disposition gestellt (Jahresbericht 2010/2011, S. 16 f.).

Aktuell besteht Handlungsbedarf bei der Besteuerung von Job-Tickets. Arbeitnehmer, die mit Bussen und Bahnen pendeln, können zwar – im Gegensatz zu Autofahrern – ihre tatsächlichen Ticketkosten in voller Höhe als Werbungskosten geltend machen. Arbeitgeberfinanzierte Job-Tickets sind aber bei Ausgabe zunächst steuerpflichtig. Eine Entlastung wird für diejenigen, die eine entsprechende Erklärung abgeben, erst Monate später im Steuerbescheid sichtbar. Bis 2003 konnten Job-Tickets dagegen steuer- und sozialversicherungsfrei vom Arbeitgeber finanziert werden. Voraussetzung war, dass die Leistung zusätzlich zum Arbeitslohn gewährt wurde. Die Regelung war unbürokratisch und verwaltungsarm. Für die Arbeitnehmer war der Vorteil unmittelbar erkennbar. Gerade aus diesen Gründen wurde die Steuerbefreiung 1993 mit dem Job-Ticket-Gesetz (BR-Drs. 339/92, Infokasten) gezielt eingeführt. Arbeitgeber konnten im Rahmen ihrer Umweltstrategie den Mitarbeitern ein personalwirtschaftlich attraktives Angebot unterbreiten. Die sinnvolle Lenkungsnorm fiel 2004 einem vermeintlichen Subventionsabbau zum Opfer. Dabei handelte es sich steuersystematisch gar nicht um eine Subvention, sondern um eine Vereinfachungs- und tarifliche Anreizregelung. In der Praxis ging der „Subventionsabbau“ fiskalisch ins Leere. Denn bei Einhaltung komplizierter Regeln

## Job-Ticket-Gesetz\*

Zielsetzung: Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, Arbeitnehmer verstärkt zur Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu veranlassen. Die Verlagerung des Individualverkehrs von der Straße auf den ÖPNV trägt wesentlich zur Senkung der Umweltbelastungen und des Energieverbrauchs bei. Daher kommt dem ÖPNV besonders in den Verdichtungsräumen und Städten bei immer knapper werdendem Verkehrsraum eine besondere Bedeutung zu.

Die erheblichen Anstrengungen der öffentlichen Hand zur Ausgestaltung attraktiver Verkehrsangebote (z. B. von flächendeckenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaften bzw. -verbünde) können nur erfolgreich sein, wenn auch auf Seiten der Verkehrsnutzer die Bereitschaft zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel gesteigert wird. Hierfür sind Zuschüsse von Arbeitgebern an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zum Erwerb eines sog. Job-Tickets ein zusätzlicher Anreiz.

\*Auszug aus dem Gesetzesantrag des Landes Rheinland-Pfalz für ein Gesetz zur Schaffung der besoldungs- und steuerrechtlichen Voraussetzungen für die Gewährung von Arbeitgeberzuschüssen zur Benutzung des ÖPNV (Job-Ticket) vom 15.05.1992, BR-Drs. 339/92.

können Job-Tickets bis zu einem Betrag von 44 Euro weiter steuer- und sozialabgabenfrei gewährt werden. Allerdings entsteht bürokratischer Mehraufwand. Die Anforderung des monatlichen Zuflusses ist streitanfällig und birgt ein Gestaltungsrisiko (vgl. Urteil des BFH vom 14.11.2012, Az. VI R 56/11). Wird die Freigrenze überschritten, entsteht die volle Abgabenlast. Die optionale Pauschalbesteuerung ist zwar unbürokratisch, aber teuer und damit weniger attraktiv. Das Erfolgskonzept Job-Ticket wird durch solche Hürden ausgebremst. Kleine und mittlere Unternehmen scheuen den Aufwand.

Deshalb hat der VDV die Regierungsfractionen bereits während der Koalitionsverhandlungen aufgefordert, die Befreiung auf die steuerpolitische Agenda zu setzen. Um den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel noch stärker zu fördern, schlägt er flankierend die Absenkung der Entfernungspauschale für Pkw-Pendler vor (Jahresbericht 2012/2013, S. 22 f.). Steuerliche Lenkungsnormen

Grundlage	Fundstelle   Art der Vergünstigung	Forderungen des Verbandes
Einkommensteuer (EStG)	<b>§ 9 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 EStG</b> Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wege zur ersten Tätigkeitsstätte werden grundsätzlich durch eine verkehrsmittelunabhängige Pauschale von 0,30 Euro je Entfernungskilometer bzw. 0,15 Euro je Kilometer abgegolten. Insbesondere Pkw-Pendler unterliegen damit einer Abzugsbeschränkung. Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel können die tatsächlichen Fahrgeldaufwendungen ansetzen, wenn diese über der Pauschale liegen. <sup>2)</sup>	Senkung der Entfernungspauschale zur Stärkung der Lenkungswirkung der Abzugsbegrenzung (z. B. Halbierung für Pkw-Nutzer).
	<b>§ 40 Abs. 2 Satz 2</b> 15 Prozent Pauschsteuersatz für Sachbezüge in Form der unentgeltlichen oder verbilligten Beförderung eines Arbeitnehmers zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte und für zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn geleistete Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (z. B. Job-Tickets) bis zur Höhe der gemäß § 9 abziehbaren Kosten.	Wiedereinführung der Jobticket-Befreiung nach dem Rechtsstand von 2003 (§ 3 Nr. 34 EStG a. F.) für Sachbezüge und Arbeitgeberzuschüsse.
Körperschaftsteuer (KStG) <sup>3)</sup>	<b>§ 8 Abs. 7 KStG</b> <sup>4)</sup> Soweit u. a. aus verkehrs-, umwelt- oder sozialpolitischen Gründen eine wirtschaftliche Betätigung ohne kostendeckendes Entgelt unterhalten wird (Dauerverlustgeschäft), wird die Verrechnung von Verkehrsverlusten mit Gewinnen aus verbundfähigen Versorgungsbetrieben steuerlich anerkannt.	Sicherstellung des für die Gebietskörperschaften unverzichtbaren Instrumentes zur Finanzierung von Aufgaben der Daseinsvorsorge, auch bei einer künftigen Reform der Gruppenbesteuerung.
Kraftfahrzeugsteuer (KraftStG)	<b>§ 3 Nr. 6</b> Befreiung für Kraftomnibusse und gleichgestellte Personenkraftwagen, die zu mehr als 50 Prozent der insgesamt gefahrenen Strecke im Linienverkehr verwendet werden.	Sicherstellung des Lenkungszweckes der Linienbusbefreiung bei künftigen Reformen, d. h. Erhöhung der ÖPNV-Energie-steuervergütung bei Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Energiesteuer.

<sup>1)</sup>Zu den europäischen Lenkungsnormen vgl. Jahresbericht 2007/2008, S. 30. | <sup>2)</sup>Die Entfernungspauschale ist auf 4500 Euro im Kalenderjahr begrenzt. Der Höchstbetrag gilt nicht bei Nutzung eines eigenen oder zur Nutzung überlassenen Kraftwagens. Höhere Fahrgelder für öffentliche Verkehrsmittel können angesetzt werden, soweit sie den im Kalenderjahr insgesamt als Entfernungspauschale abziehbaren Betrag übersteigen. | <sup>3)</sup> Die körperschaftsteuerlichen Einkommensermittlungsvorschriften gelten auch für die Gewerbesteuer. | <sup>4)</sup> Der seit Jahrzehnten auf der Basis von Verwaltungsregeln praktizierte steuerliche Querverbund wurde 2009 gesetzlich verankert, nachdem er aufgrund eines höchstrichterlichen Urteils (BFH Az. IR 32/06) infrage gestellt wurde. © VDV

stehen permanent auf dem Prüfstand. Wichtig ist, dass diese bei künftigen Reformen der Umsatz-, der Kraftfahrzeug-, der Grundsteuer oder der Gruppenbesteuerung nicht fiskalischen Zwängen geopfert werden, denn sie sind als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutz- und der verkehrs- und sozialpolitischen Ziele unverzichtbar.

**Ralf Stollberg**  
 Steuern  
 T 0221 57979-112  
 stollberg@vdv.de

# Busse, Bahnen und Carsharing: umweltfreundlich mobil!

Neben den klassischen Mobilitätsformen des Umweltverbundes, dem Zufußgehen und dem Radfahren, wird der öffentliche Verkehr zunehmend durch weitere Mobilitätsdienstleistungen ergänzt: Dynamische Mitfahrvermittlungen, Fahrradverleihsysteme und Kurzzeit-/Einweg-Autovermietungsangebote nehmen zu. Dabei hat der öffentliche Verkehr bereits seit vielen Jahren einen Kooperationspartner, der nachweislich in der Summe für mehr ÖV-Fahrten, weniger Privat-Pkw und mehr Umweltfreundlichkeit steht: das klassische Carsharing.

Anlässlich des VDV-Fachsymposiums „Der ÖPNV: Rückgrat und Motor einer multimodalen Mobilität“ am 17. und 18. Oktober 2013 in Berlin machten der VDV und der Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) in einer gemeinsamen Aktion auf die langjährige Partnerschaft von ÖV und stationsgebundenem Carsharing in vielen deutschen Städten aufmerksam. Unter dem Motto „Busse, Bahnen + Carsharing. Umweltfreundlich fahren? Geht doch!“ waren in den Wochen zuvor bundesweit ÖPNV- und Carsharing-Anbieter zusammengelassen, um auf die Stärken dieses Mobilitätsbündnisses in Sachen Klimaschutz und Energiewende hinzuweisen. Dabei entstanden zahlreiche Fotos, die teilweise Straßenbahnen und teilweise Busse mit Carsharing-Fahrzeugen zeigen, die alle das Motto der gemeinsamen Aktion trugen.

Mit diesen Fotos konnte eine beeindruckende Fotowand gestaltet werden. Die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und der dortige Carsharing-Anbieter unterstützten die Aktion noch zusätzlich mit zwei exklusiv „gebrandeten“ Fahrzeugen, die sie als Blickfang und Fotomotiv nach Berlin schickten.

Im Rahmen der Vorträge des Fachsymposiums wurden Ergebnisse einer Umfrage vorgestellt. Beide Verbände hatten die Verkehrsunternehmen nach den Erfahrungen bei der Zusammenarbeit

von ÖPNV- und Carsharing-Unternehmen gefragt. Dabei kam u. a. heraus, dass die bestehenden Kooperationen auf einer 5er-Skala (1 = vollkommen zufrieden bis 5 = nicht zufrieden) mit der Durchschnittsnote 2,8 bewertet wurden. Die überwiegende Mehrheit der Verkehrsunternehmen befürwortet zudem eine Aufwertung oder Erneuerung der bestehenden Zusammenarbeit. Alle antwortenden Verkehrsunternehmen, die noch keine bestehende Kooperation aufweisen, sprachen sich für eine Zusammenarbeit mit den Carsharing-Anbietern vor Ort in der Zukunft aus.

Dies passte in die allgemeine Diskussion der Experten über Perspektiven bei Kooperationen verschiedener Verkehrsanbieter. Die rund 70 Teilnehmer der Veranstaltung suchten u. a. Antworten auf die Fragen, welche Geschäftsmodelle tragfähig sein können und in welchen Bereichen man nicht nur Partner, sondern auch Konkurrent im Mobilitätsmarkt ist.

Der VDV hat hierzu in der AG „Multimodalität“, die auch das Positionspapier zum Thema erarbeitet hat, eine neue VDV-Mitteilung 9719 erstellt: „Ergänzung des ÖPNV um multimodale Mobilitätsangebote.“ Sie zeigt Fragestellungen und Lösungen aus dem strategischen Marketing für den Umgang mit weiteren multimodalen Angeboten auf und stellt eine Sammlung von aktuellen Good-Practice-Beispielen dar.

**Dr. Till Ackermann**

*Volkswirtschaft und Business Development*

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff und bcs-Geschäftsführer Willi Loose sprachen sich für eine weitere Integration der Verkehrsangebote aus



# Das Jahr 2013 im Blickwinkel der Fahrgastrechte und -pflichten

Bei den Fahrgastrechten stand im Jahr 2013 für die Busunternehmen das Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 im Vordergrund. Für die Eisenbahnunternehmen war die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zu Entschädigungen bei höherer Gewalt der meistdiskutierte Punkt. Und bei den Fahrgastpflichten lag der Fokus auf der Anpassung des Erhöhten Beförderungsentgelts (EBE).

Das Jahr 2013 hat wieder gezeigt, dass auch bei dem Thema Fahrgastrechte der europäische Rechtsrahmen die Vorgabe für die Diskussionen liefert. Wichtig für die Praxis ist dabei, diesen Rechtsrahmen auf nationaler Ebene sinnvoll auszufüllen.

## Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr

Ogleich der VDV schon den Entstehungsprozess der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 begleitete, war die Arbeit nach Verkündung im europäischen Amtsblatt lange nicht beendet. Notwendig war ein Durchführungsgesetz auf nationaler Ebene. Dieses EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) wurde im Sommer 2013 beschlossen. Der VDV achtete beim Entstehungsprozess darauf, die europäischen Regelungen sinnvoll in den nationalen Rechtsrahmen einzubinden.

Aber auch mit Verkündung des EU-FahrgRBusG war die Arbeit zur Verordnung (EU) Nr. 181/2011 nicht beendet. Denn zum einen mussten die Unternehmen informiert werden, zum anderen waren Handreichungen wie z. B. Kurzfassungen der Fahrgastrechte, die an bestimmten Stellen auszuhängen sind, zu erarbeiten. Dienten die Rundschreiben und Artikel und das mit der VDV-Akademie angebotene Seminar zur Information der Unternehmen, ergab sich für die Erarbeitung der Handreichungen eine sinnvolle Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo) und der Deutschen Bahn AG, um brancheneinheitliche Lösungen zu finden.

## EuGH-Entscheidung zur Entschädigung bei höherer Gewalt

Den wesentlichen Markstein bei den Fahrgastrechten im Eisenbahnverkehr bildete die Entscheidung des EuGH zur Entschädigung der Fahrgäste bei Verspätungen durch höhere Gewalt (Rechtsache C-509/11). Ogleich die Entscheidung rechtlich vertretbar war, stellt sie finanziell eine Belastung für die Unternehmen dar. Als Konsequenz ist nicht eine Kritik des Urteils sinnvoll, sondern nur ein Hinwirken, bei der anstehenden Novellierung und Vereinheitlichung der Fahrgastrechte die höhere Gewalt als Ausschlusskriterium für eine Haftung festzuschreiben.

Fahrgastpflichten haben auch oft mit Sicherheit zu tun

## EBE-Anpassung weiter auf der Agenda

Neben den Fahrgastrechten bleiben aber auch die Fahrgastpflichten im Fokus. Hier war es insbesondere das Bemühen um eine Anpassung des EBE, das die Arbeit des VDV bestimmte. Auch wenn das Bundesverkehrsministerium mit der Vorlage eines Verordnungsentwurfs bis nach der Bundestagswahl zögerte, war es gleichwohl ein großer Zwischenerfolg, dass sich im April 2013 die Verkehrsministerkonferenz der Länder ausdrücklich dem VDV-Petition nach einer Anpassung des EBE auf 60 Euro anschloss.

## Ausblick

Gerade die Frage der Anpassung des EBE zeigt, welche „dicken Bretter“ bei bestimmten Themen manchmal zu bohren sind. Das EuGH-Urteil zur höheren Gewalt ist wiederum ein Beleg dafür, dass eine gängige Praxis durch eine Gerichtsentscheidung sehr schnell obsolet werden kann. Die Fahrgastrechte im Bereich Bus weisen auf den langen Atem hin, den man bei der Begleitung eines Vorhabens haben muss. Den vorgenannten drei Beispielfällen ist jedoch die Erkenntnis gemein, dass eine sinnvolle Arbeit an dem Thema weiterhin nur gelingt, wenn sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene, im politischen wie auch im juristischen Bereich konstruktiv und kundenorientiert gearbeitet wird.

## Dr. Thomas Hilpert-Janßen

Arbeits- und allg. Zivilrecht, Straf- und Straßenverkehrsrecht, Beförderungsbedingungen  
T 0221 57979-158  
hilpert@vdv.de



# Das novellierte PBefG in der Praxis

Die ersten eineinhalb Jahre mit dem novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) waren von einer Aufbruchstimmung im liberalisierten Fernbusmarkt geprägt. Die ebenfalls seit Anfang 2013 geltenden Änderungen im Nahverkehr wurden von der breiten Öffentlichkeit nicht so deutlich wahrgenommen, haben aber für die Unternehmen und Aufgabenträger erhebliche Bedeutung.

Bald nach der Gesetzesnovellierung wurden zahlreiche neue Linien und Verbindungen mit dem Fernbus angeboten. Dabei wurden nicht nur die bisherigen Fernbusbetreiber aktiv, sondern auch zahlreiche neue Unternehmen unterschiedlicher Größe. Ob der Boom in dieser Intensität weitergeht, bleibt abzuwarten. Sicher ist aber, dass der Fernbus auf die Dauer ein wichtiges Segment des öffentlichen Verkehrs werden wird. Die Fernbusunternehmen treten zunehmend auch dem VDV bei, was seine Position als Verband der gesamten Verkehrsbranche weiter stärkt.

Ein wichtiges politisches Thema im Zusammenhang mit dem Fernbus war die Diskussion um Standorte und Qualität der Busbahnhöfe und Haltestellen. Hier stehen Kommunen und Betreiber vor verkehrlichen, planerischen und finanziellen Herausforderungen.

Das PBefG ist in einem breiten politischen Konsens verabschiedet worden. Naturgemäß bleiben bei jeder Gesetzesnovelle einige Fragen offen. Noch vor Inkrafttreten des neuen PBefG veröffentlichte der Verband die VDV-Mitteilung Nr. 9056 „Praxisleitfaden zum PBefG 2013“ als Arbeitshilfe für seine Mitglieder und als Positionierung des Verbandes gegenüber Ländern und Kommunen.

Fernbus: zahlreiche neue Linien eröffnet

Bei der Anwendung des neuen Gesetzes entstand unter anderem Streit darüber, ob Unternehmer

Busverkehr mit einem hauseigenen Fahrausweistarif statt des Verbundtarifes betreiben dürfen, wenn der Aufgabenträger nicht bereit ist, eine für alle Unternehmen geltende Ausgleichsregelung (allgemeine Vorschrift) zu erlassen. Klar ist aber, dass der Aufgabenträger – wenn kein Unternehmer bereit ist, die erforderlichen Verkehrsleistungen ohne Mittel des Aufgabenträgers zu erbringen – die Wahl hat, ob er einen Verkehrsvertrag vergibt oder ob er eine allgemeine Ausgleichsregelung erlässt. Dies hat auch der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr, in dem die Fachreferate der Verkehrsministerien und -senatsverwaltungen des Bundes und der Länder vertreten sind, in seinen „Hinweisen zur Anwendung des Personenbeförderungsgesetzes“ vom Dezember 2013 deutlich bestätigt.

Neu eingeführt wurde mit der Novelle die Möglichkeit, im Genehmigungsantrag „verbindliche Zusicherungen“ abzugeben. Diese spielen einerseits eine Rolle bei der Frage des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen, die in § 13 Abs. 2a PBefG ausführlich geregelt ist. Sie haben andererseits Bedeutung im Genehmigungswettbewerb. Was und wie zugesichert werden kann, um damit Vorteile im Genehmigungswettbewerb zu haben, wird voraussichtlich von der Rechtsprechung im Laufe der Zeit präzisiert werden.

Das neue PBefG stellt ferner das Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ auf. Im Fernbuslinienverkehr wurden dafür konkrete technische Vorgaben an die Busse im Gesetz verankert, die ab 2016 bzw. 2019 zwingend sind. Im Nahverkehr müssen die Aufgabenträger die Schritte in Richtung dieser Zielvorgabe im Nahverkehrsplan festlegen. Der VDV steht dazu in enger Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden, hier praxisgerechte Lösungen zu finden, um dem Ziel im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen so nah wie möglich zu kommen.

**Martin Schäfer**

*Personenbeförderungswirtschaftsrecht, öff. Verkehrswirtschaftsrecht und Ländernahverkehrsrecht*  
T 0221 57979-152  
schaefer@vdv.de



# Harmonisierung von Fahrausweisautomaten

Fahrausweisautomaten stellen einen der wichtigsten Vertriebswege im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dar. Viele Kunden werden im Verlauf eines Jahres nicht nur mit bekannten Automaten aus der eigenen Umgebung, sondern auch mit unbekanntem Automaten anderer Regionen konfrontiert. Dann müssen zu den unterschiedlichen Tarifen oft auch unterschiedliche Automatenoberflächen verstanden werden. Selbst Automaten innerhalb einer Region variieren je nach Aufsteller – eine Situation, die sich durch die wettbewerbsbedingte Vielfalt insbesondere im Schienenpersonennahverkehr ergibt.

Es gilt jedoch im Interesse der Kunden, Zugangsbarrieren zum öffentlichen Verkehr, zu denen auch die Automatenvielfalt gehört, abzubauen. Anstelle der verschiedenen Bedienkonzepte sind hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit einheitliche und optimierte Abläufe und Darstellungen anzustreben. Denn bei einer einfachen Bedienung der Automaten lassen sich gleich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Durch die in den Automatenoberflächen implementierte fahrplanbezogene Auskunft sind auch schwierige Tarife leichter beherrschbar – wenn die Automatenoberflächen beherrschbar sind.

Der VDV engagiert sich für den Abbau von Zugangsbarrieren zum ÖPNV und hat im Jahr 2013 ein Projekt gestartet, um eine Angleichung der Automatenoberflächen von Touch-Display-Ticketautomaten zu ermöglichen. Dieses Projekt ist auf die Mehrzahl der stationären Automaten ausgerichtet, an denen Kunden durch das Auswählen an interaktiven Eingabemasken Informationen abrufen und Tickets erwerben können. Um die Kaufvorgänge für den Kunden möglichst kurz und verständlich zu gestalten, wurden Gestaltungsempfehlungen erarbeitet, die eine Optimierung der Übersichtlichkeit und des Ablaufs hintereinandergeschalteter Eingabemasken möglich machen.

Die Empfehlungen wurden wissenschaftlich durch das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und

Organisation IAO erarbeitet und von einer VDV-Arbeitsgruppe begleitet. Grundlage für die Empfehlungen waren die Ergebnisse eines Usability-Tests – d. h. eines Tests, bei dem die Benutzerfreundlichkeit durch Probandenversuche festgestellt werden kann. Dazu wurden z. B. Varianten bezüglich der Beschriftungen und der Anordnung von Schaltflächen untersucht oder die Visualisierung der Informationen optimiert. Des Weiteren wurden bestimmte Prozesse für Chipkartentickets getestet, Funktionen, die bisher nur eine geringe Verbreitung haben. Auf diese Weise wurden Bedingungen geschaffen, welche die deutschlandweite Nutzbarkeit der Chipkarten des (e)Ticket Deutschland unterstützen.

Die resultierenden Empfehlungen bilden die Grundlage für eine größtmögliche Angleichung der Bedienabläufe und der Darstellung an Ticketautomaten mit Touch-Displays. Um die Verwendbarkeit in den Regionen sicherzustellen, wurde anhand mehrerer unterschiedlicher Tarife überprüft, ob diese im Konzept zufriedenstellend abgebildet und für die Kunden gleichermaßen verständlich sind. Bei verschiedenen Umsetzungen wird durch die einheitliche Grundlage der Wiedererkennungswert gesteigert, sodass den Kunden die Orientierung leichter fällt, als dies bei völlig unbekanntem Tarif- und Vertriebssystemen der Fall wäre.

Aus dem Projekt ging die VDV-Schrift 706 „Empfehlungen zur Gestaltung von Touch-Display-Ticketautomaten“ hervor.

**Nils Laschinsky**  
Tarif-, Verbund- und Vertriebsangelegenheiten  
T 0221 57979-149  
laschinsky@vdv.de

Standardisierte Bedienabläufe für Touch-Display-Ticketautomaten stehen zur Verfügung



# Neuer „PraxisTIPP“ des VDV für Einkäufer in Verkehrsunternehmen

Die Arbeitsgruppe (AG) „EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis“ will mit ihrem neu gestalteten PraxisTIPP Hilfestellung für Einkäufer von Verkehrsunternehmen geben. Mit Best-Practice-Beispielen sollen Sachverhalte und Konstellationen, die für die Praxis des Einkaufs von Interesse sein können, aufgenommen und praktische Tipps für die Lösung gegeben werden.

Die AG „EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis“ des VDV-Ausschusses für Recht und Wirtschaft besteht aus erfahrenen Einkäufern und Juristen verschiedener Mitgliedsunternehmen. Sie wurde Anfang der 90er-Jahre vom Verband ins Leben gerufen, um die seinerzeit erstmals in Kraft getretenen Vorschriften der sogenannten Sektorenverordnung für die VDV-Mitglieder zu erläutern und zu kommentieren. Diese Verordnung enthält die Vorschriften, die Einkäufer von Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von Waren oder Dienstleistungen bzw. Bauleistungen zu beachten haben. Zusätzlich zu diesen Vorgaben des europäischen Vergaberechts müssen mittlerweile auch national viele Vorschriften bei der Vergabe beachtet werden.

Neben den allgemeinen Fragen, die Bestandteil jeder Vergabe sein können, tauchen immer wieder nicht alltägliche Fragestellungen auf. Die Praxis des Einkaufs von Verkehrsunternehmen wirft dabei spezielle Fragen auf. Die AG will nunmehr für alle Mitglieder des VDV solche Themen für den Einkauf von Verkehrsunternehmen im Sinne der Best Practice aufarbeiten.

Anhand konkreter Fragen, die in der Praxis häufig gestellt werden, sollen Hinweise zum Verfahren und zur Lösung vorgestellt werden. Um dies zu erreichen, will die AG mit zwei- bis maximal vierseitiger Darstellung zunächst eine Frage aufwerfen. Diese wird im Vergaberecht verortet, sodass anschließend Anregungen für die Lösung gegeben werden können. Der PraxisTIPP richtet sich vor allem an alle Mitarbeiter, die als Einkäufer für Verkehrsunternehmen tätig sind.

## **PraxisTIPP will Best Practice weitergeben**

Auch wenn der Einzelfall immer für sich zu sehen ist und eine schematische Lösung für jede denkbare Konstellation durch den PraxisTIPP nicht erwartet werden darf, will die AG zumindest Anregungen für Verbesserungen geben:

- Mit einem konkreten Bezug zu den Beschaffungstätigkeiten der Verkehrsunternehmen werden für die Praxis bewährte Vorgehensweisen für alle Mitglieder nutzbar gemacht.

- Geeignete Verfahren und Vorschriften mit Verkehrsbezug werden vorgestellt und erläutert.
- Es wird auf die bessere Nutzung bestehender Möglichkeiten, auf Lösungsansätze und auf weniger effektive Handlungsweisen hingewiesen.

Der PraxisTIPP wird in den mindestens zweimal jährlich stattfindenden Sitzungen der Arbeitsgruppe bearbeitet. Nach Freigabe durch den Ausschuss für Recht und Wirtschaft steht der PraxisTIPP im Mitgliederbereich unter [www.vdv.de](http://www.vdv.de) bei den Fachinfos des Fachbereiches „R4: Vergabe-, Wettbewerbs- und Kartellrecht“ zur Verfügung.

## **ÖPNV-Vergabetage – Seminar mit der beka GmbH**

Im Januar 2014 hat die AG mit Unterstützung der beka GmbH ein zweitägiges Seminar organisiert. Inhaltliche Basis dieser „1. ÖPNV-Vergabetage“ waren die bis dahin fertiggestellten PraxisTIPPs. Auf der sehr gut angenommenen Veranstaltung wurden den Teilnehmern nach einem Überblick über die allgemeinen Entwicklungen im Vergaberecht die bisher erschienenen PraxisTIPPs vorgestellt. Diese wurden um weitere aus der Praxis stammende Beispiele und konkrete Anwendungsmöglichkeiten angereichert. Teilnehmer und Referenten konnten die dabei vorgestellten Themen ausführlich erörtern. Um weiterhin eine Praxisnähe zu gewährleisten, wurden die Teilnehmer darum gebeten, Sachverhalte oder Konstellationen, die sich für den PraxisTIPP eignen, an die AG weiterzuleiten.

## **Stefan Bahrenberg**

*Vergabe-, Kartell- und Wettbewerbsrecht  
(bis 31.12.2013)*

# Personalbedarf der ÖPNV-Branche bis 2020

Die deutschen Nahverkehrsunternehmen benötigen bis zum Jahr 2020 rund 30 000 neue Mitarbeiter – das entspricht rund einem Drittel ihres heutigen Beschäftigtenvolumens. 90 Prozent der befragten Verkehrsunternehmen gehen davon aus, dass der Personalbedarf auch über das Jahr 2020 hinaus konstant bleiben bzw. zunehmen wird. Dies sind die wesentlichen Ergebnisse des VDV-Personalbedarfsgutachtens aus dem Jahr 2013.

## Die Personalgewinnung und ihre Schwierigkeiten

Rund die Hälfte der gesuchten Beschäftigten entfällt auf das Fahrdienstpersonal. Sogenannte Quereinsteiger bilden den überwiegenden Teil des gesuchten Fahrpersonals. Ein Viertel des Gesamtbedarfs bezieht sich auf Auszubildende (7 500), gut die Hälfte davon aus gewerblich-technischen Berufsbildern. Das andere Viertel des Bedarfs wird für Werkstätten, Infrastruktur und Planung gesucht, davon ca. 1 700 Ingenieure und akademisch ausgebildetes technisches Personal.

Bei all diesen Zielgruppen werden von den Mitgliedern für die kommenden Jahre Rekrutierungsschwierigkeiten gesehen. 45 Prozent der Unternehmen sehen überwiegend große Probleme bei der Gewinnung von Bus- und Bahnfahrern. 50 Prozent der Unternehmen nehmen die Rekrutierung von Auszubildenden für verkehrsspezifische Berufe als schwierig wahr, rund ein Drittel die Gewinnung von technischem Personal, Ingenieuren und Auszubildenden für gewerblich-technische Berufe.

