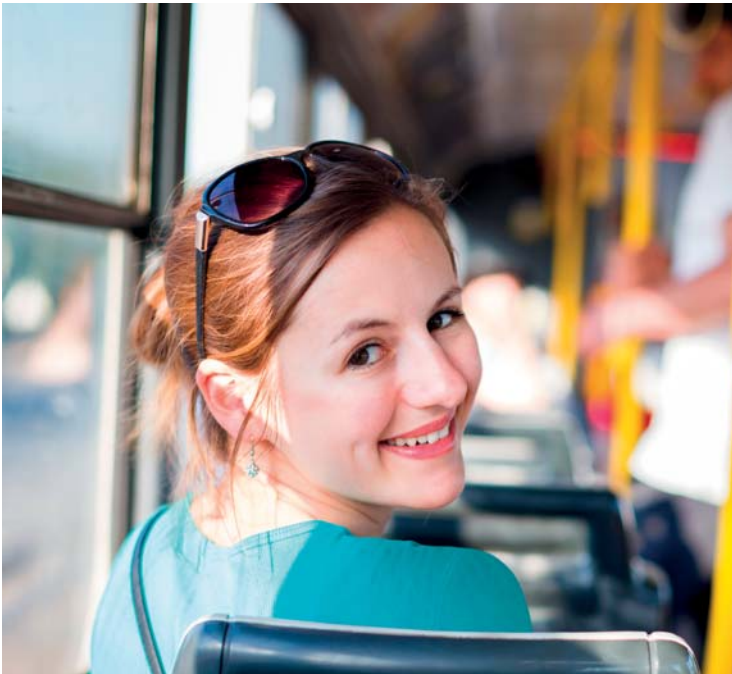


2012/2013

Jahresbericht



2012/2013

Jahresbericht

Inhalt

6 Editorial | Erfolg ist messbar

Politik und Kommunikation

- 10 **Verbandspolitik im ÖPNV** | Licht beim Personenbeförderungsgesetz, Schatten aus Brüssel, Hängepartie bei der ÖPNV-Finanzierung
 - 12 **Eisenbahnpolitik** | NE-Finanzierung: Licht am Ende des Tunnels
 - 13 **Technik und Normung** | Technische Innovationen aktiv gestalten
 - 15 **Jahrestagung 2012** | Den Horizont erweitert
 - 16 **Europapolitik** | VDV verstärkt Engagement in Brüssel
 - 18 **Verbandskommunikation** | Das neue VDV-Erscheinungsbild
 - 20 **Pressearbeit** | Internetrelaunch und Agenda-Setting
-

Wirtschaft und Recht

- 22 **Steuern** | „Steuern“ gegen den Klimawandel – Vorschläge zur Pendlerbesteuerung
 - 24 **Marketing im ÖPNV** | Multimodale Mobilitätsangebote ergänzen den ÖPNV
 - 25 **Fahrgastrechte** | Beförderungsbedingungen: Konsolidierung bei den Fahrgastrechten – Diskussion um Fahrgastpflichten
 - 26 **Personenbeförderungsrecht** | Praxisleitfaden des VDV zum neuen PBefG
 - 27 **Bestellermarkt SPNV** | Erfolgsstory City-Ticket: Der VDV als integrativer Faktor im ÖPNV
 - 28 **Vergaberecht** | Säuerlicher Wein in alten Schläuchen – Die Reform des EU-Vergaberechts
 - 29 **Bildung** | Aus eins mach zwei – Der neu geordnete Verkehrsfachwirt
 - 30 **Verkehrsbetriebswirtschaft** | Verkehrsunternehmen fahren auf Verschleiß
 - 32 **Verkehrsbetriebswirtschaft** | Kostendeckungsgrad entwickelt sich positiv
 - 34 **Statistik** | Differenzierte Trends im öffentlichen Personenverkehr – Konjunkturbedingte Rückgänge im Schienengüterverkehr
 - 37 **Personenverkehr mit Eisenbahnen** | Bestellermarkt SPNV: Weitere Gestaltung erfordert konstruktiven Austausch
 - 38 **ÖPNV-Politik** | Geplante Besteuerung von Kraftfahrt-Selbstbehalten erfolgreich abgewehrt
 - 39 **Marktfragen Güterverkehr** | Eisenbahnstandorte weiterentwickeln und vermarkten
 - 40 **Absatz im Güterverkehr** | VDV setzt sich erfolgreich für die Fortsetzung der Gleisanschlussförderung in Deutschland ein
 - 41 **Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr** | Recast des ersten Eisenbahnpakets unter Dach und Fach
 - 42 **Eisenbahnbetrieb** | Was lange währt, wird endlich gut: Das neue deutsch-polnische Abkommen zum Eisenbahnverkehr
 - 43 **Eisenbahnrecht** | Regulierung macht Spaß – aber nicht jedem
-

Technik und Normung

- 46 **Eisenbahn- und Maschinenteknik** | Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF): Fachkompetenz in der Eisenbahnfahrzeugtechnik
- 47 **Europäische Standardisierung** | Regionalstadtbahnen (TramTrains) – ein Erfolgskonzept mit Zukunftsaussicht?