## Die Herausforderungen

Vorstände, Geschäftsführer und Personalleiter aus Nahverkehrsunternehmen, die im Rahmen der Personalbedarfserhebung interviewt wurden, sehen vier zentrale Herausforderungen in den nächsten Jahren:

1. das Management des demografischen Wandels,
2. die Sicherung der Arbeitsfähigkeit der Beschäftigten,
3. attraktive Vergütungssysteme,
4. eine umfassende Verbesserung des Fremdbildes der Verkehrsbranchen.

## Personalpolitische Strategien und die Generationen

Viele der von den Experten vorgeschlagenen Strategien und Aktivitäten treffen in beträchtlichem Maße die Interessen und Wünsche der verschiedenen Altersgruppen, die als Adressaten im Fokus der Personalgewinnung stehen.

Die Altersgruppe der 30- bis 59-Jährigen, die sogenannte Generation Mitte, wünscht sich beruflich und privat insbesondere Stabilität, finanzielle

Absicherung, Gesundheit und primär klassische Karrieremuster (Allensbach-Untersuchung, 2013). Bei der Suche nach den vielen Tausend Fahrern, Betriebs- und Vertriebspersonen als Quereinsteiger steht insbesondere diese Altersgruppe mit ihren Einstellungen im Mittelpunkt der Bemühungen.

Die Gruppe der 16- bis 29-Jährigen, die sogenannte Generation Y, weist vielfältige innere Strukturen auf; dennoch lassen sich mehrere gemeinsame Merkmale erkennen: Erfolg im Beruf und in der Familie, starker Sinnbezug bei der beruflichen Arbeit, Integrität und Individualität in der Unternehmens- und Führungskultur, wenig hierarchische Unternehmens- und Informationsstrukturen, Flexibilität und Abwechslung im betrieblichen Einsatz, unkomplizierte Arbeitgeberwechsel (Shell-Studie, 2012). Es ist davon auszugehen, dass ein wesentlicher Anteil der 7 500 Auszubildenden, die Hochschulabsolventen und dual Studierenden, welche die VDV-Unternehmen bis 2020 suchen, solche und ähnliche Einstellungs- und Verhaltensmerkmale mitbringen werden.

Die Unternehmen werden lernen, die Buntheit dieser Beschäftigtengenerationen mit ihren unterschiedlichen Ansprüchen, Wertvorstellungen und Kompetenzen zu managen.

## Was tut der Verband?

Der VDV kann kein Personal für die Unternehmen rekrutieren, aber er unterstützt konzeptionell, analysiert die Arbeitsmärkte, informiert über Best Practice in der Personalgewinnung, fördert die Kommunikation zwischen Unternehmen und Hochschulabsolventen, initiiert Tagungen und qualifiziert Personalmanager. Und er hilft dabei, das Branchenimage zu polieren – sowohl des Mobilitätsdienstleisters als auch des Arbeitgebers. Die Verkehrsbranchen sind überwiegend klein- und mittelständisch geprägt; insbesondere solche Unternehmen benötigen diesen Service.

## Michael Weber-Wernz

*Bildung und Geschäftsführer VDV-Akademie*  
T 0221 57979-171  
weber-wernz@vdv.de

# Kostendeckungsgrad – positiver Trend unterbrochen

Die Mitglieder des VDV mit ÖPNV konnten deutliche Erlössteigerungen von durchschnittlich 4,5 Prozent verzeichnen. Erträge und Aufwendungen stiegen gleichermaßen um 2,3 Prozent. Ausgehend von einem hohen Vorjahresniveau meldeten die Mitglieder jedoch für das Berichtsjahr 2012 einen sinkenden Kostendeckungsgrad.

Zur Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung der VDV-Mitgliedsunternehmen werden jährlich die Ertrags- und Aufwandsdaten im ÖPNV in Anlehnung an die Kriterien der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung erhoben. Um zum einen den finanziellen Beitrag der öffentlichen Hand zu ermitteln 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 das Verhältnis von Nettoertrag zu Gesamtaufwand, spiegelt somit den Grad der Aufwandsdeckung wider, den die Unternehmen ohne Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter erreicht haben. Sowohl auf der Ertrags- als auch auf der Aufwandsseite wurden deutliche Steigerungen um 2,3 Prozent gemeldet. Die Nettoerträge (9.667 Millionen Euro) erhöhten sich jedoch unterproportional um 1,2 Prozent (Abbildung 2). Daher ging der Kostendeckungsgrad im Berichtsjahr um 1,0 Prozent auf 77,1 Prozent zurück. Einen gesunkenen Kostendeckungsgrad musste 2012 die Mehrheit der VDV-Mitgliedsunternehmen verbuchen. Gut 70 Prozent der Unternehmen hatten Aufwandssteigerungen hinzunehmen. Von diesen Unternehmen konnten nur 20 Prozent die Aufwandssteigerungen durch ausreichend steigende Nettoerträge kompensieren.

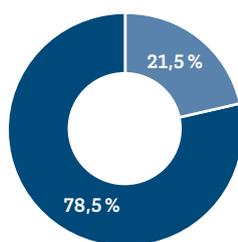
## Entwicklung von Material und Personalaufwand

Für die Aufwandsentwicklung (um 281 Millionen Euro auf 12.540 Millionen Euro) waren die Aufwendungen für bezogene Leistungen und für Personal die bestimmenden Faktoren. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen um 203 Millionen Euro (plus 5,9 Prozent). Mehraufwendungen für Werkstattleistungen und Baumaßnahmen zählten hierzu ebenso wie vor allem die gestiegenen Ausgaben für Busanmietungen (plus 4,5 Prozent). Zwar sanken die Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 0,6 Prozent, die Ausgaben für Dieseltreibstoff erhöhten sich jedoch um 4,4 Prozent (29 Millionen Euro). Hier wirkten vor allem Preiseffekte. Die Betriebsleistungen in Fahrzeugkilometer im ÖPNV blieben nahezu konstant. Die Personalaufwendungen nahmen vor allem durch Tarifierhöhungen um 51 Millionen Euro zu (plus 1,1 Prozent). Der Effekt durch Neueinstellungen war eher gering. Die Zahl der Beschäftigten ist seit mehreren Jahren weitgehend stabil.

## Fahrgeldeinnahmen steigen weiter

Aufgrund gestiegener Fahrgastzahlen und durch Tarifierpassungen konnten die Fahrgeldeinnahmen (6.170 Millionen Euro) im Vergleich zum Vorjahr weiter um 144 Millionen Euro (plus 2,4 Prozent) erhöht werden. Sie haben einen Anteil von mehr als 50 Prozent an den Gesamterträgen. Die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG/§ 6a AEG (oder diese ersetzenden landesrechtlichen Regelungen) stiegen um 0,9 Prozent. Die Erstattungszahlungen nach § 148 SGB IX wurden um 5,2 Prozent reduziert. Insgesamt wurden Erträge in Höhe von 12.311 Millionen Euro erzielt.

## 1 | Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag



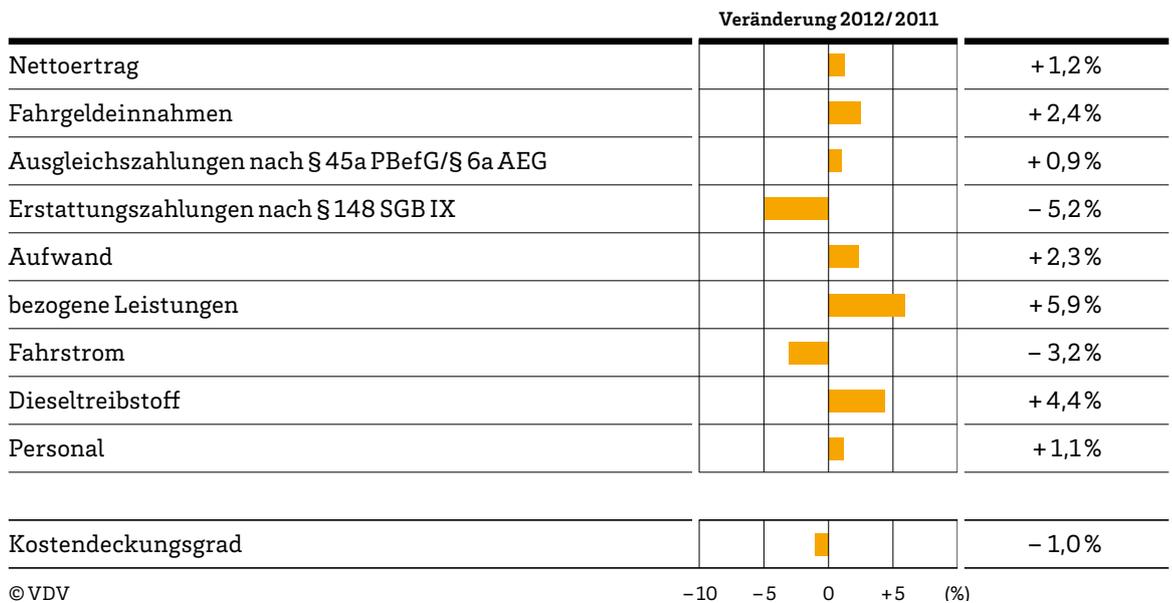
© VDV

### ■ Nettoertrag

### ■ Erträge mit Verlustausgleichscharakter

Ausgleich für unterlassene Tarifierhöhung 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 | Erträge und Aufwendungen 2012/2011



### Wirtschaftliche Entwicklung in den vergangenen beiden Dekaden

Der Kostendeckungsgrad der Verkehrsunternehmen stieg in den vergangenen zehn Jahren um 9,4 Prozent. Betrachtet man die Entwicklung in einem Zeitraum von 20 Jahren, wurde er sogar um 27,0 Prozent erhöht (Abbildung 3). Durch Restrukturierung, Personalabbau und Outsourcing, Prozessoptimierung, Kooperation und nicht zuletzt durch eine attraktive Angebotsgestaltung konnten die Unternehmen ihre Wirtschaftlichkeit deutlich verbessern. Die höchsten Steigerungsraten lagen in der ersten Dekade. Die Kostensenkungspotenziale scheinen nunmehr weitgehend ausgeschöpft zu sein, sodass deutliche Produktivitätssteigerungen wie in der Vergangenheit vermutlich nicht mehr zu erwarten sind.

Dank kundenorientierter Angebotsgestaltungen führen in den vergangenen 20 Jahren immer mehr Menschen Bus und Bahn. Die Steigerung der Fahrgastzahlen und der Tarife führte in diesem Zeitraum

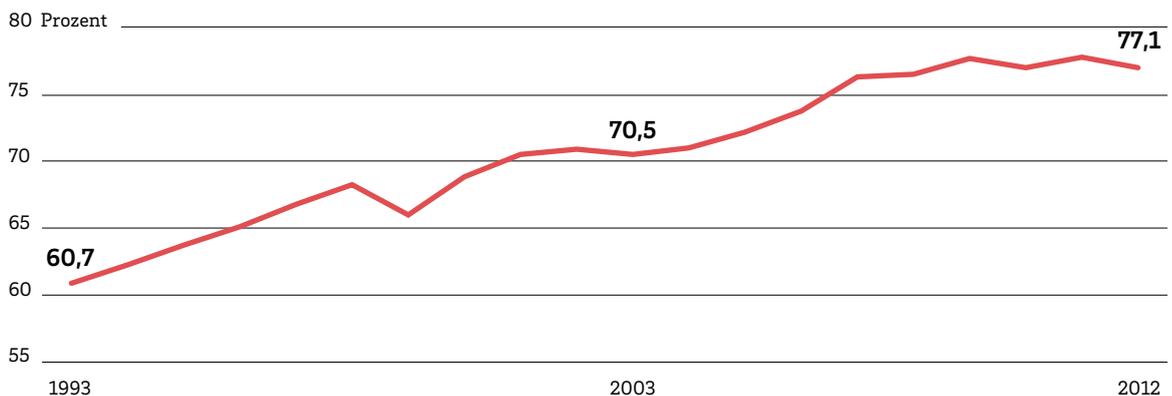
zu einer Zunahme der Fahrgeldeinnahmen um 78,4 Prozent (Abbildung 4). Berücksichtigt man die Preisentwicklung – das Statistische Bundesamt weist eine Preissteigerung von gut 35 Prozent aus –, lässt sich eine reale Erhöhung um 32,2 Prozent feststellen.

Auch die Aufwendungen erhöhten sich – seit 1993 – um 33,5 Prozent. Maßgeblich war die Steigerung der Materialaufwendungen (plus 112,2 Prozent) und hier insbesondere die Zunahme der Aufwendungen für bezogene Leistungen (plus 135,3 Prozent) und für Dieseltreibstoffe (plus 172,1 Prozent). Personalabbau und Outsourcing führten zu einem Rückgang der Aufwendungen für Personal um 6,9 Prozent. Berücksichtigt man die Preissteigerung seit 1993, lässt sich ein Aufwandsrückgang um insgesamt 1,1 Prozent feststellen (Abbildung 4).

### Finanzierung

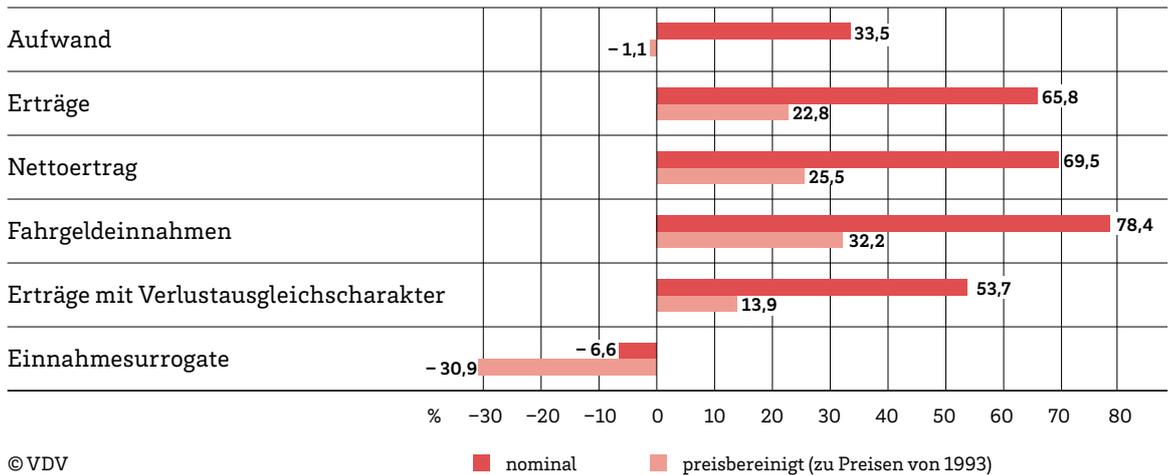
Auch künftig werden die Aufwendungen steigen – unter anderem durch politisch motivierte An-

## 3 | Entwicklung des Kostendeckungsgrades 1993 bis 2012



© VDV

#### 4 | Prozentuale Veränderungen ausgewählter Größen 2012 / 1993



forderungen wie Barrierefreiheit, Lärmschutz, hohe Angebotsdichte, Qualitäts- und Umweltstandards –, ohne dass dem ausreichende zusätzliche Fahrgeldeinnahmen gegenüberstehen werden.

Der Beitrag der öffentlichen Hand an der Finanzierung des ÖPNV ist mit durchschnittlich 2.600 Millionen Euro jährlich seit 1997 nahezu unverändert (Abbildung 5) – trotz des erhöhten Verkehrsaufkommens und der ständig gestiegenen Anforderungen. Die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG / § 6a AEG (oder diese ersetzenden landesrechtlichen Regelungen) gingen aufgrund des Haushaltsbegleitgesetzes 2004 („Koch/Steinbrück-Papier“) seit 2003 um 28,2 Prozent zurück.

Der Beitrag der zahlenden Fahrgäste an der Finanzierung ist dagegen in den vergangenen beiden Dekaden stetig gestiegen. Diese Entwicklung wird sich weiter fortsetzen müssen. Allerdings kann dabei der Bogen nicht überspannt werden. Ein

flächendeckendes, attraktives Mobilitätsangebot steht für eine hohe Lebensqualität aller und für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes.

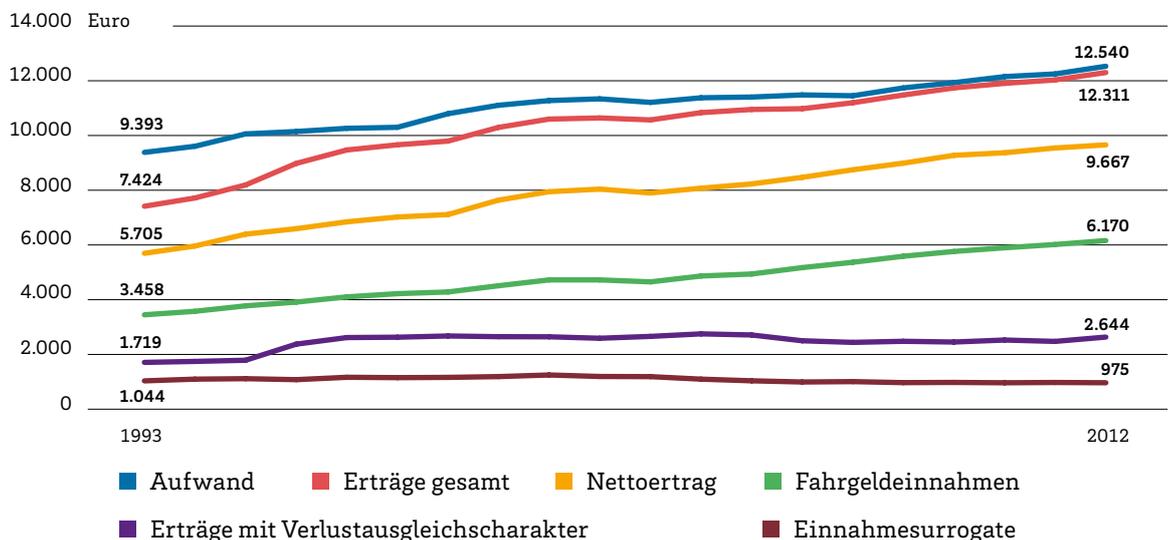
#### Ursula Sieburg-Gräff

Verkehrsbetriebswirtschaft  
T 0221 57979-106  
sieburg-graeff@vdv.de

#### Marga Weiß

Betriebliches Finanz- und Rechnungswesen,  
Verkehrsbetriebswirtschaft  
T 0221 57979-114  
weiss@vdv.de

#### 5 | Entwicklung ausgewählter Kennzahlen 1993 bis 2012



# Weiterhin moderates Wachstum im Personenverkehr – Konjunktur und Schienengüterverkehr auf Erholungskurs

In allen Sparten des Personennahverkehrs stieg die Nachfrage nach den Leistungen der VDV-Unternehmen weiter an. Dies trifft vor allem auf die gut ausgebauten Verkehrssysteme in Großstädten und nahe den Ballungszentren zu. Durch das Hochwasser im Sommer 2013, von dem vor allem Verkehrsunternehmen in südlichen und östlichen Bundesländern betroffen waren, kam es durch die zeitweise nicht nutzbare Schieneninfrastruktur zu Verlagerungen auf den Bus. Das hat dazu beigetragen, dass auch die Sparte Bus im Jahr 2013 Fahrgastzuwächse erzielen konnte. Bei Straßen- und Stadtbahn sowie beim Eisenbahnpersonennahverkehr erhöhten sich die Fahrgastzahlen um jeweils 1 Prozent. Die Verkehrsleistung entwickelte sich im Eisenbahnpersonennahverkehr mit einem Plus von 0,4 Prozent weniger stark. Im Eisenbahnfernverkehr wirkte sich die monatelange Sperrung der Strecke Hannover – Berlin dämpfend auf die Gesamtentwicklung aus. Erstmals seit Jahren meldete die DB Fernverkehr AG eine rückläufige Entwicklung.

## Gesamtwirtschaftliche und demografische Rahmenbedingungen

Die Verkehrsentwicklung spielt sich naturgemäß in Abhängigkeit von gesellschaftlichen, demografischen und vor allem gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren ab. Während für den Personenverkehr neben der Bevölkerungsentwicklung in erster Linie Wirtschaftsgrößen wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), der private Verbrauch, die Entwicklung der Verbraucherpreise und die Beschäftigungssituation relevant sind, spielen im Güterverkehr insbesondere Investitions-, Produktions- und Handelsgrößen eine herausragende Rolle. Im Verlauf des Jahres 2012 hatte sich die konjunkturelle Lage auch in Deutschland eingetrübt. Gründe dafür waren vor allem die anhaltende Rezession in einigen europäischen Ländern und die gebremste Entwicklung der Weltwirtschaft. Im Sommer 2013 begann sich dieser Zustand zu bessern und neuer Optimismus machte sich breit. Anders als in der Vergangenheit wurde die Wirtschaftsentwicklung 2013 durch eine starke Binnennachfrage, weniger dagegen durch den sonst so robusten Außenhandel, der diesmal

nur um 0,6 Prozent wuchs, angeregt. Der private Konsum entpuppte sich mit einem deutlichen Plus von 0,9 Prozent als Wachstumsmotor. Die für den Schienengüterverkehr besonders relevanten Massengüter entwickelten sich mit Ausnahme der Kohle insgesamt rückläufig, erholten sich jedoch tendenziell in der zweiten Jahreshälfte (Tabelle 1).

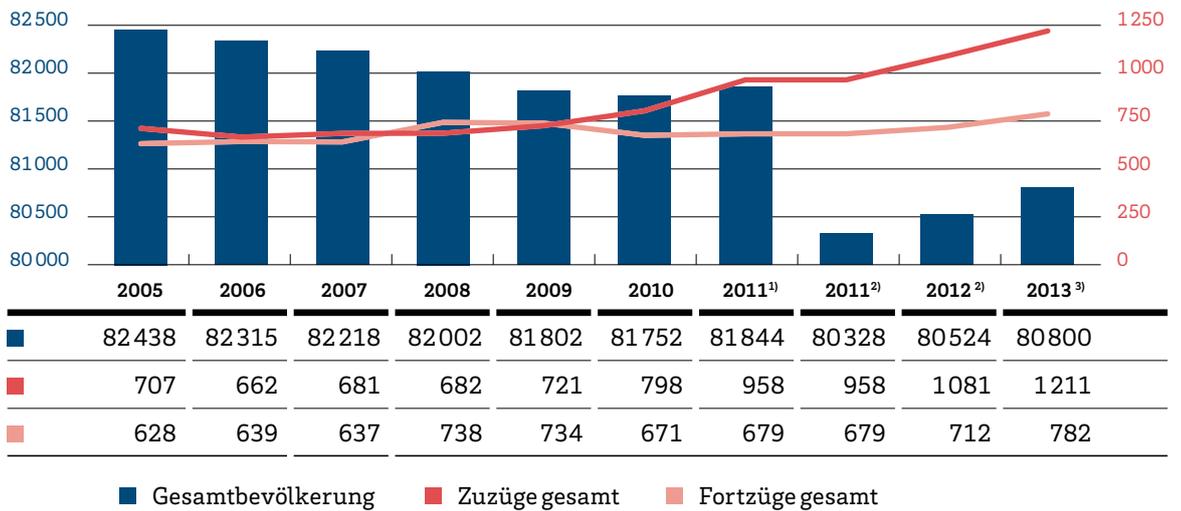
Die Zahl der Erwerbstätigen erreichte 2013 mit 41,8 Millionen das siebte Jahr in Folge einen neuen Höchststand. Allerdings schwächte sich der Beschäftigungsaufbau mit plus 0,6 Prozent deutlich ab. Im Mai 2013 wurden der Öffentlichkeit erste Ergebnisse des Zensus 2011 vorgestellt. Diese offenbarten mancherorts deutlich geringere Bevölkerungszahlen, als die Statistiker bis dahin auf der Grundlage der zuvor geltenden Fortschreibungsergebnisse der Volkszählung von 1987 angenommen hatten. Dennoch wird für 2013 mit einem Anstieg der in Deutschland lebenden Bevölkerung von gut 80,5 Millionen am Jahresanfang auf 80,8 Millionen Menschen am Jahresende gerechnet. Dies ist ausschließlich durch erhöhte Wanderungsgewinne

## 1 | Entwicklung volkswirtschaftlicher Eckdaten (Veränderungsrate in Prozent)

	2011 / 2010	2012 / 2011	2013 / 2012
Bruttoinlandsprodukt (jew. Preise, preisbereinigt)	+ 3,3%	+ 0,7%	+ 0,4%
Erwerbstätige	+ 1,4%	+ 1,1%	+ 0,6%
Private Konsumausgaben (preisbereinigt)	+ 2,3%	+ 0,8%	+ 0,9%
Verbraucherpreisindex	+ 2,3%	+ 2,0%	+ 1,5%
Bauinvestitionen	+ 7,8%	- 1,4%	- 0,3%
Ausrüstungsinvestitionen	+ 5,8%	- 4,0%	- 2,2%
Export	+ 8,2%	+ 5,2%	+ 0,6%
Import	+ 7,2%	+ 4,0%	+ 1,3%

© VDV

## 2 | Gesamtbevölkerung und Wanderungsbewegungen 2005 bis 2013 (in 1 000)



© VDV | <sup>1)</sup> Ergebnis auf Grundlage früherer Zählungen | <sup>2)</sup> Ergebnisse auf Grundlage des Zensus 2011 | <sup>3)</sup> Schätzungen aufgrund der Daten für Januar bis August 2013

bedingt, die seit 1993 erstmals wieder die Zahl 400 000 überschreiten dürften. Das Geburtendefizit dagegen dürfte 2013 auf über 200 000 Personen ansteigen, da die Anzahl der Sterbefälle diejenige der Geburten um diese Größenordnung überschreiten wird (Grafik 2).

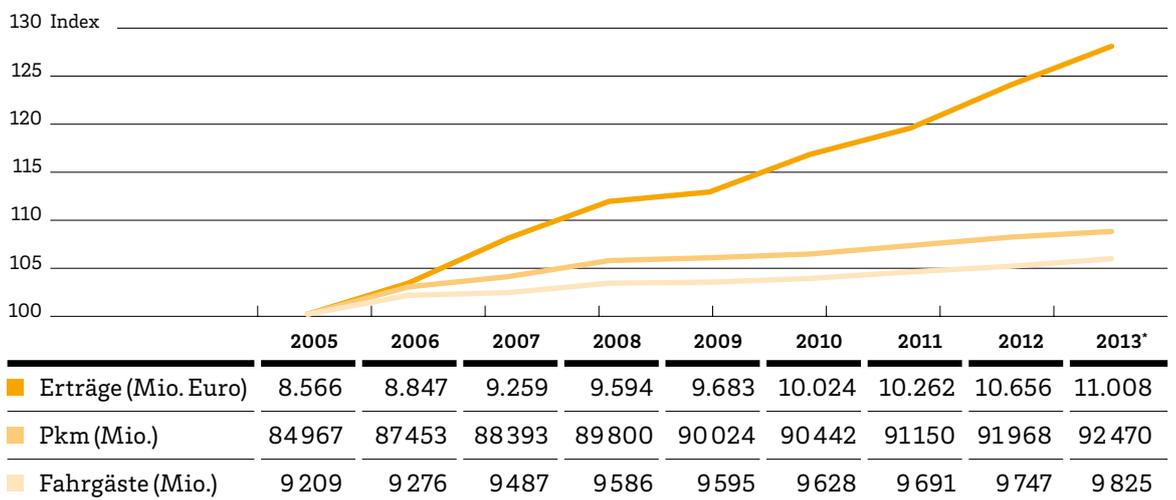
### Personenverkehr

Ausgehend von einem hohen Vorjahresniveau entwickelte sich die Nachfrage nach Bussen und Bahnen im ÖPNV 2013 im Durchschnitt weiterhin positiv. Bundesweit erhöhte sich das Verkehrsaufkommen um 0,8 Prozent auf 9,8 Milliarden Fahrgäste und die Verkehrsleistung um 0,5 Prozent auf 92,5 Milliarden Personenkilometer. Positiv dürften sich insbesondere die weitere Erhöhung der Erwerbstätigkeit sowie der zu erwartende Bevölkerungszuwachs auswirken. Da Letzterer durch Zuwanderer geprägt ist, ist davon auszugehen, dass gerade diese Bevölkerungsgruppe zu den

regelmäßigen Nutzern von Bussen und Bahnen gehört. Zumindest in der Anfangsphase ihres Aufenthalts in Deutschland dürfte sie nur zu einem geringen Anteil motorisiert sein. Der Freizeit- und Einkaufsverkehr profitierte von der erhöhten Konsumbereitschaft der Bevölkerung.

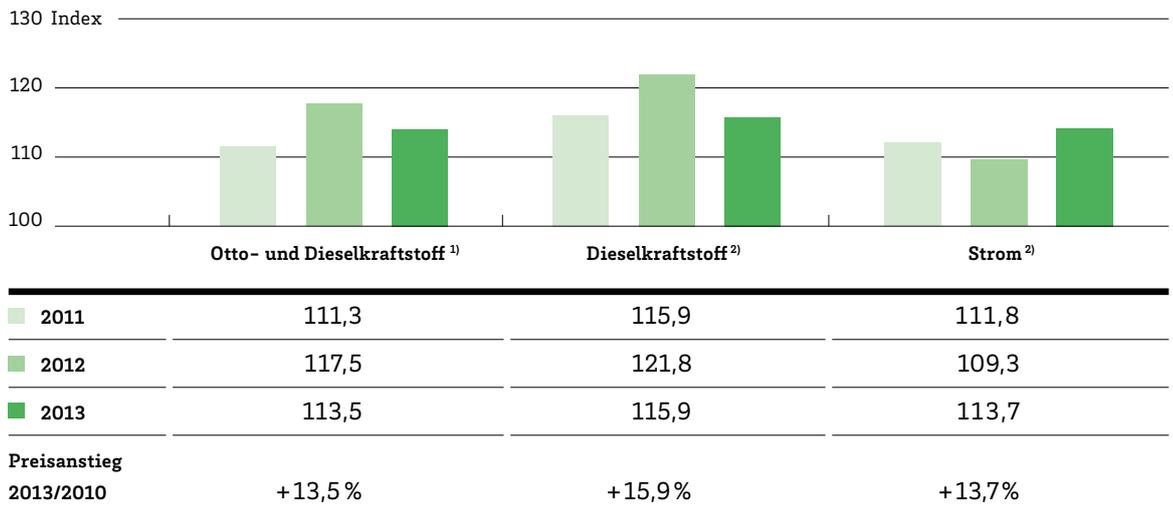
Die Erträge, die die VDV-Mitglieder aus der Fahrgastbeförderung erzielten, überschritten erstmals die 11-Milliarden-Euro-Grenze, was einem Ertragszuwachs von 3,3 Prozent entspricht. Im Jahr 2013 fiel die Steigerung im Straßenpersonennahverkehr mit 4 Prozent noch höher aus als im Bereich des Eisenbahnnahverkehrs, dessen Ertragssteigerung bei 2 Prozent lag. Diese Zahlen gehen von einem etwa gleichbleibenden Niveau der fahrgastbezogenen Surrogate für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG (bzw. der Länderersatzregelungen hierzu) und für schwerbehinderte Menschen nach § 148 SBG IX aus (Grafik 3).

## 3 | Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung und Erträge aus der Fahrgastbeförderung



© VDV | \* vorläufig | Index 2005 = 100

#### 4 | Energiepreisentwicklung (Indexwerte)



© VDV | Index 2010 = 100 | <sup>1)</sup> Verbraucherpreisindex | <sup>2)</sup> Erzeugerpreisindex

Nach Jahren deutlicher Gewinne im schienengebundenen Nahverkehr erzielten die Unternehmen 2013 einen etwas geringeren Fahrgastzuwachs als in den Vorjahren. Dies betrifft sowohl die städtischen Schienenbahnen als auch den Eisenbahnpersonennahverkehr. Das Verkehrsaufkommen beider Sparten erhöhte sich um jeweils 1 Prozent. Während sich die in Personenkilometern gemessene Verkehrsleistung im städtischen Schienenverkehr ebenfalls um 1 Prozent erhöhte, stieg sie im Eisenbahnverkehr geringer an (0,4 Prozent). Dies führte zu einer geringfügig abnehmenden mittleren Fahrtweite im Bereich des Eisenbahnverkehrs.

Im Busverkehr scheint die jahrelang zu beobachtende Abnahme in ländlichen Verkehrsräumen vorerst gestoppt. Diese Entwicklung mag durch die gestiegene Zahl von Erstsemestern (2 Prozent) und die sogar wieder leicht gestiegenen Schulanfängerzahlen (0,2 Prozent) begünstigt worden sein. Dennoch wird die Zahl der jüngeren in Ausbildung befindlichen Bevölkerung insgesamt weiter sinken. Hochwasserbedingt wurden weniger Rückgänge im Busverkehr gemeldet, als durch die Verlagerung von der Schiene auf die Straße hinzugewonnen wurde. Die mancherorts zeitweilig überschwemmten und nicht nutzbaren Schienenwege konnten teilweise durch Schienenersatzverkehre ausgeglichen werden. Die VDV-Statistik wird der weiteren Entwicklung der ländlichen und städtischen Busverkehre auch in Zukunft ein besonderes Augenmerk widmen.

Von der Entwicklung der Kraftstoffpreise gingen 2013 keine positiven Impulse für einen Umstieg der Verkehrsteilnehmer vom Individualverkehr auf Busse und Bahnen aus. Gegenüber dem Vorjahr verringerten sich sowohl die Verbraucherpreise für Ottokraftstoff und Dieseldkraftstoff als auch die für die Verkehrsunternehmen relevanten Erzeugerpreise für Dieseldkraftstoff. Demgegenüber stiegen

jedoch die Strompreise für die Schienenverkehrsunternehmen weiter an – allerdings nicht so dramatisch wie 2011 gegenüber dem Jahr 2010. Folgerichtig fielen die Tarifanpassungen der Verkehrsunternehmen in diesem Jahr auch geringer aus als 2012. Die Ertragssteigerung lag um etwa 2 Prozentpunkte höher als die Steigerung beim Verkehrsaufkommen (Grafik 4).

#### Güterverkehr

Nach der Weltwirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2009 hatte sich die bundesdeutsche Wirtschaft schneller erholt als zunächst erwartet. In den Nachkrisenjahren 2010 und 2011 boomten Investitionen und Außenhandel gleichermaßen und bescherten auch den Verkehrsträgern im Güterverkehr erhebliche Zuwächse. Das Beförderungsaufkommen im Schienengüterverkehr hatte 2011 das Niveau des Vorkrisenjahres 2008 bereits um knapp 1 Prozent übertroffen und bei der Leistung fast wieder erreicht. Im Verlauf des Jahres 2012 begann sich die wirtschaftliche Lage jedoch wieder einzutrüben und dieser Zustand hielt bis Mitte des Jahres 2013 an. Betroffen waren nicht zuletzt die Massengüter, die für den Schienengüterverkehr von besonderer Relevanz sind. Als einziges Massengut stieg der Steinkohleabsatz bereits in den ersten Jahresmonaten um etwa 3 Prozent, wovon jedoch vor allem die Binnenschifffahrt profitierte. Aus diesem Grund rechnet dieser Verkehrsträger auch für 2013 mit Zuwachsraten im Aufkommen und in der Leistung. Die übrigen Wirtschaftszweige erholten sich ebenfalls im weiteren Jahresverlauf, sodass für das gesamte Jahr mit einer Steigerung im Aufkommen und der Leistung des Schienengüterverkehrs in Höhe von 0,8 Prozent bzw. 1,6 Prozent zu rechnen ist. Die amtliche Statistik wies für 2013 zeitweise zwei unterschiedliche Werte der beiden Schlüsselpositionen „Beförderte Tonnen“ und „Tonnenkilometer“ aus. Der „statistische“ Wert wird etwas oberhalb desjenigen

## 5 | Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger im Güterverkehr

Verkehrsaufkommen in Mio. Tonnen								Veränderung	
	2008	2009	2010	2011	2012	2013*	2013/2008	2013/2012	
Straße	3078	2769	2734	2968	2891	2892	- 6,0 %	+ 0,6 %	
Schiene	371	312	356	375	366	369	- 0,6 %	+ 0,8 %	
Binnenschifffahrt	246	204	230	222	223	227	- 7,6 %	+ 1,7 %	
<b>Verkehrsleistungen in Mrd. Tkm</b>									
Straße	342	308	313	294	307	281	- 17,6 %	+ 0,5 %	
Schiene	116	96	107	113	110	112	- 3,2 %	+ 1,6 %	
Binnenschifffahrt	64	55	62	55	58	60	- 6,8 %	+ 2,1 %	

©VDV | \*vorläufig

liegen, der die wirkliche Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ausweist, da hier Unternehmen einbezogen werden, die im Vorjahr nicht in die Berechnungen einbezogen wurden. Mit 369 Millionen Tonnen wird der Schienengüterverkehr 2013 10,6 Prozent des Aufkommens der Summe der drei Landverkehrsträger ausmachen. Bei der Verkehrsleistung wird der Modal Split fast 25 Prozent betragen und bei etwa 112 Milliarden Tonnenkilometern liegen. Im Jahr 2014 ist mit einer weiteren Erholung beider Branchenkenngößen zu rechnen,

die voraussichtlich bereits im Jahr 2015 dazu führen wird, dass das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 auch bei der Leistung erreicht wird. Das Aufkommen beim Verkehrsträger Straße wird 2013 ebenfalls wachsen, da der Lkw-Verkehr von den vermehrt abgesetzten Konsumgütern profitieren dürfte.

**Ursula Dziambor**  
 Statistik  
 T 0221 57979-113  
 dziambor@vdv.de

# Bahnstromversorgung – Licht und Schatten

Elektromobilität auf der Schiene hat aus gutem Grund eine lange Tradition. Sie ist sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr unter sonst gleichen Bedingungen die regelmäßig wirtschaftlichere Alternative.

Die Stromkosten im Schienenverkehr steigen weiter an



Der Anteil der Energiekosten an den Produktionskosten liegt im Durchschnitt zwischen 10 und 20 Prozent, je nach Transport und Route teilweise deutlich darüber. Die Bezugsbedingungen bestimmen demzufolge entscheidend mit über Erfolg und Misserfolg – der einzelnen Gesellschaft, aber auch des Sektors insgesamt. Insofern wird die Entwicklung der Stromkosten im Schienenverkehr von allen Beteiligten sorgfältig registriert. Allgemeine Preisentwicklung, Steuern und Abgaben schlagen auch bei den Bahnen mehr und mehr durch. Hinzu kommt: Im Netz des Bundes ist der Fahrstrom faktisch ein „Monopol im Monopol“. Das Preissystem der DB Energie GmbH ist immer wieder Gegenstand massiver Kritik, die letztlich in ein Antitrust-Verfahren der Europäischen Kommission mündete.

Die in der Vollversorgung gewährten laufzeit- und mengenabhängigen Rabatte waren nach energierechtlichen Maßstäben kaum zu beanstanden. Angesichts der Marktanteile der DB-Gruppe auf den verschiedenen Teilmärkten konnten diese Rabatte umfassend jedoch nur vom Marktführer genutzt werden – im Eisenbahnmarkt ein klarer Wettbewerbsnachteil für die Konkurrenz. Die Alternative, „fremden“ Strom durchzuleiten, ist seit mehreren Jahren theoretisch möglich, in der Praxis aber bisher keine wirtschaftlich belastbare Variante.

Diese Streitpunkte dürften durch den Abschluss des Kartellverfahrens zunächst als beigelegt gelten. Im Sommer 2013 hatte die DB Vorschläge unterbreitet, durch die die wettbewerblichen Vorbehalte der Europäischen Kommission ausgeräumt werden sollten. Diese für die DB nun rechtlich bindenden Maßnahmen wurden in einem Konsultationsverfahren durch den Markt akzeptiert.

Dementsprechend werden zum 1. Juli 2014 Netznutzungsentgelt und Strompreis getrennt ausgewiesen.

Rabatte für bestimmte Mengen oder Laufzeiten werden nicht mehr gewährt. Ebenfalls zum 1. Juli 2014 wird, zunächst in einem Übergangsmodell, die Beschaffung über externe Stromanbieter unter neuen Bedingungen möglich. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb des DB-Konzerns erhalten ferner für die letzten zwölf Monate eine einmalige Rückerstattung in Höhe von 4 Prozent ihres Netto-rechnungsbetrags. Die DB hat zudem kundenbezogene Informationen rechtzeitig vor Inkrafttreten des neuen Preissystems, besondere Kündigungsrechte und die Übermittlung ausgewählter Daten an die Kommission zugesagt. Diese Zusagen gelten grundsätzlich für fünf Jahre.

Die Fahrstromversorgung als kritischer Faktor ist gleichwohl nicht erledigt: Zusätzliche Nachteile im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern entstehen den Bahnen durch die Anwendung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG). Durch die Einbeziehung des gesamten Fahrstroms im Versorgungsbereich der DB Energie GmbH in den EEG-Ausgleichsmechanismus seit dem 1. Januar 2014 sind die Kosten für viele Unternehmen gestiegen. Der faktischen Umlage in Höhe von null für rund drei Viertel des Fahrstromverbrauchs stehen nun Belastungen bis hin zur vollen Umlage gegenüber. Die tatsächliche Mehrbelastung der einzelnen Bahnen hängt derzeit noch davon ab, ob sie von den speziellen Erleichterungen für Schienenbahnen nach § 40 ff. EEG Gebrauch machen können (zur Stellung der Schienenbahnen im EEG siehe auch S. 61). Perspektivisch steht und fällt eine weitere Belastung damit, ob und inwieweit Schienenbahnen auch in einem reformierten EEG Erleichterungen werden nutzen können.

Bei aller Diskussion um eine gerechtere Verteilung der Kosten der Energiewende darf nicht außer Acht gelassen werden, warum die Schienenbahnen eine besondere Stellung einnehmen: Sie stellen die unbestrittenen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft auf umweltfreundlichere Weise sicher! Höhere Kosten für die Bahnen bedeuten auch höhere Kosten für alle – für jeden Einzelnen und die Gesellschaft insgesamt.

**Dr. Heike Höhnscheid**  
*Eisenbahnpersonenverkehr, Regulierung*  
T 0221 57979-115  
hoehnscheid@vdv.de

# Schienengüterverkehr heute – wo stehen wir 20 Jahre nach der Liberalisierung?

1994 wurde der Eisenbahngüterverkehr liberalisiert und der Schiene ganz neue Möglichkeiten eröffnet. Zunehmender Wettbewerb und neue Kooperationsformen sind feste Bestandteile eines Marktes geworden, der sich in den letzten Jahren stark verändert hat. Die Bilanz nach 20 Jahren fällt aber insgesamt durchwachsen aus. Während in einzelnen Bereichen erhebliche Fortschritte erzielt werden konnten, behindern alte und neue Hemmnisse die Marktentwicklung der Schiene. Das bisher Erreichte kann daher nur als Zwischenergebnis auf einem langen Weg gesehen werden.

Der Schienenverkehr ist deutlich leistungsfähiger und damit für die Kunden attraktiver geworden. Deswegen konnte er seine Güterverkehrsleistung seit 1994 auch um mehr als 60 Prozent steigern. Viele Bahnen wurden entweder neu gegründet oder haben ihr Leistungsangebot erheblich erweitert. Die Nicht-DB-Bahnen erbringen heute eine Verkehrsleistung von über 30 Milliarden Tonnenkilometern. Das entspricht einem Wettbewerbsanteil von ca. 29 Prozent und in etwa dem gesamten französischen Eisenbahngüterverkehr.

Auch international kommt die Liberalisierung voran, denn in fast allen EU-Ländern steigt die Zahl der Wettbewerbsbahnen und deren Marktanteile. Auf den wichtigen Korridoren herrscht enormer Wettbewerb. Durch Produktivitätsfortschritte konnten Kosten gesenkt und die Leistungsqualität verbessert werden. Auch die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Speditionen hat sich verbessert, denn Eisenbahnen operieren heute deutlich logistikorientierter und viele Speditionen haben die Schiene – auch operativ – für sich entdeckt.

Hinzugekommen sind auch Dienstleistungen rund um den Bahnbetrieb wie z. B. mobile/stationäre Instandhaltung, Personalleistungen oder Rangierdienste. Make-or-Buy-Entscheidungen sind also auch ein Thema der Eisenbahnen geworden.

Dies sind in aller Kürze die Erfolgsmeldungen. Aber es gibt noch zahlreiche offene Baustellen: Ein schwieriges Thema ist der Einzelwagenverkehr, bei dem der Durchbruch ausgeblieben ist. Hohe Systemkosten und rückläufige Volumina bedrohen sogar dieses für die Schiene so wichtige Marktsegment. Für die Zukunft bedarf es hier eines noch stärkeren Engagements des Marktes und der Politik.

Ein weiteres Problem sind die geringen Margen beim Bahntransport. Diese entstehen überwiegend durch eine Ungleichbehandlung der Verkehrsträger. Anstatt die Bedingungen anzugleichen, wird die Schiene mit immer mehr Auflagen und Zusatzkosten belastet, die wegen des intermodalen Wettbewerbs im Markt nicht weitergegeben werden

können. Dies schwächt alle Eisenbahnen und trifft insbesondere die Unternehmen im privaten Eigentum sowie den Mittelstand.

Problematisch sind auch die Unterfinanzierung der Infrastruktur und die zunehmenden Kapazitätsengpässe, insbesondere auf internationalen Korridoren sowie in Ballungsgebieten. Damit die Schiene weitere Mengen aufnehmen kann, müssen die Staaten deutlich mehr in die Infrastruktur investieren als bisher.

Bei der für die Schiene so wichtigen Interoperabilität blockieren nationale bzw. eigenwirtschaftliche Interessen den richtigen Weg und lassen die Kosten explodieren. Technische Fehlentwicklungen, Kleinstaaterei und lange Zeithorizonte gehen eindeutig an den Marktbedürfnissen der Logistik vorbei. Und so verwundert es nicht, dass der Open Access weitgehend ein Privileg großer Eisenbahnen mit entsprechender Kapitalausstattung ist.

Was erwartet uns in den nächsten 20 Jahren? Der Anfang ist gemacht, aber die Liberalisierung muss weitergehen. Die Schlüsselthemen sind Infrastruktur, Interoperabilität, Einzelwagenverkehr sowie Gleichbehandlung der Verkehrsträger. Es liegt also noch viel gemeinsame Verbandsarbeit vor uns.

**Georg Lennarz**  
*Marktfragen Güterverkehr*  
T 0221 57979-146  
lennarz@vdv.de

# Kombinierter Verkehr vs. Umweltschutz?

Unter Federführung des VDV ist es durch gemeinsame Anstrengungen der betroffenen Verkehrs- und Logistikverbände gelungen, die Maximalforderungen des Bundesumweltministeriums nach flüssigkeitsundurchlässiger Abdichtung der Flächen in bestehenden Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs und bei Neubauten abzuwehren. Die von der Branche ermittelten „Nachrüstkosten“ bei bestehenden Anlagen von rund 3 Milliarden Euro hätten zum Aus des Kombinierten Verkehrs (KV) in der Bundesrepublik Deutschland geführt. Konsequenz: gravierende Umweltauswirkungen durch die Rückverlagerung der Transportmengen auf den Straßengüterverkehr. Bei einem Beförderungsaufkommen von rund 70 Millionen Tonnen hätte dies zu einer Mehrbelastung des ohnehin überfüllten bundesweiten Straßennetzes von mehr als drei Millionen Lkw-Fahrten geführt.

Nach den Beschlüssen der sogenannten Föderalismusreform liegt die alleinige Gesetzgebungskompetenz für den anlagenbezogenen Gewässerschutz beim Bund. Mit der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ (AwSV) macht er nunmehr von dieser Möglichkeit Gebrauch. Ziel der AwSV ist es, die 16 – zum Teil äußerst unterschiedlichen – Länderverordnungen (Landes-VAwS) durch eine bundesweite Regelung (AwSV) abzulösen. So weit nachvollziehbar, wenn nicht in diesem Kontext die Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs gleichgestellt worden wären mit Anlagen der chemischen und sonstigen Industrie, in denen Produkte hergestellt und auch ein-, aus- oder umgefüllt werden. Hieran schloss sich letztlich die Forderung nach flüssigkeitsundurchlässiger Abdichtung der Flächen in den Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs an.

Genau hier setzt die Kritik des VDV an, denn in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs wird lediglich das Transportgefäß auf einen anderen Verkehrsträger umgeschlagen. Es erfolgt weder ein Öffnen des Containers noch eine Behandlung des Gutes.

## Was konnte erreicht werden?

Der aktuell im Gesetzgebungsverfahren befindliche Text einer „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)“, Stand:



Der Kombinierte Verkehr – als sicherster Landverkehrsträger für den Transport sensibler Güter besonders geeignet

22. Juli 2013, ist das Ergebnis intensivster Anstrengungen aller im Kombinierten Verkehr (KV) aktiven Akteure unter Federführung des VDV in den zurückliegenden drei Jahren. Vorbehaltlich der notwendigen Zustimmung im Bundesrat bliebe es im Ergebnis damit bei den heute geltenden 16 unterschiedlichen Landesregelungen für die Anlagen des KV. Erreicht werden konnte außerdem die erstmalige Klarstellung zugunsten der Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs, dass Flächen, auf denen Transportmittel mit wassergefährdenden Stoffen abgestellt werden, keine Lageranlagen sind. Damit sind die Anlagen des KV in Zukunft unzweifelhaft als „Verkehrsanlagen“ einzustufen. Den Unternehmen bleiben somit zeitaufwendige und langwierige Verhandlungen mit den zuständigen Genehmigungsbehörden erspart. Darüber hinaus müssen Gleisflächen von bestehenden Umschlaganlagen künftig nicht flüssigkeitsundurchlässig nachgerüstet werden.

## Wie geht es weiter?

Parallel zum Gesetzgebungsverfahren laufen auf der Ebene eines einheitlichen technischen Regelwerks gemeinsame Anstrengungen zwischen dem Verkehrs- und Logistiksektor und der für die Erarbeitung, Fortschreibung und Veröffentlichung des wasserrechtlichen Regelwerks zuständigen Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA). Hierzu hat der Sektor bereits erste gemeinsame Aktivitäten mit den zuständigen regelsetzenden Gremien der DWA unternommen.

Ziel ist es, das seit Jahren bei Neubauten bewährte Verfahren, Oberflächen in „Beton- und Asphaltbauweise“ zu erstellen, als bundesweiten Standard zu definieren. Dies würde maßgeblich zur Erleichterung und Beschleunigung des praktischen Vollzugs beitragen und darüber hinaus Missverständnissen vorbeugen.

## Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

# Neue Ansätze für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Im damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sind bereits in der vergangenen Legislaturperiode die Arbeiten zur Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP 2015) aufgenommen worden. Das BMVBS hat angekündigt, den Verfahrensablauf grundlegend zu aktualisieren und das Planungsinstrumentarium vor allem im Hinblick auf die Akzeptanz von Infrastrukturplanung sowie auf die Erhaltung der Infrastruktursubstanz zu justieren.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan wird seit Mitte der 70er-Jahre alle zehn bis fünfzehn Jahre der Aus- und Neubaubedarf für die in der Verantwortung des Bundes liegende Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland ermittelt. Auf dieser Grundlage werden alle wichtigen Bau- und Ausbauprojekte für die Verkehrsinfrastrukturen vorbereitet, die sich entweder im Eigentum des Bundes oder im Eigentum bundeseigener Unternehmen befinden.

Getrieben durch die wachsenden Widerstände bei praktisch allen größeren Infrastrukturbauten hatte das BMVBS zunächst sein Konzept für eine umfassende Bürgerbeteiligung bei der Aufstellung des BVWP 2015 vorgestellt. Im Frühjahr 2013 ist der Entwurf der Grundkonzeption für den neuen Bundesverkehrswegeplan dann veröffentlicht und diskutiert worden.

Der VDV hat die „große Linie“ der Grundkonzeption, in die zahlreiche kritische Hinweise des VDV – aber auch anderer Verbände und der Wissenschaft – aufgenommen wurden, ausdrücklich begrüßt. Aus Sicht des VDV sind vor allem folgende Aspekte hervorzuheben:

- Der hohe Grad an Transparenz und die aktive Beteiligung von Verbänden und Bürgern sollen gewährleisten, dass die Bedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen werden.

- Die Verankerung des Grundsatzes „Erhaltung vor Neu- und Ausbau“, mit dem die Bestandsinfrastruktur nachhaltig gesichert werden soll.
- Als ein besonderes Vorhaben des VDV: Die erstmalige Berücksichtigung kleinerer Vorhaben, die nicht nur punktuelle Engpässe und Leistungsdefizite aufheben, sondern in einigen Korridoren auch mögliche Alternativen zu meist teuren und schwer durchsetzbaren Großprojekten darstellen können.
- Die Formulierung einer Priorisierungsstrategie, die als zentraler Bestandteil der Bundesverkehrswegeplanung die Projekthierarchie streng nach dem Bedarf und korrespondierend mit den verfügbaren finanziellen Ressourcen ausrichten soll.

Selbstverständlich werden in der Grundkonzeption nicht alle Erwartungen des VDV erfüllt. So fehlt unter anderem eine klare verkehrspolitische Zielorientierung, die insbesondere auch den Input liefern könnte, der für die Priorisierung der um knappe Mittel konkurrierenden Projekte erforderlich ist. Insgesamt hat der VDV den konzeptionellen Ansatz zur Aktualisierung der Bundesverkehrswegeplanung nicht nur positiv beurteilt. Er hat zudem den Ball aufgenommen und den aus den Umfragen des VDV gut hinterlegten Investitionsbedarf aus Sicht der Nutzer des Netzes der bundeseigenen Bahnen in strukturierter Form in den weiteren Planungsprozess eingebracht. Auch daran wird zu messen sein, ob der Bundesverkehrswegeplan am Ende hält, was die bisherigen programmatischen Ansätze versprechen.

**Steffen Kerth**

*Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr*

T 0221 57979-172

kerth@vdv.de



# Sicheres Arbeiten im Gleisbereich von Eisenbahnen

Arbeitsschutz auf Bahnbaustellen bzw. das „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, wie es in den Unfallverhütungsvorschriften definiert wird, erfordert das Zusammenwirken des Eisenbahnunternehmens mit dem Unternehmer, der die Arbeiten ausführt. Es steht zudem im Spannungsfeld zwischen der Durchführung des sicheren Eisenbahnbetriebs und den Vorgaben des Arbeitsschutzgesetzes. In der VDV-Mitteilung 7508, die auf Initiative des Ausschusses für Eisenbahnbetrieb des VDV in enger Zusammenarbeit mit den Unfallversicherungsträgern BG BAU und Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG, vormals BG Bahnen) erarbeitet wurde, werden wichtige Informationen zu dieser Thematik zusammengeführt.

Da Arbeitsschutzgesetz und Unfallverhütungsvorschriften schon mehrere Jahre in Kraft sind, konnte bei der Erarbeitung der VDV-Mitteilung 7508 „Arbeiten im Bereich von Gleisen nichtbundeseigener Eisenbahnen – Auswahl der Sicherungsmaßnahme und betriebliche Umsetzung“ auf einen großen Erfahrungsschatz zur Auswahl der Sicherungsmaßnahmen zurückgegriffen werden. Unter Berücksichtigung der Verhältnisse der Infrastruktur bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurden bewährte Regelungen aus der betrieblichen Praxis in der VDV-Mitteilung zusammengestellt. Sie dient als Hilfestellung bei der Umsetzung der in der Unfallverhütungsvorschrift BGV D 33 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ bzw. im Arbeitsschutzgesetz normierten Schutzziele. Daneben nimmt sie Bezug auf die Allgemeinen Sicherheitspflichten des Eisenbahnunternehmens, die im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) verankert sind.

Bei den „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ – das sind Arbeiten oder Inspektionen an der Eisenbahninfrastruktur – können für die eingesetzten Beschäftigten und für den Eisenbahnbetrieb Gefahren durch bewegte Schienenfahrzeuge entstehen. Daher bedarf die Durchführung von Arbeiten im Bereich von Gleisen einer sorgfältigen Vorbereitung, die einhergeht mit einer mehrstufigen Abstimmung zwischen allen Beteiligten. Der sachgerechten und situationsangepassten Auswahl der Sicherungsmaßnahme durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kommt hier wesentliche Bedeutung zu. Sie muss geeignet sein, die Schutzziele des Arbeitsschutzgesetzes zu erfüllen:

- Gefährdung möglichst vermeiden
- Bekämpfung der Gefahren für die Beschäftigten an der Quelle
- Stand der Technik berücksichtigen
- Vorrang kollektiver vor individuellen Schutzmaßnahmen

Aus diesen Schutzziele ergibt sich grundsätzlich eine Hierarchie der verschiedenen Sicherungsmaßnahmen:

1. Gleissperrung
2. Feste Absperrung
3. Automatisches Warnsystem mit Schienenkontakt
4. Automatisches Warnsystem mit manueller Einschaltung
5. Sicherungsposten/Absperrposten

Zur Auswahl der Sicherungsmaßnahme im konkreten Anwendungsfall prüft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Abhängigkeit von der zunächst vorgenommenen Einstufung der Gefährdung die verschiedenen Sicherungsmaßnahmen und beurteilt, ob sie durchführbar und angemessen sind. Des Weiteren berücksichtigt es die örtlichen Verhältnisse sowie Art und Umfang der Arbeiten. Im Ergebnis dieser Beurteilung legt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherungsmaßnahmen fest und fasst sie in einer Sicherungsanweisung zusammen. Wenn erforderlich, stellt es dazu auch eine betriebliche Anweisung auf.

Vor dem tatsächlichen Beginn der Arbeiten hat dann eine Abstimmung zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem arbeitsausführenden Unternehmer zu erfolgen. Damit kann sichergestellt werden, dass die festgelegten Sicherungsmaßnahmen umgesetzt sind und die Beschäftigten für den aktuellen Einsatz unterwiesen wurden. Der unfallfreien Durchführung der Arbeiten im Bereich von Gleisen steht dann nichts mehr im Wege.



Die VDV-Mitteilung 7508 gibt Hilfestellung wie die Sicherheit bei Arbeiten im Bereich von Gleisen gewährleistet werden kann

**Götz Walther**  
Eisenbahnbetrieb  
T 030 399932-13  
walther@vdv.de

# „Amtlich geprüfte Triebfahrzeugführer“ – gut Ding braucht(e) Weile

„Die ‚Richtlinie 2007/59/EG [...] vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, [...]‘ wurde mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 30. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2497) und der Fünften Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 29. April 2011 (BGBl. I, S. 705) in nationales Recht umgesetzt“ (BR-Drs. 654/13 vom 20.08.2013, S. 1). Markige Worte – dumm nur, dass vor dem 29. November 2013 noch niemand einen Triebfahrzeugführerschein neu erwerben konnte.

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung vom 29. April 2011 sieht in § 7 Abs. 6 zwingend vor, dass die Prüfung für den Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins „nach der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung“ abgelegt wird. Eine solche existiert allerdings erst seit dem 29. November 2013, dem Datum ihres Inkrafttretens.