- 48 **Europäische Standardisierung** | Instandhaltung von Schienenfahrzeugen – Qualifizierung und Zertifizierung
- 49 **Europäische Standardisierung** | EU-Normungsaktivitäten im Urban-Rail-Sektor
- 50 **Betrieb ÖPNV** | Mit Managementsystemen Störungen vermeiden und Qualität steigern
- 51 **Verkehrsplanung** | Ländlichen Raum nicht abhängen – Erhalt eines Busangebots notwendig
- 52 **Telematik** | Navigation ohne Elektronik: Einheitliche Piktogramme zur Orientierung der Fahrgäste im ÖPNV
- 53 **Telematik** | Forschungsprojekt „Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im öffentlichen Verkehr (IP-KOM-ÖV)“
- 54 **Informationsverarbeitung** | Normung von Datenschnittstellen als Basis für neue Dienste und Anwendungen
- 55 **Bahnbau** | Oberbau-Richtlinien für die Bahnen des ÖPNV – Neufassung in Bearbeitung
- 56 **Kraftfahrwesen** | Empfehlungen zur Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen
- 57 **Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge** | Obsoleszenzmanagement: Ein angemessenes Handeln ist erforderlich
- 58 **Elektrische Energieanlagen** | Elektrische Weichenheizungen – wichtiger Bestandteil für einen störungsarmen Winterbetrieb von städtischen Nahverkehrsbahnen

VDV-Landesgruppen

- 60 **Im Überblick** | VDV-Landesgruppen
Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein
- 61 **Baden-Württemberg** | Aktuelle EINBLICKE für die Mitglieder
- 62 **Bayern** | Fachkräftemangel als zentrales Thema der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bayern
- 63 **Hessen** | Hessen: Novelle des ÖPNV-Gesetzes kommt
- 64 **Niedersachsen/Bremen** | Niedersachsen wählt Busse und Bahnen
- 65 **Nord** | Hamburg optimiert Bussystem, Kampf um Sicherung der ÖPNV-Finanzierung in
- 66 **Nordrhein-Westfalen** | 1,1 Milliarden Euro für die Grundsanie rung der U- und Straßenbahnen in NRW
- 67 **Ost** | Landesgruppe Ost: Im Osten nichts Neues?
- 68 **Sachsen/Thüringen** | Herausforderungen in einem schwierigen Umfeld für den ÖPNV in den Freistaaten Sachsen und Thüringen
- 69 **Südwest** | ÖPNV in Zeiten von Schuldenbremsen und Haushaltsstrukturkommissionen

VDV-Organisationen

- 71 **VDV-Kernapplikation** | Weitere Einführungen des eTickets, Weiterentwicklung des Standards, Erweiterung der Organisation
- 72 **VDV-Akademie** | Durchlässigkeit und Gleichwertigkeit als Parameter der Bildungspolitik
- 73 **Stiftung Führungsnachwuchs** | Die Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) unterstützt neues berufsbegleitendes Masterstudium „ÖPNV und Mobilität“ an der Universität Kassel

VDV-Informationen

- 75 **Publikationen 2012**
- 78 **Zeitschriften des VDV**
- 79 **Internetangebote des VDV**
- 80 **Der VDV** | Ziele, Aufgaben und Struktur
- 81 **Impressum**
- 82 **Bildquellen**

Liebe Leserinnen und Leser,

jeder, der sich beruflich mit betriebswirtschaftlichen Kennzahlen und Controlling befasst, weiß, dass Erfolg messbar ist. Doch wie lässt sich der Erfolg von politischer Arbeit, von Kommunikation oder von Interessenvertretung messen? Wie kann ein Fach- und Lobbyverband wie der VDV deutlich machen, was er für die Branche und für seine Mitgliedsunternehmen innerhalb eines gewissen Zeitraums erreicht hat? Nun, eine Möglichkeit, dies zu tun, halten Sie mit dem aktuellen VDV-Jahresbericht gerade in Ihren Händen: Hier können Sie in kompakter und übersichtlicher Form nachlesen, welche Projekte und Arbeiten die Kolleginnen und Kollegen in den vergangenen zwölf Monaten in besonderer Weise beschäftigt haben. Und vor allem, welche Ergebnisse wir als Verband für unsere rund 600 Mitglieder aus dem öffentlichen Personenverkehr und dem Schienengüterverkehr an vielen Stellen erzielen konnten.