Der Weg dorthin war lang und holprig: Die Mitgliedstaaten hatten die Richtlinie 2007/59/EG bis zum 4. Dezember 2009 umzusetzen. Nur vier Jahre nach diesem Stichtag hat auch der bundesdeutsche Gesetz- bzw. Verordnungsgeber sein Soll erfüllt. Die Geburtswehen waren beträchtlich. So erforderten die Entwürfe der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung zwei Länder- und Verbändeanhörungen. Vernünftige Erwägungen des Sektors fanden in Bonn nur zum Teil Berücksichtigung, so dass schließlich der Bundesrat rund ein Dutzend Änderungen zur Bedingung für seine Zustimmung machen musste. Der VDV hatte zuvor ein entsprechendes Petitum nebst einer ausführlich begründeten Stellungnahme an die Länder adressiert.

Im Ergebnis liegt nun eine Prüfungsverordnung vor, die – gemessen an der VDV-Schrift 753 – so fremd gar nicht ist. Allerdings verlangten europäische Vorgaben und rechtsstaatliche Anforderungen an ein „amtliches“ Prüfungsverfahren Kompromisse. Dies betrifft z. B. die Notwendigkeit einer Anerkennung der Prüfer durch das Eisenbahn-Bundesamt ohne entsprechende Ausnahmen für Eisenbahnunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung bzw. bestätigtem Eisenbahnbetriebsleiter. Dies betrifft weiter die Maßgabe, dass der Prüfer für die mündliche Prüfung den Prüfling nicht zuvor ausgebildet haben darf, sowie insgesamt eine Formalisierung des Verfahrens.

Der VDV konnte auf die ursprünglichen Vorstellungen des Verordnungsgebers vielfach Einfluss nehmen. Für die mündliche Prüfung wurden zuletzt drei Prüfer verlangt. Diese Forderung konnte auf zwei Prüfer zurückgeführt werden. Zudem dürfen angehende Triebfahrzeugführer ihre Ausbildung jetzt auch im Jahr vor dem Erreichen des für die Erteilung

einer Fahrberechtigung erforderlichen Lebensalters mit einer Prüfung abschließen. Die Eisenbahnunternehmen können sie damit ohne Zeitverzug einsetzen.

Nicht immer bewies der Verordnungsgeber Praxisnähe. Zur Verbesserung der Objektivität bei der Prüfung ist die Vergabe einer sogenannten pseudonymen Kennziffer vorgesehen, die der Prüfling im Rahmen der schriftlichen Prüfung verwenden muss. Die Zuordnung der Kennziffern zu den einzelnen Prüflingen darf den Prüfern erst nach der endgültigen Bewertung der schriftlichen Prüfung mitgeteilt werden. Dies mag bei größeren Prüfungsorganisationen mit Geschäftsstelle und einem Prüferpool funktionieren. Wie allerdings zwei als selbstständige Prüfer tätige Einzelpersonen die Identität ihrer Prüflinge vor sich selbst geheim halten sollen, müsste noch geklärt werden.

Flankierend zur Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung hat der VDV gemeinsam mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) den Aufbau einer Prüfungsfragendatenbank beim Eisenbahn-Bundesamt angeregt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stand dem Vorschlag aufgeschlossen gegenüber. Im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe werden gegenwärtig entsprechende Möglichkeiten ausgelotet.

**Michael Fabian**  
Eisenbahnrecht  
T 0221 57979-144  
fabian@vdv.de

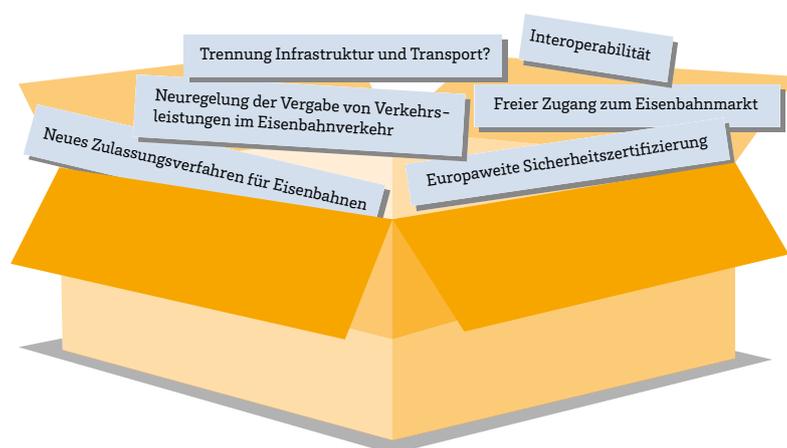
# Viertes Eisenbahnpaket aufs Gleis gesetzt

Die europäische Eisenbahnpolitik des Jahres 2013 stand ganz im Zeichen des vierten Eisenbahnpakets. Im Januar 2013 hat die Europäische Kommission ihre Vorschläge für die insgesamt sechs Rechtsakte veröffentlicht. Damit trat das Vorschlagspaket in die erste Lesung ein. Der Rat behandelt bislang pro Halbjahr einen Rechtsakt hinsichtlich der technischen Gesetze. Das Europäische Parlament liest hingegen alle Rechtsakte gleichzeitig. Der Verkehrsausschuss hat sich am 17. Dezember 2013 zu allen Vorschlägen auf eine gemeinsame Position geeinigt.

## Inhalte des vierten Eisenbahnpakets sind:

- **Unbundling:** Faktisch beabsichtigt die Kommission mit ihren Vorschlägen, Holdingmodelle künftig weitgehend unmöglich zu machen. Die durch die Regulierungsbehörden überwachten personellen Trennungsanforderungen bezüglich des Leitungspersonals in Unternehmensbereichen, die wesentliche Funktionen ausführen, sollen verschärft werden. Die Finanzströme in integrierten Unternehmen sollen vollständig getrennt werden. Hierdurch drohen insbesondere auch für kleinere und mittlere Bahnverkehrsunternehmen hohe zusätzliche Kosten und eine weitere Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs. Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat den Vorschlag der Kommission weitgehend bestätigt. Zudem fordert der Verkehrsausschuss, dass Eisenbahnunternehmen an einem integrierten System zur Bereitstellung von Informationen sowie zur Ausstellung von Eisenbahnfahrscheinen und -reservierungen ab Dezember 2019 teilnehmen müssen.
- **Öffnung der inländischen Eisenbahnpersonenverkehrsmärkte:** Die Kommission schlägt eine Marktöffnung für rein innerstaatliche Open-Access-Personenverkehre ab 2018 vor sowie, mit langen Übergangsfristen, eine Streichung der Direktvergabemöglichkeit von Verkehrsverträgen im SPNV. Damit eröffnen die Vorschläge der Kommission erneut die Diskussion über den nach zehnjährigen Verhandlungen errungenen Kompromiss zur VO 1370/2007, kurz nach

EU-Kommission:  
viertes Eisenbahn-  
paket im Überblick



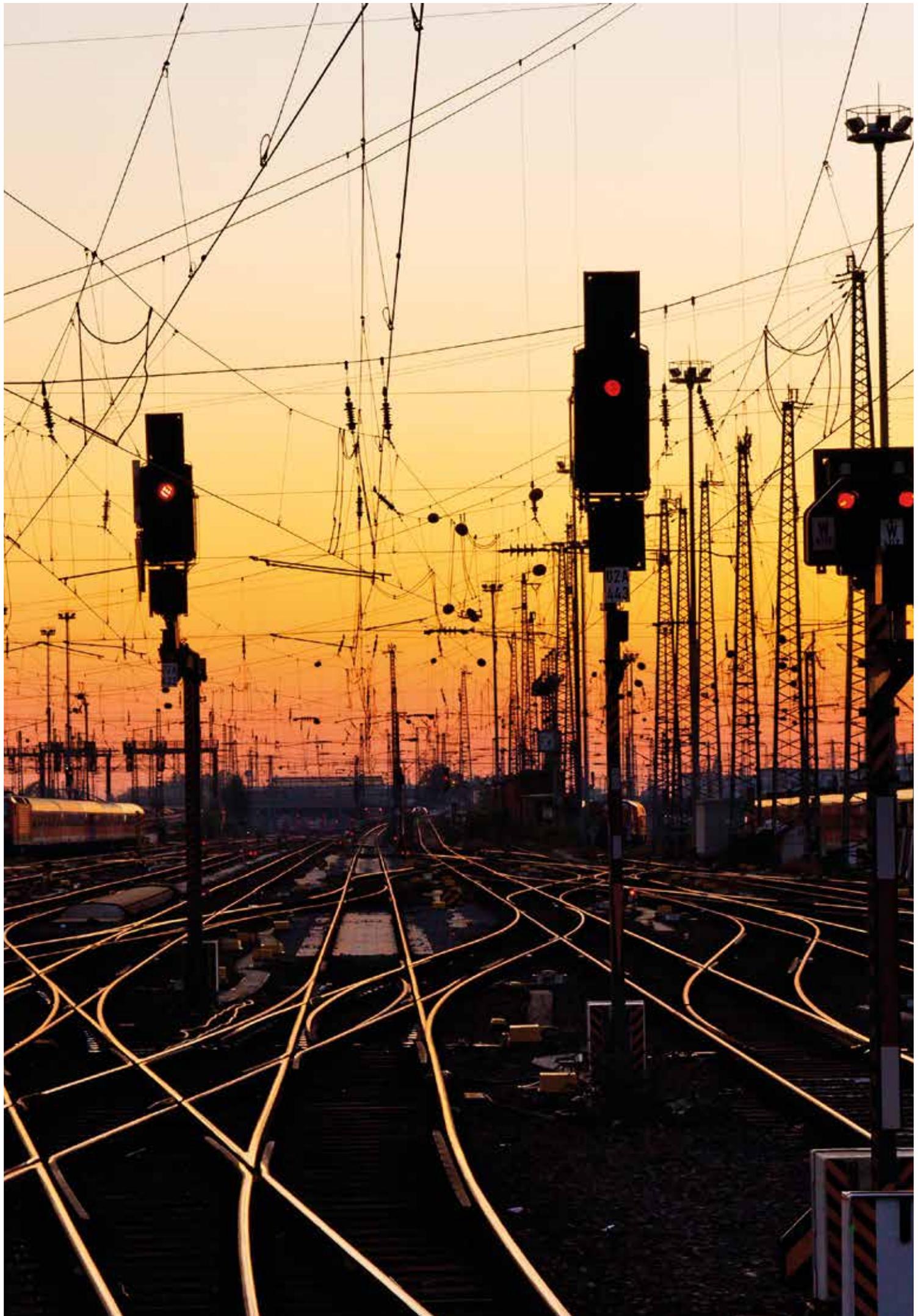
der Anpassung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes. Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments stützt im Wesentlichen den Kommissionsvorschlag, befürwortet aber noch längere Übergangsfristen.

- **Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA):** Das vierte Eisenbahnpaket umfasst auch die völlige Neufassung der Sicherheits- und Interoperabilitätsrichtlinie sowie der ERA-Verordnung (technisches Paket). Dem Kommissionsvorschlag zufolge soll zukünftig die ERA über Fahrzeugzulassungen entscheiden. Während sich der Rat für eine Wahlmöglichkeit des Antragstellers ausgesprochen hat, ob er die Zulassung bei der nationalen Sicherheitsbehörde oder bei der ERA beantragen will, plädieren Kommission und Verkehrsausschuss für eine zwingende Zuständigkeit der ERA. Für die Inbetriebnahme unbeweglicher Teilsysteme sollen weiterhin die nationalen Sicherheitsbehörden zuständig sein. Auch die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen soll zukünftig die ERA erteilen. Die ERA soll außerdem die Arbeit der nationalen Sicherheitsbehörden beaufsichtigen. Das Grundanliegen einer Stärkung der ERA findet weitgehende Zustimmung des Sektors. Nach Auffassung des VDV muss allerdings gewährleistet sein, dass auch künftig rein lokal bzw. regional tätige Bahnen von der vollständigen Anwendung der Interoperabilitätsvorschriften ausgenommen bleiben. Unter dieser Bedingung wäre auch eine zügige Verabschiedung des technischen Pakets zu begrüßen. Dies kann nur gelingen, wenn Rat und Parlament diese Vorschläge noch vor den Europawahlen im Mai 2014 durch einen Kompromiss in erster Lesung verabschieden.

Der VDV hat sich selbst und über seine europäischen Verbände – UITP und CER – intensiv in die politische Diskussion eingebracht. Auch während der folgenden Jahre wird das vierte Eisenbahnpaket auf der Agenda des VDV-Europateams ganz oben stehen.

## Dr. Ralf Schnieders

Europäische Eisenbahnangelegenheiten  
T 030 399932-23  
schnieders@vdv.de



---

# Technik und Normung

---

# Neues ISO/TC 269 für das Eisenbahnwesen

Zur Erstellung von internationalen (mechanischen) Normen für das Eisenbahnwesen (Railway Applications) aller Produkte und Dienstleistungen, einschließlich Konstruktion, Betrieb und Instandhaltung von Bauteilen und Anlagen für Infrastruktur, Fahrzeuge und deren Schnittstellen, wurde das neue ISO/TC 269 (Technisches Komitee der Internationalen Organisation für Normung Nr. 269) gegründet. Elektrotechnische und elektronische Produkte und Dienstleistungen liegen im Anwendungsbereich des IEC/TC 9.

In den Jahren 2011 und 2012 hatten die Hersteller und Betreiber von Schienenbahnen die Idee, sich wegen der Wettbewerbsvorteile der internationalen Standardisierung zu öffnen und neben nationalen und europäischen auch internationale Standards zu erstellen. Ziel ist, die kommerziellen Vorteile zu nutzen, welche die auf gemeinsamen internationalen Vereinbarungen basierenden Komponenten mit sich bringen und durch die z. B. ein Herstellerwechsel einfacher durchzuführen ist.

Die Entwicklung im Eisenbahnwesen der letzten Jahre zeigt eine eindeutige Tendenz: Die nationalen Standards (verantwortlich DIN-FSF) werden durch europäische Standards (verantwortlich CEN) ersetzt und entsprechend, zumindest in den überdeckenden Bereichen, zurückgezogen. Eine analoge Entwicklung entsteht durch die zunehmend internationaler werdenden Komponenten. Hierbei muss entschieden werden, ob die internationalen Standards parallel zu den europäischen Normen (EN) existieren oder ob sie diese ersetzen sollen. In diesem Falle würde die EN zurückgezogen. Der Nutzen ist sowohl im deutschen Eisenbahnwesen als auch im ÖPNV erkennbar.

2012 wurde entsprechend das ISO/TC 269 gegründet. Gemäß der Mitgliederbefragung des ISO/TC wurde der Vorsitz an die japanische Delegation vergeben. Das Sekretariat wird durch das Deutsche Institut für Normung e. V. (DIN) bzw. durch den Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) in Kassel wahrgenommen. Die Mitglieder des ISO/TC werden in zwei Gruppen aufgeteilt: Teilnehmer (stimmberechtigt) und Beobachter. Zu den Teilnehmern gehören neben Deutschland Länder wie Österreich, China, Frankreich, Russland, Südafrika und Großbritannien (insgesamt 16 Länder). Zu den Beobachtern gehören Belgien, Finnland, Korea, Spanien und die USA (insgesamt neun Länder). Ende Oktober 2012 hat das Kick-off-Meeting in Berlin stattgefunden. Die dort vereinbarten Aktivitäten werden hauptsächlich in den für die Startphase gebildeten Ad-hoc-Arbeitsgruppen erarbeitet:

- **ISO/TC 269/CAG 1** Beratungsgruppe des Vorsitzenden (Leitung Japan)  
Erstellung eines strategischen Geschäftsplanes –

„Strategic Business Plan“ – und Koordinierung der Aktivitäten der einzelnen Ad-hoc-Gruppen.

- **ISO/TC 269/AHG 2** Generische Normen (Leitung Japan)  
Vorbereitung der Erstellung von Standards, die den Bedarf, die Interessen und die grundlegenden Bedingungen auflisten und priorisieren unter Einbeziehung der regionalen Rahmenbedingungen.
- **ISO/TC 269/AHG 3** Heizung, Lüftung, Klimatisierung (Leitung Japan)  
Die Anforderungen an die klimatischen Bedingungen in Fahrzeugen sollen aufgelistet werden, u. a. durch Berücksichtigung des Komforts und der Energieeffizienz.
- **ISO/TC 269/AHG 4** Bremse (Leitung Deutschland)  
Einheitliche Werte und Bedingungen sollen bestimmt werden für die Bremsberechnung von Fahrzeugen.

Der strategische Geschäftsplan wurde 2013 erstellt und verabschiedet. Beim zweiten Plenary Meeting im November 2013 wurde die Diskussion über die zukünftige Struktur des ISO/TC 269 gestartet.

- **ISO/TC 269/AHG 5** Zukünftige Struktur des ISO/TC 269 (Leitung Frankreich)

Die bisherigen Aktivitäten erstreckten sich nur auf die Vorbereitung zur Normenerstellung. Ein Work-Item (WI) wird erst beim dritten Plenary Meeting aktiviert.

Alle ISO-Aktivitäten werden beim DIN-FSF durch den Koordinierungsausschuss (VDV-Obmann) und die entsprechenden Spiegelgremien begleitet. Die Mitarbeit durch den deutschen Sektor in den zukünftigen Arbeitsgruppen des ISO/TC ist erforderlich, um die Bedarfe aufzuzeigen und einzubringen. Das Ergebnis wird die erhöhte Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern sein.

## **Peter Haering**

*Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen*

T 0221 57979-140

haering@vdv.de

# Optimierung der Fahrzeugzulassung – nicht nur für Neufahrzeuge

Neubauprojekte für Eisenbahnfahrzeuge waren in der Vergangenheit häufig von Verzögerungen in der Zulassung geprägt. Die Folge war u. a. eine verspätete Bereitstellung der Fahrzeuge zur Betriebsaufnahme von Verkehrsverträgen, einhergehend mit z. T. erheblichen finanziellen Belastungen aller Projektpartner.

Zur Verbesserung dieser Situation wurde im Laufe des ersten Halbjahres 2013 unter der Leitung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine sektorweite Vereinbarung, das sogenannte Memorandum of Understanding (MoU), getroffen, die Planungssicherheit für die Zulassung neuer Eisenbahnfahrzeuge bietet. Diese Planungssicherheit ergibt sich aus einer siebenjährigen Festschreibung des zulassungsrelevanten Regelwerkes zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Inbetriebnahmegenehmigung und der Reduzierung des Prüfaufwandes des Eisenbahnbundesamtes, das nun nur noch vier der 22 technischen Fachgebiete selbst prüfen wird. Die Prüfung aller weiteren technischen Fachgebiete erfolgt in der Verantwortung der Hersteller, entweder durch eigene oder durch externe Gutachter.

Zur verwaltungstechnischen Umsetzung des optimierten Zulassungsverfahrens wurde die sogenannte „Verwaltungsvorschrift für die Genehmigung zur Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen gemäß §§ 6 ff. TEIV im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahnbundesamtes“ (VV IBG) um die Anlage 1 des MoU, „Planungssicherheit im Zulassungsprozess“, ergänzt. In dieser Prozessbeschreibung sind die wesentlichen Schritte zur Festlegung des Regelwerkes und der Nachweisführung bis hin zur Einbindung des „Lenkungskreises Fahrzeuge“ in Disensfällen enthalten.

Das MoU ist ein Vorgriff auf die künftige endgültige nationale Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (2008/57/EG) und daher in absehbarer Zeit durch entsprechende Rechtsvorschriften zu ersetzen. Vorschläge für die erforderlichen Anpassungen der relevanten Rechtsvorschriften werden derzeit unter der Leitung des BMVBS im Eisenbahnsektor ausgearbeitet, wobei bisher, wie im MoU selbst, der Fokus auf der Zulassung von Neufahrzeugen liegt.

Doch nicht nur die Zulassung von Neufahrzeugen bedarf der Optimierung. Die fortschreitende Entwicklung der technischen Regelwerke führt dazu, dass die Erfüllung der zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Inbetriebnahmegenehmigung geltenden Regelwerke bei der Modernisierung von Bestandsfahrzeugen zu unverhältnismäßig hohem finanziellen Aufwand führen kann. Um einen solchen Kosteneffekt mit seinen potenziellen negativen

Auswirkungen auf Entscheidungen für die umfangreichen Umrüstungen oder Erneuerungen von bereits zugelassenen Fahrzeugen zu vermeiden, untersucht der „Arbeitskreis Zulassung Bestandsfahrzeuge“ im Auftrag des „Lenkungskreises Fahrzeuge“, inwieweit die technischen Anforderungen für den Fall der umfangreichen Umrüstung oder Erneuerung weiterhin innovationsfördernd gestaltet werden können.

Ein favorisierter Lösungsansatz ist dabei eine Sicherheitsbewertung im Sinne eines Nachweises gleicher Sicherheit, indem aufgezeigt wird, dass das Sicherheitsniveau des umgebauten Fahrzeugs mindestens dem Sicherheitsniveau des Bestandsfahrzeuges entspricht, das vor dem Umbau hinreichend sicher war.

Ob und wie ein solcher Lösungsansatz zur Optimierung des Zulassungsprozesses für Bestandsfahrzeuge rechtlich abgebildet werden kann, werden die Ergebnisse der relevanten Gremien zeigen, in denen sich der VDV weiterhin im Sinne eines wirtschaftlichen und sicheren Eisenbahnverkehrs einbringen wird.

**Michael Sikorski**

*Schienenfahrzeugtechnik – Normungsfragen*

T 0221 57979-165

sikorski@vdv.de

# Anforderungen an die Signal- und Zugsicherungstechnik von Nahverkehrsbahnen

Durch die systematische Entwicklung unserer verschiedenen VDV-Schriften für den BOStrab- und NE-Bereich haben wir in Deutschland eine hervorragende Basis für alle Beteiligten im Sektor geschaffen. Es gilt, diese Position auf EU-Ebene einzubringen und unseren Einfluss auf die anstehenden Anpassungen vorhandener und neuer Normen in unserem Sinne zu nutzen. Dazu gehören auch die im Normungsmandat M486 aufgeführten Normungsbedarfe. Wir erwarten, dass sich die ersten Arbeitsgruppen auf CEN/CENELEC-Ebene im Jahr 2014 finden und mit der Arbeit beginnen können.

Die EU-Normung ist ein stetiger Prozess, der unsere Aufmerksamkeit und unsere aktive Einmischung benötigt. Die Identifikation des Normungsbedarfes für Urban-Rail(UR)-Anwendungen in der Phase A des Mandates M486 ist seit Mitte 2013 abgeschlossen. Im Jahr 2013 sollten, wie ursprünglich von CEN/CENELEC geplant, die ersten FICHES (Normungsvorhaben) in den zugehörigen und zum großen Teil existierenden Working-Groups anlaufen. Da die Mittel für die Phase B des Mandates M486 für die eigentliche Normungsarbeit noch nicht zur Verfügung standen, hat sich der Start der Normungsaktivitäten auf EU-Ebene deutlich verzögert. Die bereits 2012 und 2013 durch das VDV-Gremium URSEL festgelegte Priorisierung der FICHES hat weiterhin Bestand und eröffnet durch die Verzögerung die Möglichkeit zur sorgfältigen und zielorientierten Vorbereitung unserer Mitarbeit an den verschiedenen Normungsaktivitäten.

## **Die EU-Standardisierung bezieht sich nicht nur auf das Mandat M486**

Neben den FICHES sind auch weitere Standardisierungsaktivitäten durch den VDV und seine Mitstreiter zu begleiten. Die EU-Direktiven und -Richtlinien haben direkten Einfluss auf unsere Gesetze und die damit verbundenen etablierten und bewährten Regelwerke und Normen. Die Vermischung von Regeln für den Urban-Rail-Sektor mit denen der Eisenbahn muss weiterhin aktiv verhindert werden. Durch die im Mandat identifizierten

Normungsbedarfe soll die vorhandene Normungslücke geschlossen werden, damit nur die zum Urban-Rail-Sektor passenden Regelungen Anwendung finden müssen. Jede von der EU vorgeschriebene Regelung hat, wenn auch indirekt, Auswirkungen auf den Urban-Rail-Sektor. Ein Stellwerk für den Schienennahverkehr in einem Stadtbahnbetrieb hat andere und zum großen Teil anspruchsvollere Funktionalitäten im Vergleich zu reinen Eisenbahnanwendungen. Genannt werden soll hier beispielhaft die höhere Zugfolge (90 Sekunden anstelle einer halben Stunde), die je nach Anforderung deutlich höhere Automatisierungsgrade des Betriebes erfordert. Der Grad der Automatisierung wirkt sich direkt auf die Kosten und somit auf die Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe gegenüber dem Individualverkehr aus. Von der Betriebsform „Fahren auf Sicht“ bis zum fahrer-/begleiterlosen Betrieb müssen die Unternehmen den geeigneten Grad der Automatisierung auch unter wirtschaftlichen Aspekten weiterhin frei wählen können.

## **Der Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit des SPNV ist oberstes Ziel**

Da sich in der Normungsarbeit auf EU-Ebene wegen des Aufwandes meistens Vertreter großer Firmen und Verkehrsbetriebe engagieren, sieht sich der VDV verpflichtet, auch die Aspekte und Belange der kleineren und mittelständischen Betreiber in der Normenarbeit zu vertreten. Das Fahren auf Sicht muss europaweit als mögliche Betriebsform erhalten bleiben. Überzogene Anforderungen aus anderen EU-Ländern oder durch Industrieunternehmen gestützt sind nur durch unsere gemeinsamen Anstrengungen zu verhindern. Konkrete Vorschläge und Zusagen bezüglich der Mitarbeit aus Betreiberunternehmen in Normungsgremien auf nationaler und europäischer Ebene werden gerne angenommen.

**Georg Sinnecker**  
Zugsicherungstechnik  
T 0221 57979-134  
sinnecker@vdv.de

Hochkomplexe und individuelle Anforderungen für den urbanen Personenverkehr erfordern flexible Kommunikations- und Steuerungslösungen



# Sichere Verkehrs- und Betriebsabwicklung bei Events

Großveranstaltungen (Mega-Events) sind mittlerweile Bestandteil der Freizeitkultur. Städte und Veranstalter versprechen sich hiervon wirtschaftliches Wachstum und ein positives Image. Auch das Image der Verkehrsunternehmen kann durch eine erfolgreich durchgeführte Großveranstaltung positiv und vor allem nachhaltig beeinflusst werden. Auch wenn so manche Großveranstaltung, wie z. B. Bundesliga-Heimspiele, bereits Routine bzw. Alltag ist, können andere Großveranstaltungen neue Herausforderungen bereithalten, auf die es gilt, vorbereitet zu sein. Die Empfehlungen der VDV-Mitteilung 7031 „Betriebs- und Verkehrsabwicklung von Großveranstaltungen im ÖPNV“ unterstützen die Verkehrsunternehmen hierbei.

Großveranstaltungen wie das Münchner Oktoberfest oder die Kieler Woche sind in der Öffentlichkeit mit positiven Assoziationen verbunden und tragen nicht unwesentlich zum positiven Image der Städte bei. Für einige Tage oder auch Wochen wird die Aufmerksamkeit der regionalen und überregionalen Öffentlichkeit auf die gastgebende Stadt gelenkt. Dass Mega-Events auch in kleineren Städten oder Gemeinden stattfinden können, zeigt die Gemeinde Wacken (rund 2 000 Einwohner) mit ihrem dreitägigen Heavy-Metal-Festival und über 75 000 Besuchern.

Ziel von Veranstaltern und gastgebenden Städten ist es zunehmend, die Besucherverkehre von Großveranstaltungen mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Aus der Sicht der Verkehrsunternehmen und der anderen beteiligten Organisationen benötigen Großveranstaltungen daher eine besondere Planung, Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung. Nur im eng abgestimmten Zusammenwirken aller Beteiligten können Großveranstaltungen erfolgreich bewältigt werden. Dabei haben die Verkehrsunternehmen die daraus entstehenden umfangreichen Aufgaben und Verantwortlichkeiten in direkter Abstimmung mit den Behörden wahrzunehmen. Erfolgsfaktoren für eine sichere Verkehrs- und Betriebsabwicklung von Großveranstaltungen sind:

- ein schlüssiges Konzept,
- ein umfassend geschultes und eingewiesenes Personal und
- eine zielorientierte Fahrgastinformation und -kommunikation (im Vorfeld und während der Veranstaltung).

Besucherverkehre von Großveranstaltungen überlagern in der Regel den planmäßigen Betrieb. Die Aufrechterhaltung der Sicherheit (Safety und Security) ist angesichts der zu bewältigenden Fahrgastmengen und der möglichen Stimmungslagen eine besondere Herausforderung. Dies kann nur erfolgreich gestaltet werden, wenn die notwendigen Ressourcen bei den Fahrzeugen und der Infrastruktur sowie insbesondere beim Personal zur Verfügung



stehen. Bei immer wiederkehrenden gleichartigen Großveranstaltungen müssen die Infrastruktur der Haltestellen, die Fahrgastinformation und die Abfertigungseinrichtungen neben dem Planbetrieb auch auf die großen, sich dynamisch verändernden Fahrgastströme der Großveranstaltungen ausgelegt sein. Wie im Regelbetrieb muss auch bei Großveranstaltungen ein leistungsfähiges Störungsmanagement hinterlegt werden. Abweichungen im Ablauf der Veranstaltungsverkehre sind auch bei guter Planung keine Seltenheit.

Großveranstaltungen bieten den Verkehrsunternehmen die große Chance, die Professionalität ihrer Dienstleistung unter Beweis zu stellen. Die VDV-Mitteilung 7031 „Betriebs- und Verkehrsabwicklung von Großveranstaltungen im ÖPNV“, die grundsätzliche Empfehlungen für alle Arten von Großveranstaltungen gibt, unterstützt die Verkehrsunternehmen hierbei.

## Hartmut Reinberg-Schüller

Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin  
T 0221 57979-136  
reinberg-schueller@vdv.de

# Kommunikation von ÖPNV-Projekten – von Anfang an miteinander reden

Bei der Planung und der Realisierung von Verkehrsprojekten wollen – nicht zuletzt durch das Web 2.0 – immer mehr Menschen stärker einbezogen werden und erwarten neben der rechtlich verankerten Beteiligung sowohl eine frühzeitige Bürgerbeteiligung als auch eine kontinuierliche Einbindung sowie Informationslieferung. Umsetzungshinweise gibt hierzu die 2013 erschienene VDV-Mitteilung 10014 „Kommunikation von ÖPNV-Großvorhaben“.