Doch die Arbeitsergebnisse eines Verbandes, der seine Aufgabe in der Beratung seiner Mitgliedsunternehmen und der Politik sowie in der Pflege des Erfahrungsaustausches zwischen ihnen und in der Erarbeitung technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Grundsätze sieht, lassen sich nicht immer innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten messen. Politische Entscheidungen und Prozesse sind in einer parlamentarischen Demokratie selten ein Sprint, sondern meistens ein Langstreckenrennen. Dazu bedarf es einer guten Kondition und eines langen Atems. Der Vergleich mit dem Sport lehrt uns zudem: Es kommt bei einer Mannschaft nicht nur darauf an, gute Einzelkötter zu haben. Den größten Erfolg haben meist die Teams, die gut zusammenspielen und als Einheit funktionieren. Der VDV hat ein seit vielen Jahren eingespieltes Team, und das nicht nur innerhalb der hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern auch und gerade in Zusammenarbeit mit den zahlreichen ehrenamtlich tätigen Kolleginnen und Kollegen aus unseren Mitgliedsunternehmen. Ihnen allen gilt an dieser Stelle mein Dank für die geleistete Arbeit in den vergangenen Monaten und Jahren.

Dennoch haben auch erfolgreiche Teams ab und an Rückschläge zu verkraften. Bezogen auf unsere Branche bedeutet das, es gab und gibt einige Entwicklungen in den vergangenen Wochen und Monaten, die uns sicher mehr geschadet als geholfen haben. Und diese sollte man bei einer Jahresbilanz auch nicht verschweigen: Der beschlossene Wegfall des Lärmbonus für die Schiene ab dem Jahr 2015 oder die unbefriedigende Notlösung der Bundesregierung bei den Entflechtungsmitteln trüben ein sonst erfolgreiches Jahr. Und auch die erneut mehr oder weniger offenen Angriffsversuche der EU-Kommission in Richtung der Verordnung 1370 und der dort verankerten Direktvergabe sind gefährlich und wenig erfreulich, wenn es auch aktuell

deutliche Anzeichen auf EU-Ebene gibt, dass unsere Argumente für den Erhalt der 1370 verfangen. Aber wenn man aus solchen Entwicklungen etwas Positives ziehen möchte, dann ist es die Tatsache, dass das unsere Wachsamkeit erhöht und die Sinne schärft. Wir werden als Verband nicht nachlassen, vor allem auf europäischem Parkett für die Errungenschaften und unstrittigen Vorteile des deutschen ÖPNV- und Bahnsystems zu kämpfen. Um dabei erfolgreich zu sein, sind Allianzen und strategische Partnerschaften wichtig und unerlässlich. Über die UITP sind wir in Brüssel und Europa in ÖPNV-Fragen gut vernetzt. Darüber hinaus hat der VDV im vergangenen Jahr bewusst die Entscheidung getroffen, der Gemeinschaft Europäischer Bahnen (CER) beizutreten, um seine Interessenvertretung im europäischen Bahnsektor zu intensivieren und neu auszurichten. Und das mit Erfolg: Inzwischen ist der VDV in allen CER-Führungsgremien inklusive des Management Committees vertreten.

Die Präsenz auf europäischem Parkett gehört für einen Branchenverband wie den VDV zu den Kernaufgaben und zum Alltagsgeschäft. Das wiederum, und damit sei es dann auch genug mit sportlichen Vergleichen, unterscheidet unser Geschäft von dem vieler Mannschaftssportarten: Dort ist die erfolgreiche Arbeit im eigenen Land die Pflicht und der europäische Auftritt ist die Kür. Bei uns ist beides Pflicht!

Deswegen haben wir natürlich auch für den deutschen ÖPNV und Schienengüterverkehr im eigenen Land im letzten Jahr einige gute Ergebnisse erzielt. Da sei an allererster Stelle die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes genannt: Seit 1. Januar 2013 ist das neue PBefG in Kraft und in vielen Punkten hat sich die Regierung nach langwierigen und teils schwierigen Verhandlungen dann doch am gemeinsamen Kompromissvorschlag von VDV und

bdo orientiert. Das ist in Summe ein großer Erfolg für unsere Branche, wenn auch nicht alle Details zur absoluten Zufriedenheit umgesetzt wurden, aber das ist nun mal das Wesen eines Kompromisses.

Als nächstes sei hier eine historische Entwicklung erwähnt, die sich im letzten Jahr auf Bundesebene vollzog und an der der VDV maßgeblich beteiligt war: der Einstieg des Bundes in die Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur. Erstmals finanziert der Bund nun künftig nicht mehr nur die bundeseigenen Schienenwege, sondern auch die privaten. Die Investitionssumme von 25 Millionen Euro ist sicher ausbaufähig, aber der historische Einstieg wurde geschafft und damit eine jahrelange VDV-Forderung umgesetzt.