ÖPNV-Großvorhaben – beispielsweise Straßenbahnverlängerungen, Fahrzeugbeschaffungen oder Neugestaltungen eines Liniennetzes – sind auch immer gesellschaftspolitische Kommunikationsprojekte. Deshalb muss frühzeitig im Planungsstadium und dann projektbegleitend die Einbeziehung und Information aller relevanten Anspruchsgruppen erfolgen.

Bereits heute wird dies von Verkehrsunternehmen erfolgreich praktiziert. Bedenken und Anregungen in der Planungsphase werden durch eine gute Kommunikation und Beteiligung berücksichtigt und damit Planungsverzögerungen oder gerichtliche Auseinandersetzungen, die viel Geld kosten können, vermieden. Auf diese Weise erhöht sich die Transparenz. Wird das konsequent beherzigt, kann häufig sogar ein Imagegewinn („Das Verkehrsunternehmen als Impulsgeber und Motor der Stadt“) festgestellt werden.

## Erfolgsfaktoren für eine gute Kommunikation

Transparenz beim Informationszugang ist eine Grundbedingung für einen nachvollziehbaren Planungsprozess. Außerdem ist ein vertrauensvoller und respektvoller Umgang miteinander wichtig. Weitere Erfolgsfaktoren sind:

- Es müssen frühzeitig, wenn noch Freiheitsgrade in der Planung überwiegen, die Beteiligungen gestartet werden. Es muss noch eine reelle Möglichkeit zur Anpassung der Planung und Ausarbeitung geforderter Varianten bestehen.

- Gleichzeitig gilt aber auch, dass die von außen gesetzten Rahmenbedingungen (z. B. Finanzierung, Gesetze, Zeitrahmen für das Verfahren) aufgezeigt werden, um keine falschen Erwartungen zu wecken.
- Die „Ob“-Frage kommt: Vor allem in der Anfangsphase muss mit einer intensiven Diskussion des „Ob“-Themas gerechnet werden. Deshalb sollte der Vorhabenträger die Vorteilsbilanz des Projektes verständlich bereitstellen.
- Eine enge Abstimmung des Vorhabenträgers mit der Stadt ist notwendig. Eine klare und frühe Positionierung der Stadtspitze im Verfahren für das Projekt ist hilfreich, wenngleich immer häufiger Politiker abwarten, bis sich eine eindeutige öffentliche Meinung gebildet hat.

Klarzustellen ist, dass trotz des Grundsatzes einer weitgehenden Transparenz Unterlagen, die Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse enthalten, vertraulich bleiben müssen.

Bei öffentlichen Planungsbelangen ist in der Regel eine Bürgerbeteiligung die beste Lösung. Dazu gehört, dass Veränderungen der ggf. schon bestehenden Planung zugelassen werden. Oft ist dieser „offene Weg“ eine Gratwanderung, denn die in das Verfahren eingebrachten Partikulärinteressen sind häufig in der Summe nicht mit dem Gemeinwohl gleichzusetzen. Letztlich ist die Verzahnung formeller und informeller Beteiligungsverfahren aber der einzige befriedende Weg, bei dem die Bürger in die Diskussionen eingebunden sind und sich bestenfalls sogar die Qualität der Planung verbessert. Das sind gute Argumente dafür, die Kommunikatoren des Verkehrsunternehmens bei größeren Vorhaben von Beginn an zu beteiligen, einen geregelten Kommunikationsverlauf unter Einbindung der Geschäftsführung sicherzustellen und einen Fokus nicht nur auf die Legitimation, sondern auch auf die Akzeptanz des Projektes zu legen.

## Dr. Volker Deutsch

*Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement*

T 0221 57979-130

deutsch@vdv.de

Beteiligungsverfahren bei der Tram-Westtangente in München. Leider sind die Mehrkosten eines intensiven Bürgerdialogs bisher noch nicht als förderfähige Planungskosten eingestuft und müssen von dem Vorhabenträger getragen werden.



# Demografischer Wandel und ÖPNV

Neben dem Klimawandel beeinflusst kein anderes gesellschaftspolitisches Thema unser zukünftiges Leben so tief greifend wie der demografische Wandel. Nach einer Vorausberechnung des Statistischen Bundesamtes wird die Einwohnerzahl Deutschlands bis zum Jahr 2050 auf ca. 69,4 Millionen sinken. Mit durchschnittlich 1,36 Kindern pro Frau hat Deutschland eine der weltweit niedrigsten Geburtenraten. Früher als in anderen OECD-Ländern ging die deutsche Geburtenrate schon in den 1970er-Jahren zurück und liegt damit seit vier Jahrzehnten am unteren Rand des Ländervergleichs. Diese Entwicklung ist nicht mehr rückholbar.

Deutschland hat in dieser „ausgefallenen Generation“ weniger Menschen, die heute zudem weniger eigene Kinder bekommen. Für das Jahr 2013 verzeichnete das Statistische Bundesamt erneut mehr Sterbefälle als Geburten und das Geburtendefizit stieg. Allerdings hat Deutschland seit 2011 hohe Wanderungsgewinne, die das Defizit ausgleichen und die Einwohnerzahl steigen lassen. Vermutlich ist diese Einwanderung nur temporär. Erfahrungsgemäß kehrt mehr als die Hälfte der Einwanderer innerhalb von zehn Jahren wieder in ihr Heimatland zurück. Trotz der Fakten hat Deutschland beim Thema Demografie noch immer ein Erkenntnisdefizit. Die Auswirkungen des demografischen Wandels betreffen alle gesellschaftlichen Bereiche und auch die Verkehrsbranche. Deutschland wird

Mobilität im Alter sichern

– **älter:** Dank besserer Lebensbedingungen leben die Menschen immer länger. Im Jahr 2050 wird jeder dritte Bürger über 65 Jahre alt sein, 1990 waren es noch 15 Prozent. Daher müssen wir lernen, Senioren differenzierter zu betrachten. Ältere Menschen haben andere Anforderungen an Mobilitätsdienstleistungen. Stärker als bislang müssen sich die Verkehrsunternehmen auf den Zukunftsmarkt der Senioren ausrichten. Sicherheits- und Mobilitätstrainings helfen, Unfällen in Fahrzeugen vorzubeugen. Gemeinsam mit einer seniorengerechten Kundenansprache ermöglichen sie die selbstbestimmte soziale Teilhabe mit Bussen und Bahnen bis ins hohe Alter.

– **weniger:** Bis 2050 entspricht der jährliche Bevölkerungsrückgang einer Großstadt mit 200 000 Einwohnern wie z. B. Mainz, Erfurt oder Rostock. Die Bevölkerungsentwicklung verläuft jedoch örtlich sehr ungleichmäßig. Wachstums- und Schrumpfräume können benachbart sein. Abseits dicht besiedelter Gebiete und auch am Rand der Ballungsräume wird es zunehmend schwieriger, das bisherige ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten.

– **bunter:** Ein Fünftel unserer Bevölkerung hat ausländische Wurzeln und stellt in einzelnen Regionen bereits einen beachtlichen Einwohneranteil dar. Dennoch ist das Mobilitätsverhalten von



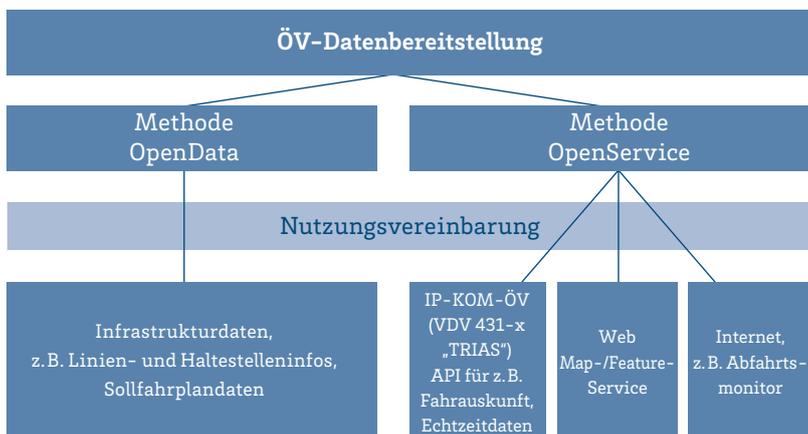
Migranten weitgehend unerforscht. Stärker als bislang müssen die Verkehrsunternehmen sich auf die tief greifende Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung einstellen, zur Integration beitragen und diese als Chance für den Gewinn von qualifiziertem Fachpersonal und zum zielgruppendifferenzierten Marketing wahrnehmen.

Bislang verfügen wir kaum über Erfahrungen mit dem Älter, Weniger und Bunter. Aber nur wer sich aktiv damit auseinandersetzt, kann entsprechend handeln und sichert seine Zukunft. Mit dem demografischen Wandel bietet sich die Chance, die Gesellschaft inhaltlich und strukturell neu zu beleben und zu gestalten. Der VDV und seine Mitglieder werden hieran aktiv mitwirken, um die Akteure miteinander zu vernetzen und die mit dem demografischen Wandel verbundenen Ängste, Vorurteile und Barrieren abzubauen.

**Meinhard Zistel**  
*ÖPNV-Finanzierung, Demografie und ländliche Räume*  
T 0221 57979-160  
zistel@vdv.de

# Mit ÖPNV-Daten innovative Wege gehen

Die freie Bereitstellung von ÖPNV-Daten und -Informationen an Dritte wird intensiv auf allen Ebenen der Verkehrsunternehmen und -verbände diskutiert. Der VDV hat mit seinem Fachausschuss „Kunden-Dialog, -Information und -Service“ (K<sup>3</sup>) die Vor- und Nachteile der Datenbereitstellung mittels der Methoden OpenData und OpenService aus Sicht der verschiedenen Beteiligten untersucht.



Die Verkehrsunternehmen und -verbände nutzen seit über 20 Jahren Onlinedienste für die allgemeine und kostenfreie Bereitstellung von Fahrgastinformation. Über die flächendeckend verfügbaren Auskunftsportale werden adressscharfe Fahrplan- und Reiseauskünfte sowie Echtzeitinformationen bereitgestellt, die deutschlandweit über das DELFI-Netzwerk vernetzt sind. Der Zugang zu diesem Netzwerk wird auch Dritten über Schnittstellen angeboten.

Mit der Verfügbarkeit des mobilen Internets erweitern sich die Möglichkeiten für die Bereitstellung von Informationen erneut. Auch hier nutzen die Verkehrsunternehmen und -verbände die neuen technischen Möglichkeiten und begleiten ihre Fahrgäste gezielt mit eigenen Smartphone-Applikationen und weiteren mobilen Diensten.

Um den Fahrgästen eine hochqualitative und konsistente Information über die Mobilitätsdienste bereitstellen zu können, hat der VDV für den Datenaustausch eigene Schnittstellenstandards entwickelt (VDV-Schriften 452, 453 und 454) und in die europäische Normung integriert. Im Forschungsprojekt „Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im öffentlichen Verkehr“ (IP-KOM-ÖV) wurden weitere Standardschnittstellen (VDV-Schriften 430 und 431-1/2) für die Bereitstellung von konsistenter und individualisierter Fahrgastinformation auf Smartphones entwickelt.

Die aktuellen Initiativen zur allgemeinen Verfügbarkeit von Daten und Diensten können die Verkehrsunternehmen und -verbände bei der

Verbreitung von ÖV-Informationen unterstützen, indem andere Unternehmen und Organisationen diese mit zusätzlichen Informationen verknüpfen und den Fahrgästen mittels Internet und Smartphone-Applikationen Zusatzdienste zur Verfügung stellen, z. B. Touristenführer, multimodale Verkehrsauskünfte oder Informationen für die Wohnungssuche.

Die Bereitstellung der ÖV-Daten und ÖV-Informationen kann dabei über unterschiedliche Methoden erfolgen.

Neben der technischen Betrachtung der Datenverteilung müssen auch die Kundenanforderungen betrachtet werden. Das Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV hat hierzu Untersuchungen angestellt. Das Ergebnis zeigt, dass der Fahrgast sich auf seiner Reise dann wohlfühlt, wenn die über unterschiedliche Kommunikationskanäle, wie z. B. Smartphone-Applikation und dynamische Fahrtinformationsanzeiger, bereitgestellte Information konsistent ist.

Der VDV-K<sup>3</sup> hat in der VDV-Mitteilung 7030 „OpenData / OpenService – Mit ÖPNV-Daten innovative Wege gehen“ die unterschiedlichen Methoden „OpenData“ und „OpenService“ erstmalig für den ÖPNV definiert und die Vor- und Nachteile untersucht.

Der Methodenvergleich legt dar, dass eine konsistente und aktuelle Fahrgastinformation mittels OpenService einfacher zu gewährleisten ist, da die tagesaktuellen Plandaten und die Echtzeitinformationen direkt in die Fahrgastinformation einfließen. Somit bieten die in IP-KOM-ÖV entwickelten OpenService-Schnittstellen die Basis für eine offene, konsistente Fahrgastinformation.

Um die Rechte an den Daten und Informationen zu wahren, sollten Verkehrsunternehmen und -verbände jedoch Nutzungsvereinbarungen abschließen (siehe VDV 7024).

**Berthold Radermacher**  
Telematik, Informations- und Kommunikationstechnik  
T 0221 57979-141  
radermacher@vdv.de

# Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV

Nach drei Jahren Projektlaufzeit geht das Forschungs- und Standardisierungsprojekt IP-KOM-ÖV in die Evaluations- und Präsentationsphase über. Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderte Vorhaben erarbeitet in einem Konsortium aus 14 Partnern der Branche neue Standards und Systemarchitekturen für die Echtzeit-Fahrgastinformation.

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Mit dem Ziel, noch leistungsfähigere Fahrgastinformation zu erarbeiten, besonders mit Fokus auf der Echtzeitinformation, werden seit 2010 Konzepte, Schnittstellen und Systemarchitekturen aufgebaut, die den Fahrgast rund um seine Reise besser bzw. individueller informieren sollen. Hierzu wurde eine effiziente und interoperable Kommunikationsarchitektur für die Bereiche der ÖV-Fahrzeuge, der kundeneigenen Endgeräte sowie einer überregionalen Auskunftsplattform entwickelt. IP-KOM-ÖV erarbeitet für diese Themenschwerpunkte in aufeinander aufbauenden Projektabschnitten die notwendigen Spezifikationen, die im letzten Schritt in VDV-Schriften überführt werden.

Nachdem in den vorgelagerten Projektphasen Szenarien, Anforderungen und Spezifikationen definiert sowie die Machbarkeit nachgewiesen wurden, lag der Schwerpunkt 2013 auf der Umsetzung und Entwicklung zahlreicher Prototypen sowie auf deren Validation für die Normierung. Hierbei wurden in drei Arbeitsbereichen unterschiedliche Laborumgebungen aufgebaut und mit Testszenarien geprüft, mit dem Ziel, eine Interoperabilität und Standardkonformität nachzuweisen.

Im Bereich des mobilen Endgerätes wurden verschiedene Apps mit unterschiedlichen Darstellungsmöglichkeiten und Konzepten entwickelt und mit repräsentativen Nutzergruppen verifiziert. So entstand ein umfangreicher „Pattern“-Katalog, der ebenfalls 2014 in einer VDV-Mitteilung veröffentlicht wird. Die aus diesen Ergebnissen entstandene „Basis“-App wurde mit den im dritten Schwerpunkt entwickelten Hintergrundsystemen (Echtzeit-Kommunikations- und Auskunftsplattform EKAP) über die spezifizierte Schnittstelle TRIAS (Travellers' Realtime Information and Advisory Standard) angebunden.

Diese Laborsysteme wurden im letzten Projektschritt in eine Evaluations- und Demonstrationsumgebung überführt, um auch das Gesamtsystem interaktiv testen und interessierten Gruppen präsentieren zu können. Hierzu hat die Stuttgarter Straßenbahnen AG das Testfeld zur Verfügung gestellt und Tests im realen Fahrgastbetrieb ermöglicht. Nach dieser Testphase mit 36 freiwilligen Testpersonen war es auch interessierten Fachbesuchern möglich, an Führungen durch den Feldtest teilzunehmen, sodass über 120 Besucher diese Möglichkeit genutzt haben, sich von den neuen Standards zu überzeugen.

Insgesamt sind innerhalb des Projektes neben zahlreichen VDV-Mitteilungen (vgl. die Jahresberichte der Vorjahre) die folgenden VDV-Schriften entstanden:

- **VDV 301-1**  
IBIS-IP – Teil 1: Systemarchitektur
- **VDV 301-2**  
IBIS-IP – Teil 2: Schnittstellenspezifikation v1.0
- **VDV 430**  
Mobile Kundeninformation im ÖV – Systemarchitektur
- **VDV 431-1**  
EKAP – Teil 1: Systemarchitektur
- **VDV 431-2**  
EKAP – Teil 2: Schnittstellenbeschreibung

Die entstandenen Werke sowie alle weiteren Publikationen des Projekts IP-KOM-ÖV stehen unter [www.vdv.de/ip-kom-oev](http://www.vdv.de/ip-kom-oev) kostenlos zum Download bereit.

Die Nachhaltigkeit der Ergebnisse soll nicht nur auf nationaler Ebene gesichert werden. Daher werden die Ergebnisse auch in die europäische Standardisierung eingebracht. Speziell erfolgt die Mitarbeit an den Entwürfen für die EN 13149 sowie für die EN 15531.

**Andreas Wehrmann**

*Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV (bis 28.02.1014)*

# Die neue Rolle der Informationsverarbeitung im Verkehrsunternehmen

Die zunehmende Digitalisierung verändert die Unternehmen, die Prozesse und generell das Arbeiten. Nahezu jeder wertschöpfende Geschäftsprozess wird heutzutage durch Informationstechnik (IT) unterstützt.

Die IT trägt zunehmend zur effizienten Gestaltung der Geschäftsprozesse und damit zum Erfolg des Unternehmens bei. Sie ist zu einem kritischen Erfolgs- und Wettbewerbsfaktor im Unternehmen geworden. Wurden z. B. früher die Ergebnisse der Personaldisposition durch Aushänge an einem Brett im Unternehmen der Belegschaft mitgeteilt, so geschieht dies heute häufig mittels einer netzwerkfähigen Software, die Abfragen an vielen Orten bis hin zum Heim-PC ermöglichen kann. Während der Einkauf vor ein paar Jahren noch in Katalogen geblättert und Angebote in Papierform eingeholt hat, geschieht dies heute im Internet, auf Einkaufsplattformen oder mit elektronischen Katalogen (E-Procurement). Keiner mag sich diese Geschäftsprozesse mehr ohne IT-Unterstützung vorstellen. Die Abläufe wären ohne IT zu langsam, zu personalaufwendig und damit zu teuer.

IT-Verantwortliche aus Verkehrsunternehmen haben ihre Erfahrungen in einer Arbeitsgruppe des „Ausschusses für Informationsverarbeitung“ (AIV) diskutiert und beleuchtet diesen Themenkomplex aus verschiedenen Perspektiven in einer Reihe von in sich abgeschlossenen Aufsätzen, die unter dem Titel „Die veränderte Rolle der IT im Unternehmen“ im Mitgliederbereich unter [www.vdv.de](http://www.vdv.de) veröffentlicht wurden.

Es soll dem Eindruck entgegengewirkt werden, die IT sei ein Kostentreiber, der im besten Falle die Geschäftsprozesse unterstützt: Heute ist die IT in vielen Fällen vielmehr ein Business-Enabler, der die Prozesse des Unternehmens erst ermöglicht. Dies erfordert eine partnerschaftliche Kommunikation zwischen Business und IT. Damit wird auch ein neues Selbstverständnis der IT-Abteilung vorausgesetzt:

Sie ist zum einen Dienstleister des Unternehmens und bietet eine bedarfsgerechte Qualität von IT-Services an, zum anderen ist sie auch auch IT-Berater und Coach für das Business. Eine ausgeprägte Kundenorientierung sowie die Fähigkeit, sich in der „Sprache“ der Fachbereiche mit deren spezifischen Anforderungen und Prozessen auseinanderzusetzen, gehören daher zu den Kompetenzen der IT-Abteilung.

Die interne IT-Organisation benötigt Richtlinienkompetenz, um durch die Intensivierung der

Nutzung von IT-Standards und einheitlicher Methoden und Verfahren die IT-Anschaffungs- und Betriebskosten sowie die operativen Aufwände für Systempflege und Wartung zu reduzieren.

## **Einflüsse und Entwicklungen, die eine neue Rolle der IT erfordern**

Daten und Informationen müssen heute an jedem Ort, zu fast jeder Zeit und in richtiger Qualität zur Verfügung stehen. Der ganz normale Consumer-Markt beeinflusst die IT immens. Entwicklungen werden heute eher vom Spiele- und Medienmarkt (z. B. Social Media) getrieben als aus dem Business-Bereich. Der Umgang mit den Endgeräten hat sich durch die Generation der iPhone-/Smartphone- bzw. Tablet-PC-Nutzer verändert. Sie dominieren auch den privaten Bereich. Mobile Lösungen und die Verfügbarkeit 7 Tage die Woche und rund um die Uhr sind daher nun auch zu Herausforderungen für die geschäftliche IT geworden.

## **Die Trennung**

- zwischen kaufmännischer und technischer IT,
  - zwischen Telekommunikation und IT und
  - zwischen klassischer Büroausstattung und IT
- verliert zunehmend ihren Sinn. Es sei nur an die Kopiergeräte erinnert, die inzwischen nicht mehr nur als Büroausstattung, sondern – versehen mit Netzwerkdruck- und Scanfunktion – eher als Computergeräte einzuordnen sind.

Mittlerweile sind die Durchdringung der IT in Unternehmen und der Vernetzungsgrad so hoch, dass bis auf wenige Ausnahmen jedes neue Projekt auch ein IT-Projekt ist.

## **Winfried Bruns**

*Informationsverarbeitung, Dokumentation*  
T 0221 57979-120  
[bruns@vdv.de](mailto:bruns@vdv.de)

# Was ist „Gift“ für Stahlbeton-Bauwerke?

Der starke Ausbau unterirdischer Strecken des schienengebundenen ÖPNV (U-Bahnen und Stadtbahnen) in den 1960er- bis 1980er-Jahren erfolgte oft auf engem Raum und unter Zeitdruck. Der Kenntnisstand über Korrosionsvorgänge war damals noch nicht so weit fortgeschritten wie heute; teilweise kamen neue Bauverfahren zur Anwendung. Diese Randbedingungen hatten mancherorts Baufehler zur Folge, deren Auswirkungen erst in neuerer Zeit erkennbar wurden.

Der Bewehrungsstahl in Stahlbeton-Bauteilen ist bei sachgemäßer Bauausführung nicht durch Korrosion gefährdet. Voraussetzung dafür ist seine vollständige und ausreichend starke Umhüllung durch richtig zusammengesetzten Beton mit dichtem Gefüge und ohne schädliche Risse. Der aus stark alkalischem Kalkhydrat (Calciumhydroxid, pH-Wert = 12–14) bestehende Zementstein bildet dann eine wirksame Schutzschicht für den Stahl.

## Wirkung von Chloriden

Die Schutzwirkung der Oxidschicht für die Bewehrung geht jedoch verloren, wenn über die Poren oder Risse im Beton Feuchtigkeit und Chloride (= Verbindungen des chemischen Elements Chlor) eindringen und sich an einer Fehlstelle in der Oxidschicht auf dem Stahl Chloridionen einlagern. Diese Stelle ist dann nicht mehr geschützt und bildet einen Angriffspunkt für Korrosion, die meist in Form von Lochfraß auftritt. Dabei sind an der Oberfläche des Stahls nur kleine Löcher sichtbar, die sich aber weiter innen erheblich ausweiten können. Lochfraßkorrosion ist besonders kritisch zu bewerten, weil sie äußerlich oft lange unbemerkt bleibt und erst dann zu erkennen ist, wenn die Bewehrung im Inneren des Bauteils bereits starke Schäden aufweist.

## Chlorideintrag durch Winterdienst

Zur Erhaltung der Verkehrssicherheit auf Straßen und Gehwegen sowie im Bereich von Haltestellen bei niedrigen Temperaturen, d. h. um die Bildung von Eis zu verhindern oder um solches aufzutauen, ist das Streuen von Tausalz (chemischer Name: Natriumchlorid) üblich. Die dadurch freigesetzten Chloride gelangen auf verschiedenen Wegen, vor allem durch abfließendes Tau- oder Regenwasser, aber auch durch den Fußgängerverkehr, in Bereiche, wo sie an Fugen, Rissen oder Fehlstellen in den Beton eindringen können und schließlich die Stahlbewehrung erreichen.

## Fehlende Abdichtung der Fugen

Analysen der festgestellten Bauschäden in den vergangenen Jahren haben ergeben, dass seinerzeit beim Bau der unterirdischen Anlagen nach der damals neuen Schlitzwand/Deckel-Bauweise die Fugen im Beton, insbesondere die Arbeitsfugen zwischen Schlitzwand und Deckel, oftmals keine

ausreichende Abdichtung erhalten hatten. Infolgedessen ist hier Wasser, das stark mit Chloriden aus dem Einsatz von Tausalz belastet war, in den Beton eingedrungen und hat umfangreiche Korrosionsschäden an der Bewehrung der Schlitzwände, der Decken und – am gravierendsten – der statisch hoch belasteten Rahmenecken verursacht.

## Sanierung

Die notwendige Sanierung der betroffenen Bauwerke erfordert aufwendige Baumaßnahmen mit Eingriffen in tragende Bauteile und muss zudem meist unter Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs durchgeführt werden. Vordringlich ist dabei eine wirksame Abdichtung der Fugen gegen das weitere Eindringen von Chloriden in den Beton.

Die Diagnose dieser Schadensart und ihrer möglichen Auswirkungen unterstreicht nochmals die Wichtigkeit der sachgemäßen und sorgfältigen Bauausführung, ggf. auch unter erschwerten Bedingungen, sowie der regelmäßigen Inspektion der Bauwerke, um mögliche Schäden frühzeitig zu erkennen und rechtzeitig Abhilfemaßnahmen einleiten zu können.

## Herbert Sladek

*Bahnbau (bis 28.02.2014)*



Schäden an der Stahlbetonstruktur durch Chlorideinwirkung

# Die Stufe EURO VI: Quantensprung bei Verbrennungsmotoren für Linienbusse

Seit dem 1. Januar 2014 ist die Grenzwertstufe EURO VI für alle Neufahrzeuge in Kraft getreten. Ausgewählte VDV-Mitgliedsunternehmen haben als Vorreiter bereits im Vorfeld die neue Antriebstechnik in der Praxis erprobt und das Emissionsverhalten im realen Linienbetrieb untersuchen lassen. Die Ergebnisse belegen, dass mit der Stufe EURO VI erstmals sowohl hochsignifikante Emissions- als auch Kraftstoffverbrauchsreduzierungen im Linienbetrieb erreicht werden.

## Grenzwertverschärfung und praxisnähere Typprüfzyklen

Mit der Stufe EURO VI wurden, im Vergleich zur Vorgängerstufe EURO V/EEV, nicht nur die Emissionsgrenzwerte reduziert, insbesondere für Stickoxide (NO<sub>x</sub>) um 80 Prozent und für die Partikelmasse (PM) um 50 Prozent, sondern weitere Verschärfungen vereinbart wie die Einführung eines Grenzwertes für die Partikelteilchenzahlen (PN) sowie zusätzliche, von den Prüfzyklen nicht vorgegebene Messpunkte (Off-Cycle-Emissionen). Gleichzeitig wurden auch neue, signifikant „kältere“ und damit ÖPNV-nähere Typprüfzyklen eingeführt.

## Trotz komplexerer Technik: Augenmerk auf dauerhaft einwandfreie Funktion

Für die Einhaltung der höchst anspruchsvollen Grenzwertstufe EURO VI hat die Industrie umfangreiche technische Maßnahmen ergreifen müssen, die zu einer Zunahme der Komplexität der Fahrzeugtechnik geführt haben. Maßnahmen wie die in der Regel zweistufige Aufladung mit Zwischenkühlung, der Einsatz von Common-Rail-Einspritzsystemen mit Einspritzverlaufsformung und signifikanter Steigerung des Einspritzdrucks auf 2 400 bis 2 600 bar, der vereinzelt teilvariable Ventiltrieb, die gekühlte Abgasrückführung und selektive katalytische Reduktion (SCR) zur Stickoxidreduzierung, der obligatorische Partikelfilter mit Regenerationsstrategie und weitere Maßnahmen – wie eine übergeordnete Regelstrategie für diese Subsysteme

und deren ständige Überwachung über OBD (On-Board-Diagnose) – waren erforderlich. Trotz dieser enormen technischen Komplexität wurde eine sogenannte In-Use-Compliance verordnet, die eine einwandfreie Funktion der Emissionsminderungssysteme und damit eine Emissionsstabilität über sieben Jahre oder 700 000 km garantieren muss, die durch Feldmessungen an bestehenden Fahrzeugen überprüft wird.

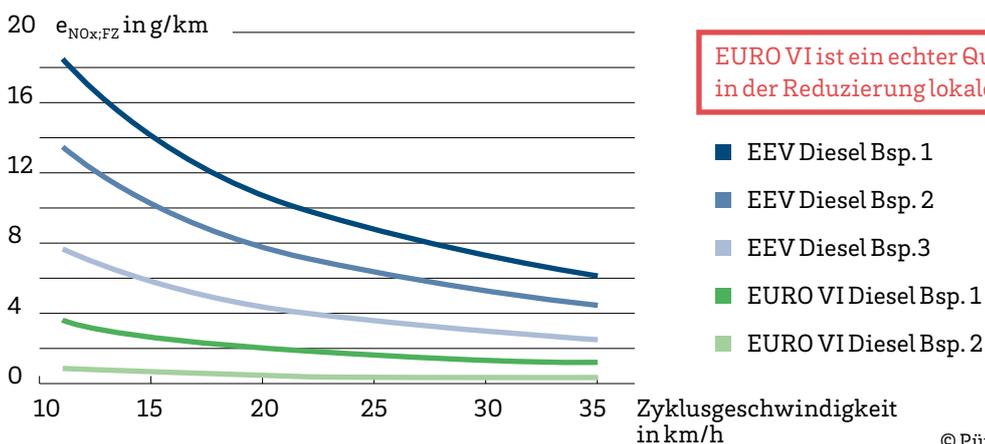
## Geänderte Anforderungen für die Verkehrsunternehmen

Für die Verkehrsunternehmen ergeben sich durch die neue Antriebsgeneration ebenfalls Herausforderungen, denen sich ausgewählte VDV-Verkehrsunternehmen – beispielsweise die ESWE Wiesbaden im Stadtbereich oder die DB Regio im Überlandbereich – frühzeitig durch umfangreiche Praxistests gestellt haben. Wissenschaftlich begleitete Emissionsmessungen in der Praxis belegten für Fahrzeuge der Stufe EURO VI sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr eine hochsignifikante Verbesserung der lokalen Emissionen gegenüber der Vorgängerstufe EURO V/EEV. Erstmals konnten gleichzeitig auch die globalen Emissionen (CO<sub>2</sub>) je nach Fahrzeughersteller nennenswert gesenkt werden.

## Prof. Dr. Ralph Pütz

Kraftfahrwesen  
T 0163 5797935  
puetz@vdv.de

Stickoxid-Emissionsfaktoren  $e_{\text{NO}_x;\text{FZ}}$  von Solobussen im Fahrzyklus (Messwerte im Realbetrieb)



EURO VI ist ein echter Quantensprung in der Reduzierung lokaler Emissionen!



© Pütz, R. / BELICON 2013

# Europäische Normung für Straßen-, Stadt- und U-Bahnen

Der VDV war der Hauptinitiator dafür, dass die besonderen Bedingungen von städtischen Schienenbahnen bei der europäischen bahntechnischen Normung in Zukunft besser berücksichtigt werden. Die EU-Kommission erteilte ein entsprechendes Normungsmandat. Damit das im VDV vorhandene Wissen wirkungsvoll in diese Normungsaktivitäten einfließen kann, richtete der VDV-Schienenfahrzeugausschuss (SFA) sein Arbeitsprogramm darauf aus.

Wie schon im Jahresbericht 2012 erläutert, hatte die EU-Kommission das Normungsmandat M/486 „Planungs- und Normungsauftrag an die europäischen Normungsgremien auf dem Gebiet des Schienennahverkehrs“ erteilt, wobei hier unter Schienennahverkehr Straßen-, Stadt- und U-Bahnen entsprechend dem englischen Ausdruck „urban rail“ gemeint sind. Im Rahmen dieses Mandats erarbeitete die beim Europäischen Komitee für Normung/Europäischen Komitee für Elektrotechnische Normung (CEN/CENELEC) angesiedelte „Urban Rail Survey Group“ von Herbst 2010 bis Frühjahr 2012 unter starker Beteiligung des VDV eine Liste mit Normungsvorschlägen, nach denen sowohl vorhandene europäische bahntechnische Normen geändert als auch neue Normen erstellt werden sollen, mit dem Ziel, die besonderen Bedingungen der Straßen-, Stadt- und U-Bahnen zu berücksichtigen und folglich eine kostengünstigere Beschaffung von Anlagen und Fahrzeugen dieser Bahnen zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Fahrzeuge wurden folgende drei Normungsschwerpunkte identifiziert:

- Radsätze
- Einsatz von Buskomponenten bei Straßenbahnfahrzeugen
- Frontpartiegestaltung/Kollisionsschutz/Festigkeit

Weiterhin wurden Normen zu Abschleppkupplungen, zur Bremsauslegung, zur Führerstandsgestaltung sowie zu Radsatzlagern gewünscht.

Die eigentliche Normungsarbeit wird in den Gremien des Technischen Komitees TC 256 „Bahnanwendungen“ bei CEN voraussichtlich im Laufe des Jahres 2014 beginnen, vorausgesetzt, die für die Normungsmandate zuständige EU-Generaldirektion „Unternehmen und Industrie“ stimmt der Finanzierung der Aktivitäten zu.

## Schienenfahrzeugausschuss (SFA) bildet europäisch ausgerichtete Arbeitsteams

Der SFA sieht diese Normungsaktivitäten als eine große Chance an, die in vielen VDV-Publikationen dokumentierten Erfahrungen europaweit zu verbreiten und zugleich zum europäischen Maßstab

zu machen. Im ersten Schritt wurden Arbeitsteams gebildet, die derzeit prüfen, welche Anforderungen aus VDV-Schriften/-Mitteilungen in die zukünftigen Normen einfließen sollen. Beispielsweise wurde das Arbeitsteam „Radsätze“ gegründet, das speziell die Eigenschaften von gummigefederten Rädern behandelt und untersucht, ob sich die Anwendung dieses Radtyps positiv auf die Dimensionierung der kompletten Radsätze auswirkt. Weiterhin sollen auch die Ergebnisse des Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Belastung von in Fahrzeugen städtischer Schienenbahnen eingesetzten Radsatzwellen normungsgerecht aufbereitet werden. Ein anderes Arbeitsteam startete seine Analyse, welche Buskomponenten, z. B. Innen- und Außenbeleuchtung, Scheiben etc., ohne Weiteres auch in Straßenbahnfahrzeugen eingesetzt werden können, ohne dass das Sicherheitsniveau vermindert wird.

## Direkte Mitarbeit von SFA-Mitarbeitern notwendig

Ziel dieser Arbeitsteams ist es, komplette Textpassagen so weit vorzubereiten, dass sie direkt in die Normung übernommen werden können. Damit könnten VDV-Vorschläge schon zu Beginn der Normungsarbeit vorliegen und als Diskussionsgrundlage dienen. Weiterhin sollen Mitarbeiter der o. g. Arbeitsteams in die europäischen Normungsgremien entsandt werden, um eine optimale Vertretung der VDV-Interessen zu gewährleisten.

## Udo Stahlberg

*Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen*

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de



Radsatz eines  
Stadtbahnfahrzeugs  
der üstra Hannover-  
sche Verkehrsbe-  
triebe AG

# Oberleitungen von Straßen- und Stadtbahnen sowie Obussystemen

Oberleitungen stellen die wirtschaftlichste Art und Weise dar, die elektrische Energie zu den Straßen- und Stadtbahnen sowie Obussen zu übertragen. Seit Jahrzehnten werden in Publikationen des VDV bzw. seiner Vorgängerorganisationen Hinweise zur Auslegung, Konstruktion und Instandhaltung dieser wichtigen Komponente von Straßen- und Stadtbahnen gegeben. Aktuell wurde die VDV-Schrift 551 „Oberleitungsmaste und Mastgründungen“ überarbeitet.

Das VDV-Regelwerk zu Oberleitungen von Straßen- und Stadtbahnen sowie Obussystemen besteht neben einigen VDV-Mitteilungen hauptsächlich aus folgenden zwei VDV-Schriften:

- VDV-Schrift 550 „Oberleitungsanlagen für Straßen- und Stadtbahnen“
- VDV-Schrift 551 „Oberleitungsmaste und Mastgründungen“

Die erste Schrift beschreibt die Oberleitung als System und geht besonders auf die Bauweisen sowie die einzelnen Komponenten von Oberleitungen mit Ausnahme der Maste ein. Die zweite Schrift behandelt die Ausführungen der Maste, die unterschiedlichen Gründungsarten und zukünftig auch die Wandverankerungen, wie sie für Straßenbahnen typisch sind. Der für diese Schriften zuständige Unterausschuss „Oberleitungsanlagen“ des VDV-Ausschusses für elektrische Energieanlagen unterzieht diese Publikationen einer regelmäßigen Überprüfung, um ihre Aktualität zu gewährleisten.

## **VDV-Schrift über Maste und Gründungen überarbeitet**

In den vergangenen zwei Jahren wurde die VDV-Schrift 551 umfassend überarbeitet, sowohl um sie zu aktualisieren als auch um Anregungen aus den Verkehrsunternehmen umzusetzen. Es wurden u. a. ausführlichere Hinweise bezüglich der Auslegung/Dimensionierung der Maste aufgenommen, da in den letzten Jahren neuere Maste immer voluminöser wurden, obwohl sich die Belastungen aus den Oberleitungstragwerken nur wenig erhöht hatten. Um die Schrift als Leitfaden auch an Ingenieurbüros bzw. Baufirmen weiterreichen zu können, wurden die Ausführungen über die Gründungen erweitert. Schließlich wurde die Schrift um Anforderungen an Wandverankerungen und deren Ausführungen ergänzt, da diese aus städtebaulichen Gründen wieder vermehrt erwünscht sind.

## **Eurocode-Normen ersetzen nationales Normenwerk**

Neben den oben erwähnten Sachverhalten wurden auch folgende europäische Aspekte berücksichtigt: Im Mai 2010 wurde die zweite Ausgabe von DIN EN

50119 „Oberleitungen für den elektrischen Zugbetrieb“ veröffentlicht, die im Vergleich zu ihrer vorherigen Ausgabe deutlich höhere Anforderungen an die Gestaltung von Oberleitungen stellt. Zugleich gibt es gesetzliche EU-Regelwerke auf dem Gebiet der Bauprodukte; aktuell gilt die EU-Bauproduktenverordnung 305/2011. Die in dieser EU-Verordnung enthaltenen Grundanforderungen an Bauwerke werden durch die sogenannten Eurocodes konkretisiert. Diese Eurocodes haben die bisher gültigen bautechnischen DIN-Normen ersetzt und stellen ein spezielles europäisches Normenwerk bezüglich der Bemessung im Bauwesen dar. Dem entsprechend müssen jetzt bei der Bemessung der Auslegung und Ausführung von Tragwerken auch Grenzzustände hinsichtlich Versagen und Gebrauchstauglichkeit betrachtet werden.

Die Überarbeitung der VDV-Schrift 551 wurde zum Jahresende 2013 abgeschlossen. Anschließend wurde die Schrift an die VDV-Mitgliedsunternehmen mit der Bitte um Stellungnahme verteilt. Ihre Veröffentlichung ist für die zweite Jahreshälfte 2014 geplant.

## **Udo Stahlberg**

*Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen*

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de



Neuer Oberleitungsmast mit Rammrohrgründung im Rahmen des Stadtbahnbaus der Leipziger Straßenbahn

---

# Falsche Weichenstellung für die Energiewende

---

Das Beihilfeverfahren der EU-Kommission gegen die Begrenzung der EEG-Umlage für das produzierende, energieintensive Gewerbe und die stark steigenden Kosten für die Energiewende veranlassen die Bundesregierung ohne Not, nunmehr auch die geltende Privilegierung für Schienenbahnen weiter einzuschränken. Damit entwertet sie einen zentralen Multiplikator für die Energie- und Verkehrswende.

---

Die Entscheidung für eine grundlegende Energiewende enthält sehr ehrgeizige Ziele für den Ausbau erneuerbarer Energien. Sie hat in vielerlei Hinsicht zu großen Erfolgen, aber auch zu Unsicherheiten hinsichtlich der Verteilung der damit verbundenen Kosten geführt. Langfristig festgelegte, attraktive Einspeisevergütungen haben ein großes Angebot an dezentral erzeugter erneuerbarer Energie ausgelöst. Mit dem Angebot sind allerdings auch die Förderkosten dramatisch gestiegen. Für das Jahr 2014 wurde ein Umlagebetrag von insgesamt 23,6 Milliarden Euro ermittelt, rund doppelt so viel wie für das Jahr 2010. Das Konzept, die Kosten auf die Abnehmer des Stroms umzulegen (sogenannte EEG-Umlage), führt zu einer rapide zunehmenden Belastung der Stromverbraucher, die damit die Finanzierung dieses politischen Ziels nahezu allein tragen. Die zwingend erforderliche besondere Ausgleichsregelung zur Entlastung von Schienenbahnunternehmen und stromintensiven Produktionsunternehmen wurde nach ihrer Einführung im EEG 2004 einseitig zugunsten der Produktionsunternehmen an die steigenden Umlagekosten angepasst, indem der Schwellenwert für die Begrenzung von 10 Gigawattstunden in Stufen bis auf 1 Gigawattstunde herabgesetzt wurde.

Der VDV hat sich immer wieder für eine Gleichbehandlung der Schienenbahnunternehmen eingesetzt. Dennoch wurde für diese der hohe Schwellenwert von 10 Gigawattstunden bis zum jetzigen Zeitpunkt beibehalten. Obwohl das wegen der exorbitant gestiegenen EEG-Umlage nicht nur zu einer erdrosselnden Belastung für kleinere Schienenbahnunternehmen geführt hat, sondern durch den nicht anders kompensierbaren Kosteneffekt auch bei den größeren Schienenbahnen perspektivisch eine deutliche Anhebung der Fahrpreise erzwingen wird. Die jetzt in der Diskussion stehende 3-Gigawattstunden-Grenze wird, zumal wenn diese mit einer gegenüber der jetzigen Regelung gravierend höheren (ermäßigten) EEG-Umlage für Schienenbahnen verbunden wäre, daran nichts ändern. Im Ergebnis würde die Belastung für die Schienenbahnen weiter empfindlich steigen.

Koalition, Bundesregierung und Gesetzgeber setzen sich mit Beibehaltung eines Schwellenwerts und Erhöhung der reduzierten EEG-Umlage für Schienenbahnen zu ihrer eigenen Wertung in

Widerspruch, die intermodale Wettbewerbssituation der Schienenbahnen durch die EEG-Umlage nicht gefährden und die Energiewende weiter fördern zu wollen. Eine höhere EEG-Umlage für die Schienenbahnen würde jedoch zu steigenden Fahrpreisen führen. Damit wäre die Attraktivität des besonders energieeffizienten und umweltschonenden Schienenverkehrs beeinträchtigt, der schon jetzt einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende leistet. Die Belastung muss also, da die Bahnunternehmen diese nicht mehr tragen können, zusätzlich noch vom Fahrgast als Endverbraucher getragen werden, der bereits selbst eine hohe EEG-Umlage zahlt.

Es ist klar: Die Energiewende kostet Geld. Die Entscheidung aber, den Verkehrsträger, welcher der Energiewende eindeutig am wirksamsten dient, mit deren Kosten zusätzlich zu belasten und damit im Wettbewerb zurückzudrängen, ist eindeutig der falsche Weg.

**Daniel Brand**

*Technik- und Umweltrecht, Koordinierung Nachhaltigkeitsfragen*

T 0221 12345-116

brand@vdv.de

# Der VDV-Lenkungskreis EBus

Die nationalen Aktivitäten im Bereich der E-Mobilität sind bisher ausschließlich am Individualverkehr ausgerichtet. Es wird außer Acht gelassen, dass die VDV-Unternehmen schon jetzt mehr als 60 Prozent aller Transportleistungen im ÖPNV durch E-Mobile (Züge, U-Bahnen, Straßenbahnen) erbringen. Die innerstädtischen Transportleistungen können aber langfristig durch eine konsequente Umstellung auf elektrische Bussysteme – E-Bus-Systeme – zu 100 Prozent elektrisch und somit zu 100 Prozent emissionsfrei erbracht werden. Damit wird der E-Mobilität im ÖPNV im Bereich der urbanen Mobilität eine Chance geboten, innovative und gesellschaftlich anerkannte neue Wege zu beschreiten. Für die Umsetzung einer E-Bus-Strategie wird jedoch ein Gesamtsystemansatz benötigt. Mit dieser Zielsetzung ist nun der VDV mit dem Lenkungsreis EBus angetreten.

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie in Deutschland und Europa setzt auf eine Verminderung von CO<sub>2</sub> bis 2050 um 40 Prozent. Zudem ist deutlich, dass nur zusammen mit einer Verkehrswende eine Energiewende vollzogen werden kann. Der ÖPNV als ein Schlüssel zum Erfolg macht es möglich, die Umwelt in den Städten und die knappen Ressourcen noch umfassender zu schonen. Die gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen zeigen in Richtung E-Mobilität und werden im Bereich Individualverkehr schon umgesetzt.

Der ÖPNV war und ist im Bereich einer nachhaltigen urbanen Fortbewegung der „Umweltschützer“ und kann diese Rolle mithilfe einer intensiven Durchdringung noch verstärken und ihr zum Erfolg verhelfen. Betreiber des ÖPNV sind auch als Energieversorger aktiv und geben damit die Möglichkeit, für neue Bereiche auch als „Energienetzwerker“ den Brückenschlag zu intermodalen Fortbewegungsplattformen zu vollziehen.

Für den Erfolg des E-Bus-Systems bedarf es eines Gesamtsystemansatzes, der mittel- und langfristig vorbereitet werden muss. Ein Systemwechsel kann nicht umgehend erreicht werden, da die Anforderungen an die neue Technik nicht mit den Fähigkeiten der heutigen Technik übereinstimmen. Den umfassenden Fragestellungen in den verschiedenen Bereichen wurde Rechnung getragen durch die Gründung von Arbeitsgruppen, welche die Anforderungen der Betreiber von Bussystemen aufnehmen und Ansätze erarbeiten werden.

Zu den folgenden Arbeitspaketen wurden Arbeitsgruppen eingesetzt:

- Berufe/Qualifikation
- Betriebshöfe/Werkstätten
- Fahrzeuge
- Finanzierung/Förderung
- Infrastruktur/Ladestellen
- Marketing
- Planung/Betrieb

Technisch betrachtet ist die Basis eines E-Busses technologieoffen. Der Basis-E-Bus besitzt einen elektrischen Antrieb und elektrische Nebenverbraucher. Erst durch das Hinzufügen eines Energieversorgungsmoduls, z. B. eines Energiespeichers, wird er zum Batteriebus. Weitere Energieversorgungsmodule sind u. a. Stromabnehmer, Brennstoffzellen und Verbrennungsmotor-Generator-Kombinationen.

Neben der Schaffung einer Austausch- und Informationsplattform für die VDV-Mitglieder steht auch die Einflussnahme auf eine Standardisierung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von E-Bussen und auf die politische Unterstützung im Fokus. Hierzu werden Hersteller, Institute, Hochschulen und weitere Beteiligte eingebunden. Ziel ist es, einen Leitfaden zu entwickeln, der den Nutzer bei der Einführung bzw. Untersuchung von E-Bussen unterstützt.

Die Ergebnisse werden in VDV-Mitteilungen, VDV-Schriften und in einem „Blauen Buch“ zusammengestellt:

- Rahmenempfehlung für einen E-Bus – VDV-Schrift 230/1
- Auswirkungen alternativer Technologien im Linienbus auf Betriebshöfe – VDV-Schrift 825
- E-Bus im ÖPNV – „Blaues Buch“

Die überaus umfangreichen und positiven Rückmeldungen aus dem Kreis der Mitglieder bestärken den VDV und die Teilnehmer des Lenkungsreis darin, dass dieser Schritt zur rechten Zeit erfolgt ist. Denn der Weg zum E-Bus kann und wird zur weiteren Stärkung des ÖPNV als eines Erfolgsgaranten für den nachhaltigen Verkehr und den Wissensstandort Deutschland führen.

## Dieter Kaup †

*Bussysteme, Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten*

---

# VDV-Landesgruppen

---

# Die VDV-Landesgruppen

Der VDV ist über seine neun Landesgruppen in den Regionen aktiv. Die Übersicht zeigt den Zuschnitt der Landesgruppen und die jeweiligen Ansprechpartner. Mehr Informationen zu den VDV-Landesgruppen finden Sie unter [www.vdv.de/vdv-landesgruppen.aspx](http://www.vdv.de/vdv-landesgruppen.aspx).



# Initiativen der grün-roten Landesregierung zur ÖPNV-Finanzierung

2013 hat die grün-rote Landesregierung Initiativen zu einer ÖPNV-Finanzierungsreform und der Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) gestartet, die wichtige Weichen für die künftige Finanzierung des ÖPNV in Baden-Württemberg stellen werden. Die VDV-Landesgruppe begleitet diese Initiativen kritisch und konstruktiv.

Hinter der als ÖPNV-Finanzierungsreform bezeichneten Initiative der Landesregierung steht die Neuregelung der Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Auszubildenden nach § 45a PBefG, die bis Anfang 2015 neu geregelt werden soll. Die derzeitige Regelung in Baden-Württemberg mit einer Pauschalierung auf der Basis von Daten aus dem Jahr 2005 wird vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) als überholt und mittelfristig nicht mehr rechtssicher erachtet. Als Vorstufe für ein 2014 geplantes Gesetzgebungsvorhaben wurde Anfang 2013 ein Beteiligungsverfahren eingerichtet. In mehreren Sitzungen mit Vertretern von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Verbänden und Verbänden wurden Varianten für die Neuregelung erörtert. Der VDV hat sich bei diesen Diskussionen aktiv beteiligt und zunächst eine eigene Modellvariante eingebracht. Diese orientierte sich an einer behutsamen Weiterentwicklung der bisherigen Regelung nach § 45a unter Berücksichtigung der schwierigeren demografischen Rahmenbedingungen und Entwicklung der Schülerzahlen insbesondere in vielen ländlichen Räumen sowie eines Unternehmeranspruchs auf die Ausgleichsmittel.

Das von der Landesregierung und den Aufgabenträgern favorisierte Modell sieht dagegen eine Weiterreichung (Kommunalisierung) der Mittel vom Land an die Aufgabenträger vor und wird aller Voraussicht nach in das Gesetzgebungsvorhaben eingebracht werden. Der VDV hat dazu folgende Eckpunkte formuliert:

- Sorgfältige Vorgehensweise mit ausreichendem Zeitbudget zur Ermittlung einer hinreichenden Datenqualität für die aufgabenträgerspezifische Status-quo-Abbildung der Mittel (Stufe 1).

- Zwingende Dynamisierung der seit 2005 pauschalierten Mittel zum Ausgleich von Kostensteigerungen und der politischen Durchsetzbarkeit der von der Landesregierung beabsichtigten Anreizkomponenten und Neuverteilung der Mittel.
- Mehr Klarheit bei der Weitergabe der finanziellen Mittel von Aufgabenträgern an die Verkehrsunternehmen.
- Planungssicherheit für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger durch mehr Klarheit hinsichtlich der Ausgestaltung insbesondere bei einer Neuverteilung (Stufe 2).
- Bisherige Mittel müssen im „System ÖPNV“ bleiben und es darf keine Refinanzierung von zusätzlichem Verwaltungsaufwand aus ÖPNV-Mitteln geben.

Nach dem Modell des MVI sollen in einer ersten Stufe die Status-quo-Mittel von rund 198 Millionen Euro jährlich auf die Aufgabenträger verteilt werden. In einer zweiten Stufe sollen die Mittel nach den Kriterien Fläche, Fahrgastzahlen und Angebotskilometer sowie mit einem Demografie- und einem Anreizfaktor für vertaktete Verkehre insbesondere in ländlichen Gebieten neu verteilt werden.

Bei der Novellierung des LGVFG sieht die Landesregierung einerseits die Ausweitung der Fördertatbestände (z. B. Lärmschutz und Kleinmaßnahmen wie Rufbusse etc.) und andererseits eine generelle Absenkung der Förderquote von 75 auf 50 Prozent vor. Begründet wurde dies seitens des MVI mit einer Überzeichnung des LGVFG-Programms und dem Wunsch nach der Förderung einer größeren Anzahl von Projekten. Zusammen mit dem Städtetag Baden-Württemberg hat die VDV-Landesgruppe dies in einer gemeinsamen Landespressekonferenz kritisiert und darauf hingewiesen, dass durch die Änderungen insbesondere mittelgroße ÖPNV-Projekte mit hoher verkehrlicher Wirkung infrage gestellt würden.

**Ulrich Weber**  
Geschäftsführer  
VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg  
T 0711 7885-6044  
weber@vdv.de

Beim VDV-Gesprächsabend „Mobilität im Dialog“ am 5. Juni 2013 in Stuttgart wurde das Thema ÖPNV-Finanzierung eingehend mit der Landespolitik debattiert



# Verkehrsthemen in einer Hand: Neue Chancen nach der Landtagswahl 2013?

Die Landtagswahl vom 15. September 2013 brachte in Bayern für die Branche zwei maßgebliche Veränderungen: Zum einen schied die FDP-Landtagsfraktion nach nur einer Legislaturperiode wieder aus dem bayerischen Landtag aus, zum anderen erfolgte eine Umressortierung der über viele Jahre im Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie angesiedelten Verkehrsabteilung in das neu gebildete Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr. Mit der Umressortierung ergibt sich nun die einmalige Chance, den gesamten Verkehrsbereich in Bayern als Ganzes zu betrachten. Aber auch die Hoffnung, dass ein neuer Staatsminister den Finanzbedarf der VDV-Unternehmen ernst nimmt.

## Verlust der FDP-Landtagsfraktion

Von seinem Selbstverständnis her arbeitete der VDV Bayern schon immer mit allen Fraktionen zusammen. Auch wenn sich aufgrund der jahrelangen Mehrheitsverhältnisse bestimmte Prozesse eingeschlichen hatten, wurden alle Fraktionen gleichermaßen „bedient“. Dieses galt umso mehr für die FDP-Landtagsfraktion, die gerade in ihrer Anfangsphase sicherlich einige Startschwierigkeiten hatte, diese aber dank des Engagements ihres damaligen verkehrspolitischen Sprechers sehr schnell überwand. Der VDV Bayern fühlte sich mit seinen Belangen auch bei der FDP-Fraktion und ihren Abgeordneten stets gut aufgehoben, was an dieser Stelle sehr wohl vermerkt werden soll.



## Neuer Ressortzuschnitt

Das Thema Verkehr ist und war für das umgebildete Innenministerium nichts Neues, gehört doch zumindest die „Oberaufsicht über den Straßen- und Brückenbau“ – so die Originalformulierung im Königlich-Baierischen Regierungsblatt vom 26. November 1806 – bereits seit über 200 Jahren zu dessen Kernaufgaben. Mit der Integration der ehemaligen Verkehrsabteilung wurde nun zusammengeführt, was schon immer zusammengehörte. Bei seinen ersten Auftritten machte Staatsminister Joachim Herrmann auch schon sehr deutlich, dass das Thema Verkehr in seiner Gesamtheit einen hohen Stellenwert bei ihm hat. Der VDV Bayern ist

für ihn kein unbeschriebenes Blatt, da er zumindest die großen Unternehmen aus der gemeinsamen Sicherheitspartnerschaft kennt. Entsprechend groß sind die Erwartungen an den neuen Verkehrsminister.

## Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf in vielen Bereichen ist unverkennbar und wurde natürlich unmittelbar nach der Landtagswahl seitens des VDV Bayern gegenüber dem neuen Staatsminister deutlich artikuliert. Noch völlig offen ist zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Beitrages, ob es nun zu einer Veränderung des Ausgleichsverfahrens nach § 45a PBefG in Bayern kommt.

Auch wenn das alte Verfahren durchaus – wie jedes pauschalisierte Verfahren – Schwachstellen hatte, wirft das neue in der Diskussion stehende Verfahren aktuell andere Probleme auf. Einerseits beinhaltet es deutliche Verwerfungen. Ferner ist derzeit die Datenlage nicht ausreichend. Drittens steht auch die Frage der Rechtssicherheit noch ungeklärt im Raum. Ohne Rechtssicherheit kann der VDV Bayern einem neuen Verfahren aber keinesfalls zustimmen.

Einen Dauerbrenner stellt natürlich auch die zunehmend unsichere Fahrzeugförderung dar. Abgesehen davon, dass die Busförderung Anfang 2009 von 60 Millionen auf 30 Millionen Euro halbiert wurde, sind hiervon insbesondere die Verkehrsunternehmen mit Tram- und U-Bahn-Betrieb dramatisch betroffen. Statt dass hier für eine rasche Klarheit und zuverlässige Förderung im Rahmen des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) gesorgt wird, geschieht derzeit eher das Gegenteil. An dieser Stelle kann der neue Verkehrsminister beweisen, welchen Stellenwert er dem ÖPNV in der Praxis beimisst.

## Gerrit Poel

*Geschäftsführer*  
VDV-Landesgruppe Bayern  
T 089 470-2484  
poel@vdv.de

# Neue Koalition im Land hat Themen der Mobilität auf der Agenda

Hessen hat im September 2013 einen neuen Landtag gewählt. Politisch steht das Land nun mit einer neu gebildeten Koalition aus den Parteien CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vor der Aufgabe, die nächsten fünf Jahre weiter positiv im Sinne der Branche zu gestalten. Erfreulich sind bereits die ersten Zielsetzungen der neuen Landesregierung, sich nachdrücklich für eine angemessene Finanzierung durch Bundesmittel auch über das Jahr 2019 hinaus einsetzen zu wollen.

VDV-Landesgruppenvorsitzender Michael Budig (links) gratuliert Staatsminister Tarek Al-Wazir, MdL (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Zweiter von links), zur Ernennung zum Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung des Landes Hessen. Weiterhin gratulierten: Kordula Schulz-Asche, MdB für den Main-Taunus-Kreis, und Matthias Kalbfuss, neu gewähltes Vorstandsmitglied der Landesgruppe.



Ebenso will das Land die verkehrliche Zweckbindung der Entflechtungsmittel beibehalten. Rückblickend auf die abgelaufene Legislaturperiode sind durch die zahlreichen Initiativen aller fünf Fraktionen im Hessischen Landtag bereits wichtige Impulse für die Mobilität mit Bussen und Bahnen in Hessen gesetzt worden. Zu denken ist dabei an die Bereiche Klimaschutz und Energiewende, an die Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb sowie an die vernetzte Verkehrspolitik. Weiterhin bestehen große Herausforderungen, aber auch Chancen für alle Beteiligten im Land. Von zentraler Bedeutung bleibt hierbei aus Sicht des Verbandes in Hessen vor allem die Finanzierung des ÖPNV. Auch die Mobilität in der Fläche und im ländlichen Raum wird thematisch ebenso wie die Herausforderungen in der Metropolregion FrankfurtRheinMain breiten Raum in der zukünftigen Debatte einnehmen.

Sie setzten sich gemeinsam bei der Kooperationsveranstaltung von VDV und der IHK-Arbeitsgemeinschaft Hessen am 29. August 2013 in Frankfurt am Main für den Wirtschaftsstandort Deutschland ein: Oliver Wolff, VDV-Hauptgeschäftsführer, und Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG



## Infrastruktur für gute Arbeit, neue Energie und eine starke Wirtschaft in Hessen

Der Verschleiß der Verkehrsinfrastruktur bedroht auch die Wettbewerbsfähigkeit Hessens. Dies machte der VDV Hessen gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs im Rahmen der Reihe „Infrastruktur – Wege für morgen: Die Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung – Herausforderungen und Perspektiven“ bei einer Kooperationsveranstaltung Ende August 2013 in Frankfurt am Main deutlich. Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, und Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des VDV, betonten gemeinsam auf dem Podium die Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene. Deutschlands Schienenwege seien die Lebensadern der Industrie und bildeten das Rückgrat für den Export. Michael Budig, Vorsitzender der Landesgruppe Hessen im VDV und Kooperationspartner der Veranstaltung, ergänzte in seinem Beitrag, dass die wirtschaftlich erfolgreiche Region FrankfurtRheinMain von der tagtäglichen Mobilität von Millionen Menschen lebe. Eine gut funktionierende ÖPNV-Infrastruktur sei hierfür eine absolut wichtige Bedingung. Um die Finanzierung auch in Zukunft zu gewährleisten, brauche es den Bund und die Länder als starke Partner der Kommunen in Hessen. Es sei darüber hinaus gut und richtig, dass alle Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft, Hochschulen und Politik in der Region FrankfurtRheinMain und im Bundesland Hessen insgesamt dazu beitragen, dieses Thema auch im Jahr 2014 weit oben auf der landespolitischen Agenda zu halten.

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

# Niedersachsen hat gewählt

Die neue niedersächsische Landesregierung startete nach Abschluss des Koalitionsvertrages mit einer Gesetzesinitiative für ein Tariftreue- und Landesvergabegesetz. Es wurde bereits am 30. Oktober 2013 beschlossen. Im § 4 „Tariftreue und besondere Mindestentgelte“ wurde festgelegt, dass die Unternehmen die Beschäftigten auf Basis eines repräsentativen Tarifvertrages zu vergüten haben, wenn Vergaben öffentlicher Auftraggeber stattfinden. Somit sind die Verkehrsunternehmen entweder in ihrer Rolle als Vergabestelle oder als Auftragnehmer betroffen. Das Gesetz ist ab dem 1. Januar 2014 anzuwenden. Bisher wurde für den straßengebundenen ÖPNV lediglich der Tarifvertrag TV-N für repräsentativ erklärt. Das derzeitige Spektrum der in der Anwendung befindlichen Tarife ist jedoch wesentlich heterogener. Daher sind weitere Tarifverträge in die Liste der repräsentativen Tarifverträge aufzunehmen.



Die Stadtwerke Osnabrück nehmen Elektrobusse in Betrieb

Als weitere Gesetzesinitiative hat die Landesregierung einen Gesetzentwurf für ein Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) eingebracht. Zukünftig soll es wieder eine Fahrzeugförderung geben. Des Weiteren sollen Beschleunigungsmaßnahmen „sowie sonstige Vorhaben zur Verbesserung für die ÖPNV-Nutzer“ förderfähig werden. Positiv ist auch, dass Grunderneuerungen förderfähig werden. Mit dem Gesetz soll auch die Finanzausstattung zugunsten des ÖPNV verbessert werden. Demnächst sollen 60 Prozent der Mittel für ÖPNV-Maßnahmen bereitstehen.

Das vierte EU-Eisenbahnpaket beschäftigt sich vor allem mit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Sind sie doch für ihren Busbetrieb von den möglichen Regelungen sowohl zur EU-Verordnung 1370/2007 betroffen als auch zu den Ausführungen des sogenannten technischen Teiles. Die Ansätze der Interoperabilität werden für große, global tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend positiv gesehen. Im Schluß mit dem Land

Niedersachsen wird eine Konzentration der Zuständigkeit auf europäischer Ebene für kleine Bahnverkehrsunternehmen mit geringem Verkehrsaufkommen und niedriger Streckengeschwindigkeit aufgrund der negativen Folgen jedoch abgelehnt.

Sehr begrüßt wird das Gesetz zum Ausbau und zur Erneuerung der Schieneninfrastruktur für nichtbundeseigene Eisenbahnen. Durch das Gesetz stehen diesen nun auch Bundesmittel für die Infrastrukturunterhaltung zur Verfügung. Um die entsprechenden Anträge stellen zu können, wurde eine Fortbildungsveranstaltung durchgeführt.

Die ÖPNV-Unternehmen verfolgen auch weiterhin alle Möglichkeiten, Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen in Einsatz zu bringen. Beispielsweise hat die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG mehrere Hybridgelenkbusse angeschafft. Die Stadtwerke Osnabrück haben eine weitere Buslinie eingerichtet, die ausschließlich mit Elektrobussen betrieben wird.

**Dr. Holger Kloth**  
Geschäftsführer  
VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen  
T 0511 1668-2000  
kloth@vdv.de

# Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein stehen vor neuen Landesverkehrsplänen

Die Herausforderungen sind in den von der Landesgruppe betreuten Ländern sehr unterschiedlich: Während in Hamburg der Zugang zum ÖPNV weiter erleichtert und modernisiert wurde, geht es in den Flächenländern darum, Unternehmensinteressen bei den Landesnahverkehrsplänen und Tariftreuregelungen zu berücksichtigen.

Seit Mai 2013 gibt es in Hamburg mit „switchh“ von der Hamburger Hochbahn AG einen neuen zentralen Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsdiensten. Durch eine zugehörige App wird die HVV-Fahrplanauskunft multimodal ergänzt. Zusätzlich zu den Informationen über die beste ÖPNV-Verbindung werden komplementäre Mobilitätsangebote anderer Unternehmen bis hin zur Möglichkeit einer Reservierung von Europcar- und car2go-Fahrzeugen angezeigt. In Planung ist eine gemeinsame Abrechnung für alle Mobilitätsdienstleistungen. Nach der Eröffnung des ersten switchh Punktes an der Haltestelle Berliner Tor mit U-Bahn, S-Bahn, Bus, StadtRAD, Taxen, Parkplätzen für car2go und Europcar sowie Abstellplätzen für private Fahrräder gibt es seit Dezember 2013 zwei weitere switchh Punkte in Bergedorf und Harburg. Insgesamt sind bis zu 15 switchh Punkte an Schnellbahnhaltstellen im gesamten Hamburger Stadtgebiet geplant.

Zudem konnte im Juni 2013 das Vergabeverfahren für die S-Bahn-Leistungen für die Jahre 2018 bis 2033 erfolgreich abgeschlossen werden. Abgesehen von der Kosteneinsparung von 15 Prozent für die Aufgabenträger wird die S-Bahn Hamburg GmbH während der Laufzeit neue Fahrzeuge beschaffen und Werkstätten modernisieren. Die neuen Fahrzeuge können nach Laufzeitende auch an einen möglichen neuen Betreiber zu festen Konditionen verkauft werden.

In Mecklenburg-Vorpommern war die Interessen- und Lobbyarbeit insbesondere geprägt von der aktiven Mitarbeit an allen ÖPNV-relevanten

gesetzlichen Bestimmungen, Verordnungen und Richtlinien, so etwa an einer Tariftreuregelung, die allen Richtlinien und Verordnungen des Landes für die Ausreichung von Mitteln zugrunde gelegt wird. Ein weiterer Schwerpunkt war die Arbeit an einem neuen integrierten Landesverkehrsplan. Dieser wird als verkehrsträgerübergreifender Rahmenplan verstanden, auf dessen Grundlage weitere Unterstellungen aufbauen werden, wie z. B. der im Jahr 2014 fortzuschreibende ÖPNV-Landesplan und die regionalen Nahverkehrspläne. Das 8. Verkehrsforum im Mai 2013 in Rostock-Warnemünde widmete sich dem Thema „Europarechtskonforme Liniengenehmigung unter dem Blickwinkel des neuen PBefG“ und stieß schon deshalb auf große Resonanz, weil alle bestehenden Busliniengenehmigungen zwischen 2014 und 2017 mit einem Höhepunkt zum Jahreswechsel 2015/16 auslaufen.

In Schleswig-Holstein gab es in der Verkehrspolitik zwei zentrale Themen: Zum einen hat das Land ein neues Tariftreuegesetz beschlossen, das aufgrund der noch anstehenden Beratungen über die Repräsentativität von Tarifverträgen erst Mitte 2014 seine volle Wirksamkeit entfalten wird. Hier wird sich die Landesgruppe wie bisher weiter nachdrücklich dafür einsetzen, dass alle bestehenden Tarifverträge im SPNV wie im straßengebundenen ÖPNV in das Tariftreuegesetz einbezogen werden. Zum anderen steht ein neuer Landesnahverkehrsplan für die Jahre 2013 bis 2017 vor der Verabschiedung, dessen Entwurf überaus konträr diskutiert worden ist und sich u. a. mit der Schaffung eines Aufgabenträgerverbundes für Schleswig-Holstein, der künftigen nah.sh GmbH, auseinandersetzt. Hier ging es darum, die berechtigten Interessen der Verkehrsunternehmen in das neue Konstrukt einfließen zu lassen. Darüber hinaus gab es wichtige verkehrspolitische Themen, die angesichts des schleswig-holsteinischen Vorsitzes in der Verkehrsministerkonferenz gegenüber dem Verkehrsminister, aber auch im Rahmen von zahlreichen Gesprächen mit Parlamentariern angesprochen wurden.



Der switchh Punkt an der Haltestelle Berliner Tor ist der drittgrößte ÖPNV-Knotenpunkt in Hamburg

**Dr. Joachim Schack**  
Geschäftsführer  
VDV-Landesgruppe Nord  
T 0431 61427  
schack@vdv.de

# Ziel erreicht – „grüne“ Busse für ganz NRW

2010 hat der VDV dem Umweltministerium in NRW in einer Selbstverpflichtung zugesagt, bis Ende 2015 im Regelbetrieb nur noch Busse mit grüner Plakette einzusetzen. Im Gegenzug werden Ausnahmegenehmigungen für das Befahren von Umweltzonen erteilt, die in NRW zahlreich eingerichtet werden mussten. Dieses Ziel erreichen die VDV-Mitgliedsunternehmen deutlich schneller, voraussichtlich schon in diesem Jahr.

Die EU hatte für NRW intensivere Aktivitäten zur Luftreinhaltung eingefordert, besonders für das Ruhrgebiet. Vor diesem Hintergrund wollte das Land die Unternehmen verpflichten, alle Busse ohne grüne Plaketten, die in Umweltzonen einfahren sollen, mit Partikelfiltern nachzurüsten. Diese nachgerüsteten Busse reduzieren zwar den Feinstaubausstoß, erhöhen aber die Stickoxidemissionen. Allerdings ist mittlerweile nicht mehr der verkehrsbedingte Feinstaub, sondern die Stickoxidbelastung besonders problematisch. Statt erhebliche Investitionsmittel für eine letztlich kontraproduktive Nachrüstung zu binden, hat der VDV NRW deshalb vorgeschlagen, die Investitionen in neue Fahrzeuge vorzuziehen.

In einer Selbstverpflichtung haben sich die VDV-Unternehmen gemeinsam mit dem Städtetag NRW gegenüber dem Land verpflichtet, bis spätestens Ende 2015 im Regelbetrieb nur noch Busse mit grüner Plakette einzusetzen. Zur Evaluierung der Flottenqualität wurde 2013 eine Vollerhebung durchgeführt. Das Ergebnis war sehr erfreulich, weil die VDV-Mitgliedsunternehmen schon deutlich früher auf Busse ohne grüne Plakette im Regelbetrieb verzichten können. Der Anteil der Busse mit grüner Plakette ist bereits innerhalb von vier Jahren von 48,6 auf 78,8 Prozent angestiegen. Busse mit der aktuellen Abgasnorm EEV/Euro VI haben sich auf über 3 000 Fahrzeuge vervierfacht.

Damit haben die VDV-Unternehmen über die ambitionierte Investitionslinie zusätzlich weitere 180 schadstoffarme Busse im Wert von 40 bis 45 Millionen Euro in Betrieb genommen. Dieser Trend wird

sich 2014 und 2015 fortsetzen. 2015 werden dann über 92 Prozent der VDV-Busflotte eine grüne Plakette haben. Damit würde die Selbstverpflichtung um 5,6 Prozentpunkte übertroffen. Oder anders formuliert: Die Unternehmen haben in weitere 300 Busse über 70 Millionen Euro zusätzlich investiert.

Die Detailauswertung zeigt, dass oft sofort in neueste Umwelttechnologie investiert wird, sobald sie am Markt verfügbar ist, und nicht erst, wenn der Gesetzgeber es verlangt. Interessant ist auch die Strategie der Rheinbahn AG: Sie hat 60 Leichtbaubusse vom niederländischen Hersteller VDL beschafft, die aufgrund ihrer Gewichtersparnis rund 20 Prozent weniger Diesel verbrauchen. Das bedeutet neben dem proportional geringeren Schadstoffausstoß vor allen Dingen einen deutlich wirtschaftlicheren Betrieb. Hier wird jenseits der Hybridbustechnologie noch ein erhebliches Optimierungspotenzial des reinen Dieselantriebs erkennbar. In NRW folgen aktuell die Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG (NIAG), die Stadtwerke Münster und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) der Rheinbahn AG.

Diese Vereinbarung hat bewiesen, dass es jenseits des administrativen Zwangs Handlungsalternativen auf freiwilliger Basis gibt, die dem angestrebten Ziel deutlich besser, kostengünstiger und schneller gerecht werden. Von den umwelteffizienten Bussen profitiert die Luftqualität nicht nur in den Umweltzonen, sondern im ganzen Land NRW. Dieses Investitionsverhalten trotz der angespannten Finanzsituation der Unternehmen und ihrer Eigentümer ist darüber hinaus nicht nur ein Beleg für das Selbstverständnis der VDV-Mitgliedsunternehmen als umweltfreundliche Verkehrsdienstleister, sondern auch Zeichen ihres gesamtgesellschaftlichen Verantwortungsbewusstseins. Diese kooperative Form, gemeinsam Ziele zu erreichen, kann also nur empfohlen werden.

**Volker Wente**  
Geschäftsführer  
VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen  
T 0221 57979-138  
wente@vdv.de

Klimaschutz bei  
der Rheinbahn mit  
Leichtbaubussen



# Landesgruppe Ost – Schritt für Schritt

Mit kleinen Schritten geht es voran. Brandenburg will die ÖPNV-Mittel um 2 Millionen Euro pro Jahr anheben. In Sachsen-Anhalt wird vorsichtig über Landesmittel für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) nachgedacht. In Berlin ist der neue Verkehrsvertrag zwischen dem Senat und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) zu Ende verhandelt – mit Steigerungen in zweistelliger Millionenhöhe. Schritte nach vorn? Jein, denn ausreichend sind die Mittel nicht.

Wie geht's weiter auf dem Land? In den Flächenstaaten Brandenburg und Sachsen-Anhalt ist die Diskussion über die Perspektiven des ländlichen Raums noch lange nicht beendet. Ziel der Landesregierungen ist hier wie dort eine Reduzierung der Kosten bei gleichzeitiger Verbesserung der Qualität. Als VDV-Landesgruppe haben wir in beiden Ländern eigene Arbeitsgruppen gebildet, die insbesondere die wirtschaftlichen Auswirkungen bei der Umstellung von Linienverkehr auf flexible Bedienformen untersuchen sollen. Spätestens in der zweiten Jahreshälfte 2014 werden wir unsere Ergebnisse vorstellen.

## Gesetzesänderungen mit vielen Fragezeichen

Die Länder Brandenburg und Sachsen-Anhalt setzen ihren Rückzug aus der Verantwortung für den kommunalen ÖPNV fort. Brandenburg ändert derzeit sein ÖPNV-Gesetz. Positiv ist die Erhöhung der Mittel für den ÖPNV um 2 Millionen Euro. Was ist aber mit der jährlichen Dynamisierung der Mittel um 1,5 Prozent? Diese Mittel vereinnahmt das Land, gibt sie jedoch nicht an die Aufgabenträger weiter. Unverständnis ruft bei Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Fahrgastverbänden außerdem die geplante Pauschalierung der Investitionsförderung für Straßenbahnen in Höhe von 5 Millionen Euro pro Jahr an die Aufgabenträger hervor. Allgemein gilt als erwiesen, dass diese Mittel deutlich zu niedrig angesetzt sind (rund 10 Millionen Euro wären erforderlich).

Erhebliche Diskussionen löst in Sachsen-Anhalt eine mögliche Überführung der Ausgleichleistungen für den Ausbildungsverkehr in das kommunale Finanzausgleichsgesetz aus. Welche Vorteile sollen mit einem derartigen Verfahren verbunden sein? Wir sehen ausschließlich große Verunsicherung für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über Verfügbarkeit und Verwendungsnachweis der Mittel. Inzwischen gibt es Signale, dass die Landesregierung ihre Pläne noch einmal überdenkt.

In Berlin werden die bisherigen Zahlungen des Landes an die BVG von 262 Millionen Euro pro Jahr auf 284 Millionen Euro pro Jahr erhöht. Vereinbart wurde außerdem ein System für mehr Transparenz bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Insgesamt werden auch in Berlin in den kommenden Jahren erhebliche Mittel für Investitionen fehlen, wenn

bestehende Finanzierungsquellen nicht ausgebaut werden können.

Der Blick richtet sich auf den Bund. Die Landesgruppe Ost hat am 28. November 2013 deshalb eine Veranstaltung zur Infrastrukturfinanzierung durchgeführt. Senator Müller, Minister Vogelsänger, Minister a. D. Dr. Daehre und Frau Dr. Nikutta diskutierten vor mehr als 100 Gästen. Die Landesgruppe sieht die Infrastrukturfinanzierung auch weiterhin – so Frau Dr. Nikutta – als zentrales Thema der Interessenvertretung an.

## Unternehmerisches Engagement im Schienengüterverkehr gewollt?

These: Die Unterstützung der Länder für die Infrastruktur von NE reicht nicht aus. Wenn eine Verlagerung von Verkehren auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene gewollt ist – und diese Aussage treffen die Länder unisono –, dann muss gerade auf der letzten Meile mehr Unterstützung erfolgen. Nur wenn Umschlagstellen auch in der Fläche und bei großen Verladern leistungsfähig präsent sind, können Verkehre nachhaltig verlagert werden. Wir haben bei einem parlamentarischen Abend in Magdeburg und im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen in der Brandenburger Landesvertretung beim Bund auf diese Diskrepanzen aufmerksam gemacht und werden auch 2014 mehr Engagement der Länder einfordern. Sachsen-Anhalt verfügt zumindest über einen „kleinen“ Haushaltstitel für den Schienengüterverkehr. Ist das ausbaufähig?

## Interna

Seit April 2013 steht eine Frau an der Spitze der VDV-Landesgruppe Ost. Die Vorstandsvorsitzende der BVG, Frau Dr. Sigrid Nikutta, wurde einstimmig gewählt.

## Werner Faber

*Geschäftsführer*  
VDV-Landesgruppe Ost  
T 030 399932-16  
faber@vdv.de

# Nachhaltige Mobilität: Der strukturellen Dualität in Sachsen und Thüringen Rechnung tragen

Im immer schwieriger werdenden gesellschaftlichen und politischen Umfeld war es auch im Jahr 2013 wieder notwendig, durch verschiedenste Veranstaltungen, Projekte und Kontakte das politische Lobbying für Busse und Bahnen zu intensivieren. Schließlich konkurriert unsere Branche bei der Finanzausstattung mit nicht minder wichtigen anderen gesellschaftlichen Bereichen.

Die verbandspolitische Arbeit differenziert sich zunehmend entsprechend der Dualität in den beiden Freistaaten: einerseits die Wachstumsstädte Chemnitz, Dresden und Leipzig in Sachsen und Erfurt, Jena und Weimar in Thüringen, andererseits die ländlichen Räume, die in beiden Freistaaten den größten Teil der Landesfläche mit einem vor allem in Thüringen überwiegenden Anteil der Bevölkerung stellen. Dabei gibt es aber auch im ländlichen Raum große Unterschiede. Dies ist abhängig von der jeweiligen Situation, dem engeren Umland der Städte, den zentralen Orten (hier vor allem die Mittelzentren) und den touristisch relevanten Gebieten. Nicht zuletzt ist auch einem nicht geringen Anteil an Landesfläche mit abnehmender Bevölkerung und strukturellen Problemen konzeptionell in der Verbandsarbeit Rechnung zu tragen. So gründete die Landesgruppe für den Freistaat Thüringen eine „Zukunftswerkstatt ÖPNV“ im ländlichen Raum, wo neben den Mitgliedsunternehmen auch unsere Partner (das private mittelständische Omnibusgewerbe, die kommunalen Spitzenverbände, die Landesnahverkehrsgesellschaft für den SPNV-Aufgabenträger und eine Vielzahl von kommunalen Gebietskörperschaften) Lösungswege für die innovative Neugestaltung des ÖPNV im ländlichen Raum suchten.

Fachexkursionen, Fachsymposien und Workshops führten zu einem Ergebnis, das uns in der nächsten Zeit weiter intensiv beschäftigen wird: die Konzeption eines Bus/Bahn-Landesnetzes. Ein Qualitätsnetz, das basierend auf der zentralörtlichen

Gliederung des Freistaates Thüringen die Erschließung aller Landesteile zum Ziel hat und welches das künftige Rückgrat des regionalen ÖPNV bilden soll. An dieses Grundnetz sollen sich weitere Angebote im ländlichen Raum andocken und damit der Notwendigkeit der Entwicklung mehrstufig differenzierter und hierarchisierter Bedienmodelle Rechnung tragen. Aber auch die Rahmenbedingungen des Thüringer ÖPNV forderten unser intensives Engagement, um vor allem die Finanzierung der ÖPNV-Angebote und unserer Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Das betrifft vor allem die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den SPNV im Freistaat Thüringen, den neuen Landesentwicklungsplan Thüringen 2025, die Richtlinien zur Finanzierung des ÖPNV im Allgemeinen, den Ausgleich von Mindereinnahmen und Mehraufwendungen im Ausbildungsverkehr, die Förderung von Investitionen im ÖPNV und ÖPNV-Kooperationen. Es bleibt die ständige Aufgabe auch in den Folgejahren, das verkehrlich notwendige und politisch gewollte ÖPNV-Angebot ausreichend, verstetigt und dynamisiert finanziell zu sichern.

Die Förderung der Beschaffung von Kraftomnibussen im Linienverkehr im Freistaat Sachsen konnte gesichert und den Unternehmen des regionalen ÖPNV zumindest hier eine bessere Perspektive verschafft werden.

Eine große Rolle in der Verbandsarbeit im Freistaat Sachsen spielte die durch einen externen Gutachter im Auftrag der VDV-Landesgruppe durchgeführte Untersuchung des Investitionsbedarfes im straßengebundenen ÖPNV. Der hierbei ermittelte und fachlich allseits anerkannte Finanzbedarf wird eine wesentliche Rolle bei den verbandspolitischen Forderungen des VDV gegenüber der Politik im Freistaat Sachsen spielen.

**Matthias Scheidhauer**  
Geschäftsführer  
VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen  
T 03643 498964  
scheidhauer@vdv.de

Triebwagen der Burgenlandbahn in Roßleben/Thüringen. Schüler des Klostersgymnasiums Roßleben auf der Fahrt in die Ferien.

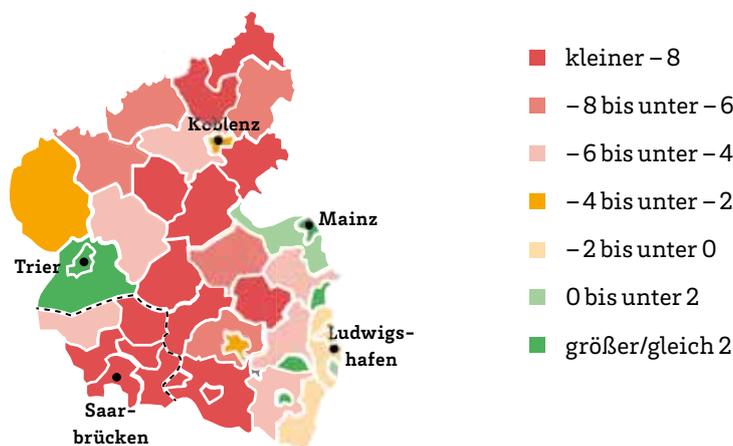


# Herausforderungen des demografischen Wandels annehmen – Verkehrszukunft gestalten

Die VDV-Landesgruppe Südwest hat die durch den demografischen Wandel entstehenden Herausforderungen für die Verkehrsbranche zu einem Schwerpunktthema des Jahres 2013 gemacht. Der demografische Wandel und seine Folgen betreffen Rheinland-Pfalz und das Saarland schon heute stärker als andere Bundesländer.

Speziell für die ländlichen Regionen der beiden Länder wird bis 2030 ein drastischer Bevölkerungsrückgang vorausgesagt, der noch viel stärker ausfällt, wenn man nur die jüngere Generation betrachtet. Damit gefährdet der demografische Wandel außerhalb der dynamischen Metropolregionen die Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität, denn mit den Bevölkerungszahlen sinken auch die Anzahl der Nutzer des ÖPNV und die Einnahmen der Verkehrsunternehmen. Sehr greifbar ist diese Situation bei den Schülerverkehren, die im ländlichen Raum einen wesentlichen Finanzierungsbaustein für den ÖPNV darstellen. Bei dem prognostizierten Rückgang der Schülerzahlen um bis zu 25 Prozent bis 2030 droht den Verkehrsunternehmen im Südwesten bereits kurz- und mittelfristig eine kaum zu füllende Finanzierungslücke.

## Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Saarland und in Rheinland-Pfalz 2009 bis 2030



© VDV | Datenquelle: Bertelsmann Stiftung, [www.wegweiser-kommune.de](http://www.wegweiser-kommune.de)

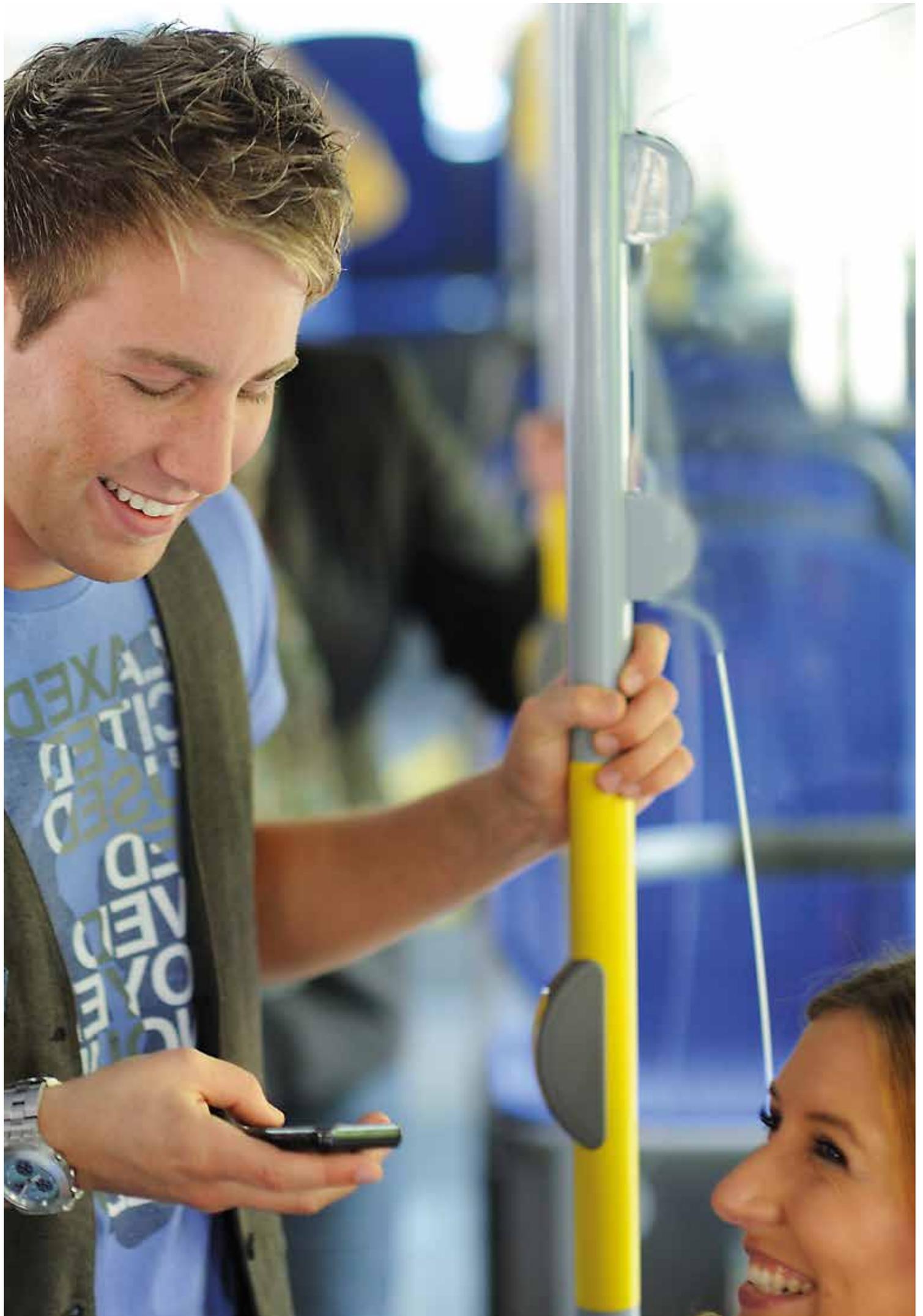
Im Rahmen der ersten Demografiewoche des Landes Rheinland-Pfalz hat die Landesgruppe Südwest im Oktober 2013 mit dem „Demografietag des Nahverkehrs“ in Nierstein am Rhein eine viel beachtete Fachveranstaltung organisiert, die der Branche ein Forum bot, um innovative Konzepte und Lösungsansätze zur Erhaltung einer Grundversorgung an straßen- und schienengebundenem ÖPNV im ländlichen Raum zu erörtern, und einen direkten Austausch mit den politischen Entscheidungsträgern

des Landes ermöglichte. Im Kontext der Veranstaltung forderte die VDV-Landesgruppe Südwest Bund und Land auf, eine Erweiterung der Mittelbereitstellung sowie eine langfristige Dynamisierung und bedarfsgerechte Verteilung der Gelder sicherzustellen.

Ein weiterer Schwerpunkt der politischen Arbeit der Landesgruppe war, wie schon in den Vorjahren, das Engagement für eine faire und tragfähige Ausgestaltung der künftigen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr in Rheinland-Pfalz. Hier ist nun endlich der entscheidende Durchbruch auf dem Weg zu einer sogenannten Preis-Preis-Regelung gelungen. Die Europäische Kommission hat dieses Modell nach eingehender beihilferechtlicher Prüfung notifiziert und somit den Weg für das rheinland-pfälzische Landesgesetz über den Ausgleich von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Ausbildungsverkehr (LAGV) frei gemacht. Die neue Landesregelung wird nun zu einem Ausweg aus der bisherigen Abwärtsspirale bei den Ausgleichsmitteln führen. Nicht zuletzt deshalb hatte sich die Landesgruppe in den letzten Jahren für dieses Modell eingesetzt.

Im Saarland geht es in Zeiten des Haushaltsnotstandes und der Schuldenbremse vordringlich darum, das heutige Maß an Grundversorgung und Daseinsvorsorge zu erhalten. Besondere Beachtung verdient auch weiterhin der für die Region so wichtige grenzüberschreitende Verkehr nach Frankreich. Hier gab es kurz nach dem Jahreswechsel 2014 eine gute Nachricht: Nach langen Verhandlungen wurde die Saarbahnverbindung ins französische Saargemünd durch eine neue deutsch-französische Regelung bis Ende 2016 gesichert. Zuvor hatten die angekündigten drastischen Erhöhungen der sogenannten Haltegebühr für Züge in französischen Bahnhöfen durch die Betreibergesellschaften die Aufrechterhaltung dieser Verbindung lange Zeit gefährdet.

**Uwe Hiltmann**  
Geschäftsführer  
VDV-Landesgruppe Südwest  
T 06131 126866  
[hiltmann@vdv.de](mailto:hiltmann@vdv.de)



---

# VDV-Organisationen

---

# Mehr (((eTicket für Deutschland – über 250 Partner sind dabei

Ein kräftiger Entwicklungsschub hat das Jahr 2013 geprägt. Inzwischen haben sich über 250 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde für (((eTicket Deutschland nach dem Standard der VDV-Kernapplikation entschieden. Die zehnmillionste Chipkarte wurde produziert. Und es hat sogar eine Ausdehnung in das benachbarte Ausland gegeben. Der Aufbau von eTicket Luxemburg nach der VDV-Kernapplikation ist 2013 gestartet. Insgesamt werden über die eTicket-Systeme in Deutschland bereits rund 1,5 Milliarden Euro Fahrgeldeinnahmen abgewickelt.



Das brancheneigene Unternehmen für (((eTicket Deutschland – die VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG – nimmt diese Entwicklung zum Anlass für eine eigene Neuausrichtung. Mehr Dienstleistungen für die ÖPNV-Branche und die Zulieferindustrie werden die Gesellschaft zunehmend prägen. Um diesen Wandel auch klar nach außen zu unterstreichen, firmiert das Unternehmen zum Jahreswechsel unter dem neuen Namen VDV eTicket Service.

## **VDV eTicket Service – Dienstleister für die ÖPNV-Branche**

Die Bedürfnisse der ÖPNV-Branche, aber auch der Zulieferindustrie stehen klar im Fokus. Darum hat der VDV eTicket Service Mitte 2013 damit begonnen, sein Produktportfolio umzustrukturieren. Mit den Angeboten (((eTicket Ready, FULL (((eTicket und (((eTicket Barcode stehen nun Produktpakete für Verkehrsunternehmen und -verbünde zur Verfügung. Alle üblichen Leistungen, die ÖPNV-Unternehmen für den eigenen Betrieb von (((eTicket Deutschland benötigen, sind nun übersichtlich zusammengefasst. Lieferanten von Hard- und Software können das Herstellerpaket buchen. Darin ist der Service gebündelt, der typischerweise für Entwicklungsarbeiten von eTicket-Komponenten gebraucht wird. Die Produktgestaltung wird noch weiter fortgesetzt.

Die Umsetzung der VDV-Smartphone-Strategie war 2013 eines der Schwerpunktthemen beim VDV eTicket Service. Kern dieser Strategie ist die Vernetzung aller HandyTicket-Systeme in Deutschland. Damit sollen die Fahrgäste mit der App ihrer persönlichen Wahl in allen Regionen über das Smartphone ÖPNV-Tickets kaufen können.

Das Projekt zur Entwicklung des für diese Strategie notwendigen Interoperablen Produkt-Service-Interface (IPSI) wurde im Frühjahr 2013 gestartet. Bereits im Herbst konnten die Spezifikationsarbeiten abgeschlossen werden. Das Jahr 2014 werden die Verkehrsunternehmen und -verbünde nun dafür nutzen können, die Schnittstellen für die deutschlandweite Vernetzung in ihre HandyTicket-Systeme einbauen zu lassen. Der VDV eTicket Service wird zeitgleich einen zentralen interoperablen Produktservice aufbauen und in Betrieb nehmen. Über diesen technischen Dienst werden die einzelnen HandyTicket-Systeme operativ vernetzt.

## **Großflächige Wirkung der VDV-Smartphone-Strategie**

Zahlreiche Partner unterstützen den VDV eTicket Service bei der Smartphone-Strategie. Verkehrsunternehmen und -verbünde aus den Regionen Berlin, Hamburg, Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg, Rhein-Main, Nürnberg, Stuttgart und München sowie die Deutsche Bahn sind mit dabei und wollen 2015 ihren Kunden die neue Servicequalität anbieten. Für alle weiteren Regionen steht der VDV eTicket Service bereit, diese ebenfalls anzubinden.

Die kräftige Entwicklung bei (((eTicket Deutschland hat bei vielen ÖPNV-Unternehmen, Beratern und in der Industrie zu einer verstärkten Fachkräftenachfrage geführt. Viele Firmen bauen in diesem speziellen Bereich Personal auf, das dann zum Thema VDV-Kernapplikation eingearbeitet werden muss. Hier wird der VDV eTicket Service zunehmend unterstützen und entsprechende Schulungsmaßnahmen anbieten. Know-how-Transfer und Wissensmanagement gehören damit auch zu den Erfolgsfaktoren für (((eTicket Deutschland.

## **Nils Zeino-Mahmalat**

*Geschäftsführer*

*VDV eTicket Service GmbH & Co. KG*

*T 0221 716174 - 112*

*zeino@vdv.de*

# Betriebliche Einstiegs- und Nachqualifizierung – eine neue Bildungssäule

Berufsausbildung, duales Studium und berufliche Weiterbildung bilden die drei Säulen der betrieblichen Qualifizierung. Quantitative Schrumpfung- und Differenzierungstendenzen in den Arbeitsmärkten und ein verändertes Bildungsverhalten der Jugendlichen setzen den Aufbau einer vierten Bildungssäule auf die Agenda. Das ist Voraussetzung, um den Bedarf nach Fachkräften auch künftig decken zu können.

Die künftigen jungen Generationen werden quantitativ schrumpfen. Bis zum Jahre 2025 werden 200 000 Schulabsolventen weniger den Ausbildungsmärkten zur Verfügung stehen. Damit geht ein verändertes Bildungsverhalten bei großen Teilen der Jugendlichen einher: Der Anteil derjenigen, die nach der Schule in die Hochschulen gehen, wird steigen. Es werden folglich weniger junge Menschen zur Verfügung stehen, die nach der Schule eine Berufsausbildung anstreben: Statt rund 450 000 im Jahr 2014 sind es nur noch rund 330 000 im Jahr 2025.

Die Verkehrsunternehmen haben frühzeitig auf diese Tendenzen reagiert, indem sie ihre Berufsausbildung mengenmäßig und qualitativ ausgebaut, in „hybride“ duale Ausbildungsmodelle investiert und auch die berufliche Weiterbildung in ihren verschiedenen Facetten weiterentwickelt haben. Doch das betriebliche Bildungsportfolio wird um eine weitere Säule der Einstiegsqualifizierung ergänzt werden müssen.

## **Integration „bildungsferner“ Jugendlicher**

Jugendliche differenzieren sich heute sozial, in ihren Qualifikationen und ihren Kompetenzen immer mehr. Viele Jugendliche müssen frühzeitig vielfältige Unterstützung und Zuspruch erfahren, um überhaupt die Anforderungen einer Berufsausbildung erfüllen und somit dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen zu können. Zu diesen „bildungsfernen“ Jugendlichen gehören Schulabbrecher, Ausbildungs- und Studienabbrecher, „unversorgte“ Jugendliche, junge Menschen im Übergangsbereich zwischen Ausbildung und Beruf sowie arbeitslose Jugendliche. Die Unternehmen der Verkehrsbranche stehen als Arbeitgeber vor der Aufgabe, ihre künftigen Mitarbeiter in Teilen auch aus dieser Gruppe von rund 1,5 Millionen Jugendlichen zwischen 20 und 29 Jahren, die ohne Berufsabschluss sind, zu rekrutieren.

## **„Bildungsketten“ – Abschluss schaffen, Anschluss finden**

Die Bundesregierung bündelt unter dem Dach des Nationalen Paktes für Ausbildung und Fachkräftenachwuchs ihr Programm „Bildungsketten“. Im Zentrum stehen hier Initiativen, um Schülern den Übergang in die Berufswelt zu erleichtern,

Warteschleifen zu vermeiden und eine stärkere Berufsorientierung zu ermöglichen. Es werden Maßnahmen wie beispielsweise die Einstiegsqualifizierung für förderungsbedürftige Jugendliche und die Erprobung bundeseinheitlicher Ausbildungsbausteine gefördert. Hier werden sich die Verkehrsunternehmen in den nächsten Jahren engagieren. Infolgedessen kann z. B. lernschwächeren Jugendlichen ein sukzessives, modulares Hineingleiten in die duale Berufsausbildung erleichtert und ein Berufsabschluss ermöglicht werden. Jugendliche finden hierdurch Anschluss und die Unternehmen neue Fachkräfte.

Bestandteil des Programms „Bildungsketten“ sind auch Initiativen für eine abschlussorientierte Nachqualifizierung von Beschäftigten. Mit diesen Initiativen haben mehrere Nahverkehrsunternehmen gemeinsam mit der VDV-Akademie im Jahr 2013 bereits erste, sehr positive Erfahrungen gesammelt. In zwei Maßnahmen sind 34 Fahrdienstbeschäftigte aus sechs Unternehmen im Berufsbild Fachkraft im Fahrbetrieb nachqualifiziert und für die IHK-Externenprüfung vorbereitet worden. Sie alle haben die Abschlussprüfung bestanden. Mit solchen Abschlüssen gewinnen die Mitarbeiter ein breiteres Kompetenzspektrum und bessere Chancen für den beruflichen Aufstieg. Die Unternehmen haben einen größeren Spielraum, um Mitarbeiter flexibler und breiter einzusetzen.

## **Ausblick**

Der Aufbau einer vierten betrieblichen Bildungssäule beinhaltet Maßnahmen, die den Weg zu einer weiteren Flexibilisierung der beruflichen Bildung ebnen werden. Folglich werden auch die Anforderungen an die betriebliche Aus- und Weiterbildung und die Lehrkräfte wachsen.

## **Michael Weber-Wernz**

*Bildung und Geschäftsführer VDV-Akademie*  
T 0221 57979-171  
weber-wernz@vdv.de

# Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) im VDV

Im Oktober 2013 führte die Stiftung Führungsnachwuchs ihr jährlich stattfindendes Management-Symposium durch, diesmal in Leipzig. Themenschwerpunkte waren: „Mobilität“, „Infrastruktur und ihre Finanzierung“, „Mobilität neu denken“, „Neue Entwicklungen in der Mobilitätsdebatte: Fernbuslinien im Streitgespräch“, „Gesellschaft im Wandel – Herausforderungen für den ÖPNV“.



Die Vorträge des SFN-Symposiums sind traditionell eine Mischung aus branchenspezifischen, gesellschaftlichen und wirtschaftspolitischen Themen: die Zukunft der Infrastruktur und deren Finanzierung, E-Mobilität, Fernbuslinien, Leitbilder für Jugendliche und gesellschaftliche Zukunftsvisionen. Sie repräsentieren die Bandbreite wichtiger Fragestellungen mit einer Vielzahl von Informationen und neuen Erkenntnissen, die immer auch den Rückschluss auf die Branche und die Arbeitsfelder unserer Teilnehmer zulassen. Ein Blick über den Tellerrand, um neue Ideen und

Sichtweisen mit nach Hause und an den Arbeitsplatz zu nehmen.

Das nächste Management-Symposium findet vom 17. bis 19. Oktober 2014 in Köln statt. Die Einladung dazu wird per Rundschreiben im Juni 2014 an alle Geschäftsführungen/Vorstände der VDV-Mitgliedsunternehmen verschickt.

## Was macht die Stiftung sonst noch?

### – Berufsbegleitender Masterstudiengang „ÖPNV und Mobilität“

Im Oktober 2013 startete der Studiengang an der Universität Kassel. Beschäftigte aus Mitgliedsunternehmen des VDV oder des VDV-Förderkreises können als Studierende bei der Stiftung Führungsnachwuchs ein Stipendium beantragen.

### – 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.

## 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 (1. Sprecher VDV-Förderkreis), Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann (Geschäftsführer VDV-Förderkreis)

**Geschäftsführer:** Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz

## Nachruf

Wir trauern um Dr. Wilhelm Pällmann, Stiftungsmitgründer und einer der ideellen Väter unserer Stiftung. Wir haben ihm viel zu verdanken und werden sein Andenken stets in Ehren halten. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau und seiner Familie. *Mitarbeiter, Geschäftsführung und Vorstand der Stiftung Führungsnachwuchs*

## Angela Struß

*Assistentin der Geschäftsführung  
der VDV-Akademie*  
T 0221 57979-173  
struss@vdv.de

---

# VDV-Informationen

---

---

# VDV-Schriften

---

## Neuerscheinungen 2013

---

**VDV Recommendation 154 | 10/2011 + 6/2013**  
Noise Caused by Urban Rail Vehicles

**VDV-Schrift 203 | 10/2013**  
Anforderungskatalog für Regionaltriebwagen

**VDV-Schrift 452 – Version 1.5 | 7/2013**  
VDV-Standardschnittstelle Liniennetz/Fahrplan  
inkl. Erweiterungen: – Anschlussdefinitionen  
einschließlich deren Gültigkeit, – Gebietskörper-  
schaften

**VDV-Schrift 453 – Version 2.3.2 | 5/2013**  
Ist-Daten-Schnittstelle – Anschlussicherung –  
Dynamische Fahrgastinformation – Visualisie-  
rung – Allgemeiner Nachrichtendienst

**VDV-Schrift 454 – Version 1.2.2 | 5/2013**  
Ist-Daten-Schnittstelle auf Basis  
VDV-Schrift 453 – Fahrplanauskunft

**VDV Recommendation 454 | 5/2013**  
Real-time Data Interface  
Based on VDV Recommendation 453 –  
Schedule Information System

**VDV-Schrift 504 | 6/2013**  
Schienenisolierstöße

**VDV-Schrift 560 | 2/2013**  
Elektrische Weichenheizungen von  
Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen

**VDV-Schrift 802 | 7/2013**  
Arbeitszeitmodelle in der Fahrzeuginstandhaltung  
und -bereitstellung

**VDV-Schrift 714 | 8/2013**  
Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdienst-  
tauglichkeit in Verkehrsunternehmen

**VDV-Schrift 725 | 11/2013**  
Gestaltung von Aushangfahrplänen

**VDV-Mitteilung Nr. 1507 | 2/2013**

Elektronik in Schienenfahrzeugen: Beispiele für Strategien bei Abkündigung benötigter Bauelemente/Komponenten

**VDV-Mitteilung Nr. 3315 | 1/2013**

Stromversorgung für Eisenbahn-Signal-Anlagen (ESA) und Eisenbahn-Stell-Einrichtungen (ESE)

**VDV-Mitteilung Nr. 7027 | 3/2013**

Managementsysteme zur Störungsvermeidung

**VDV-Mitteilung Nr. 7029 | 11/2013**

Die Haltestelle der Zukunft – Papierlose Aushang-information an ÖPNV-Haltestellen

**VDV-Mitteilung Nr. 7030 | 11/2013**

OpenData/OpenService – Mit ÖPNV-Daten innovative Wege gehen

**VDV-Mitteilung Nr. 7031 | 11/2013**

Verkehrs- und Betriebsabwicklung im ÖPNV bei Großveranstaltungen

**VDV-Mitteilung Nr. 9045 | 3/2013**

Erfassung psychischer Belastungen bei der Durchführung von Gefährdungsbeurteilungen

**VDV-Mitteilung Nr. 9050 | 3/2013**

Prävention und Intervention bei Suchtkrankheiten im Betrieb

**VDV-Mitteilung Nr. 9057 | 12/2013**

Hausrecht im ÖPNV

**VDV-Mitteilung Nr. 9719 | 10/2013**

Ergänzung des ÖPNV um multimodale Mobilitätsangebote

**VDV-Mitteilung Nr. 9920 | 6/2013 | verbandsintern**

Erträge und Aufwendungen 2011 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung

**VDV-Mitteilung Nr. 10014 | 6/2013**

Kommunikation von ÖPNV-Großvorhaben

### **VDV-Positionspapier: Lärminderung beschleunigen | 10/2013**

VDV und VPI unterbreiten in einem gemeinsamen Positionspapier Vorschläge des deutschen Schienengüterverkehrssektors zur schnelleren Lärminderung.

### **VDV-Positionspapier: Mobil bleiben in der Fläche | 6/2013**

In diesem Positionspapier hat sich der VDV mit der Situation und den Rahmenbedingungen des Nahverkehrs in ländlichen Regionen befasst. Durch den demografischen Wandel und die rückläufigen Schülerzahlen steht der ÖPNV in der Fläche vor großen, teilweise existenziellen Herausforderungen.

### **VDV-Positionspapier zur multimodalen Mobilität | 5/2013**

Unter dem Titel „Der ÖPNV: Rückgrat und Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes“ hat der VDV ein Positionspapier zu organisatorischen und strukturellen Fragen multimodaler Mobilitätsangebote veröffentlicht. Die Mitgliedsunternehmen des VDV sind bereit, Vorreiter einer vernetzten Mobilität zu sein, allerdings müssen Bund, Länder und Kommunen auch die richtigen Rahmenbedingungen setzen. Denn: Wer Multimodalität fördern will, braucht als Basis einen guten öffentlichen Personenverkehr (ÖPV). Neue Verkehrsdienstleistungen wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme können nur in Synergie mit einem guten ÖPV erfolgreich sein.

### **Den Europäischen Eisenbahnraum vollenden – Flexible und wirtschaftliche Lösungen für Organisation, Management und Betrieb der Eisenbahnen bewahren | 4/2013**

Stellungnahme des VDV zum vierten EU-Eisenbahnpaket.

### **Investitionsbedarf für das Bundesschiennetz aus Sicht der Nutzer | 2/2013**

Der VDV veröffentlichte im Februar 2013 zum sechsten Mal seine Liste mit Maßnahmen zur Verbesserung des deutschen Schienennetzes. Auch diesmal haben sich wieder zahlreiche Unternehmen und Aufgabenträger an der VDV-Befragung beteiligt. Von insgesamt 68 Unternehmen kamen rekordverdächtige 436 Maßnahmen zur Verbesserung des deutschen Schienennetzes aus Sicht der Nutzer. Von der Vorgängerliste aus dem Jahr 2010 sind inzwischen 54 Projekte in Betrieb gegangen bzw. im Bau befindlich.

### **Stellungnahme von VDV und bdo zu "Guidelines" der EU-Kommission zur Verordnung 1370 | 1/2013**

Der VDV und der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) haben ablehnende Stellungnahmen zu dem von der EU-Kommission vorgelegten Entwurf von interpretierenden Leitlinien zur Europäischen ÖPNV-Verordnung Nr. 1370/2007 („Guidelines“) abgegeben.

# 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.

*Herausgeber: Alba Fachverlag*

*Bezug: [www.alba-publikation.de](http://www.alba-publikation.de)*



## **Güterbahnen** | Offizielles Organ des VDV

In dieser Zeitschrift werden Themen rund um den Güterverkehr auf der Schiene und dessen Logistik und Vernetzung vertiefend dargestellt. Autoren aus Praxis und Wissenschaft behandeln aus verschiedenen Blickwinkeln wirtschaftliche, politische, betriebliche, technische und rechtliche Themen.

„Güterbahnen“ ist somit Sprachrohr des Schienengüterverkehrs und dessen Umfelds.

*Herausgeber: Alba Fachverlag*

*Bezug: [www.alba-publikation.de](http://www.alba-publikation.de)*



## **Seit April 2013: VDV Das Magazin** | Das Verbandsmagazin des VDV

„VDV Das Magazin“ ist die redaktionelle Plattform für Unternehmen des ÖPNV und Schienengüterverkehrs in Deutschland. Das Magazin stellt in Fachbeiträgen, Meldungen, Reportagen und Interviews alle Facetten des modernen Personen- und Güterverkehrs mit Bus und Bahn dar: technische Innovationen, Strategien und Kooperationen, aktuelle Themen und Trends, besondere Strecken und Ziele, Menschen in der Branche. Das Magazin erscheint alle zwei Monate und richtet sich an Entscheider in Bund, Ländern und Kommunen sowie in den Verbandsunternehmen und bei Industriepartnern. Darüber hinaus werden Mitarbeiter in Ministerien, Journalisten, Forschungseinrichtungen wie Hochschulen und Universitäten, andere Verbände sowie Kunden und Mitarbeiter des Nahverkehrs angesprochen.



# Internetangebote des VDV

## **VDV-Website**

[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Auf seiner Website bietet der VDV eine Fülle von Informationen an. Über die Struktur und die 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](http://www.vdv.de) | [Mitglieder](#)

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](http://www.mobi-wissen.de)

Unter [www.mobi-wissen.de](http://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 einen 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](http://www.gueterbahnen.com)

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

## **VDV-Akademie**

[www.vdv-akademie.de](http://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](http://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 über die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten und die Chancen des beruflichen Aufstiegs in dieser vielseitigen Branche.

## **VDV eTicket Service GmbH & Co. KG – E-Ticket Deutschland**

[www.eticket-deutschland.de](http://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.

# Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur

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 dem Ziel einer 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.

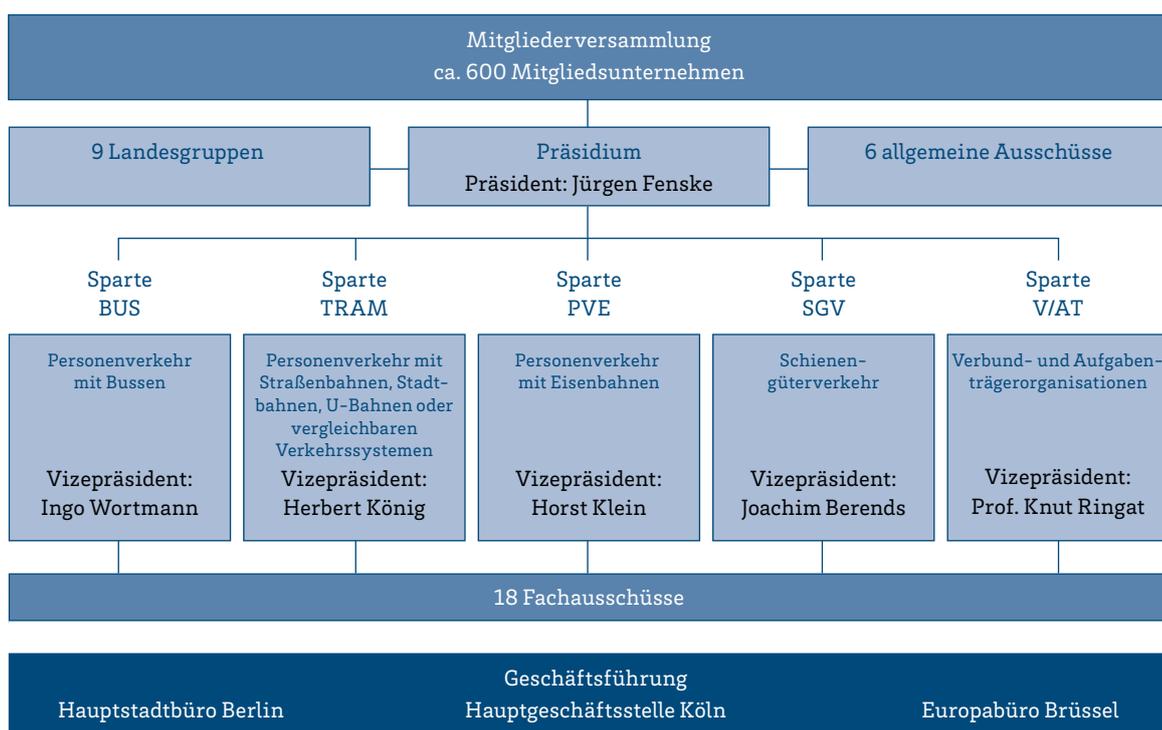
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert 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),
- Schienengüterverkehr (SGV) und
- Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen (V/AT).

Eine Sondergruppe bilden die Infrastrukturunternehmen.

Regional gliedert sich der VDV in neun Landesgruppen. Die Organisation des VDV umfasst sechs allgemeine dem Präsidium zuarbeitende Ausschüsse und 18 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 ca. 400 Experten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich, die durch die drei Geschäftsstellen Köln (Hauptgeschäftsstelle), Berlin (Hauptstadtbüro) und Brüssel (Europabüro) unterstützt werden.



# Bildquellen

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

<b>Alle Bilder von links nach rechts:</b>			
Titel	lightpoet   Fotolia.com;	Seite 46	Patrick Poendl   Fotolia.com
	Essener Verkehrs-AG (EVAG);	Seite 50	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)
	soleg   Fotolia.com; Hartmut Völker	Seite 51	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
	Hamburger Hochbahn AG;	Seite 52	Stadtwerke München GmbH (SWM)
	Haftpflichtgemeinschaft Deutscher	Seite 53	Essener Verkehrs-AG (EVAG)
	Nahverkehrs- und Versorgungsunter-	Seite 54	VDV
	nehmen Allgemein (HDNA) VVaG	Seite 57	Stadtwerke München GmbH (SWM)
Seite 8	Manfred Brückels   Username: Eisen-	Seite 58	Prof. Dr. Ralph Pütz   BELICON
	acher   <a href="http://commons.wikimedia.org">http://commons.wikimedia.org</a>	Seite 59	Steffen Kähler
Seite 16	Martin Schmidt   Verkehrsverbund	Seite 60	Jörg Bambor
	Obereibe GmbH (VVO)	Seite 65	VDV-Landesgruppe
Seite 17	Union Internationale des Transports	Seite 66	Baden-Württemberg
	Publics (UITP)		Kerstin Groh   Münchner
Seite 18	Michael Fahrig; VDV	Seite 67	Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Seite 19+20	VDV	Seite 68	Jochen Müller   IHK Frankfurt a. M.
Seite 21	ldprod   Fotolia.com   Montage VDV	Seite 69	Stadtwerke Osnabrück AG
Seite 22	Stadtwerke Gütersloh GmbH	Seite 70	Marc-Oliver Schulz   Hamburger
Seite 25	VDV	Seite 72	Hochbahn AG,
Seite 26	BILDSCHÖN – Das schnelle Bildnetz-	Seite 73	Rheinbahn AG, Düsseldorf
	werk, Berlin	Seite 74	Ferdinand Fischer   VDV
Seite 27	Dr. Thomas Hilpert-Janßen   VDV	Seite 77	VDV   Datenquelle: Bertelsmann
Seite 28	Hamburger Hochbahn AG		Stiftung
Seite 29	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)		<a href="http://www.wegweiser-kommune.de">www.wegweiser-kommune.de</a>
	Montage: VDV		Kerstin Groh   Münchner
Seite 32–38	VDV	Seite 76	Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Seite 39	Deutsche Bahn AG	Seite 78	Monkey Business   Fotolia.com
Seite 41	Deutsche Umschlaggesellschaft	Seite 83	VDV-Stiftung Führungsnachwuchs
	Schiene-Straße mbH (DUSS)	Seite 85	Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; VDV
Seite 42	Europäische Gemeinschaft, 2007		VDV
Seite 43	Joachim Donath		
Seite 45	Mirja Dittrich		
	(im Auftrag von plus B, Berlin)		

---

# Impressum

**Herausgeber**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)  
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000  
info@vdv.de · www.vdv.de

**Projektleitung und Redaktion**

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

Rahime Algan

Referentin für Verbandskommunikation  
T 030 399932-18 · algan@vdv.de

**Gestaltung**

Maren Clauberg, Melanie Fischer, Heike Schröder

**Druck**

Häuser KG

Erschienen im Mai 2014.

---

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000  
info@vdv.de · www.vdv.de

---

**PARTNER DER INITIATIVE**  
FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

damit-deutschland-vorne-bleibt.de