Diese beiden Projekte (PBefG und NE-Finanzierung) stehen exemplarisch für viele weitere Erfolge des Verbandes in den vergangenen Monaten, wie z. B. die verbesserte Förderrichtlinie bei der Gleisanschlussförderung, die neue Förderrichtlinie beim Kombinierten Verkehr, die gemeinsame Positionierung von Wettbewerbsbahnen und DB AG beim Unbundling oder auch die Jahrestagung in Düsseldorf mit einem Besucherrekord von 950 Teilnehmern. Diese Liste ließe sich noch um einige Punkte ergänzen. Welche das sind, das können Sie auf den folgenden Seiten des Jahresberichts in aller Ausführlichkeit nachlesen, ich möchte nicht alles vorwegnehmen.

Der Anspruch eines erfolgreichen Verbandes muss zudem sein, dass man ihm Erfolg und Kompetenz nicht nur nachsagt, sondern auch ansieht. Aus diesem Grund gab es in den vergangenen Monaten einige ganz entscheidende weitere Veränderungen beim VDV: Mit einem neuen Corporate Design, einem neuen Internetauftritt und einer neuen

Verbandszeitschrift haben wir das Erscheinungsbild des Verbandes nach vielen Jahren modernisiert, ohne jedoch irgendwelchen modischen Trends hinterherzulaufen und damit die Seriosität dieses Fachverbandes infrage zu stellen. Über fast nichts lässt sich mehr streiten als über Geschmack. Aber Fakt ist, dass die Modernisierung allein schon aus technischen und auch organisatorischen Erwägungen heraus notwendig und richtig war.

Der VDV hat im Jahr 2012 die Weichen gestellt, um den deutschen ÖPNV und Schienengüterverkehr auch im Jahr der Bundestagswahl 2013 erfolgreich in Deutschland und Europa zu vertreten. Wir alle wissen, dass der Erfolg im politischen Umfeld nie wirklich steuerbar ist, denn letztlich können wir uns nicht selbst in die Parlamente setzen und die Hand zur Abstimmung heben. Aber wir können und müssen die politischen Entscheider in unserem Land immer wieder daran erinnern, dass wir für viele politische Ziele ein unverzichtbarer, verlässlicher und starker Partner sind.

Ihr

Oliver Wolff

Hauptgeschäftsführer des VDV

T 0221 57979-101

wolff@vdv.de



Politik und Kommunikation

Licht beim Personenbeförderungsgesetz, Schatten aus Brüssel, Hängepartie bei der ÖPNV-Finanzierung

Zum rechtlichen und finanziellen Ordnungsrahmen des ÖPNV brachte das Berichtsjahr einen erheblichen Fortschritt: die Novellierung des PBefG. Allerdings stellt die Europäische Kommission nunmehr den nach jahrzehntelangem Ringen gefundenen Kompromiss zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden EG-VO 1370 genannt) infrage. Und nach wie vor fehlen verbindliche und belastbare Lösungen zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung.

Einigung zum PBefG 2013

Am 1. Januar 2013 ist in Deutschland ein novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten. Angesichts der in den vergangenen Jahren sehr divergierenden Vorstellungen der politischen Entscheidungsträger haben es die VDV-Mitglieder mit Erleichterung zur Kenntnis genommen, dass sich Mitte September 2012 hochrangige Vertreter von Regierungs- und Oppositionsfractionen, der Bundesregierung sowie fast aller Bundesländer auf gemeinsame Vorschläge zum ÖPNV und Fernbuslinienverkehr einigen konnten. Diesem Kompromiss haben dann im Herbst 2012 Bundestag und Bundesrat mit großen Mehrheiten zugestimmt.

Das PBefG 2013 verzahnt das bisherige ÖPNV-Liniengenehmigungsverfahren mit den Anforderungen der EG-VO 1370 und bleibt ordnungspolitisch in der Kontinuität der letzten größeren PBefG-Novelle 1996. Es bleibt beim Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. Und das Gesetz justiert das über viele Jahre gewachsene und bewährte Verhältnis zwischen Unternehmerinitiative, Aufgabenträgereinfluss und der „Schiedsrichterin“ Genehmigungsbehörde vor dem Hintergrund der EG-VO 1370 maßvoll nach. Aus Sicht des Verbandes positiv hervorzuheben ist vor allem das klare Bekenntnis, dass Direktvergaben nach der EG-VO 1370 im straßengebundenen ÖPNV bundeseinheitlich und klar zugelassen werden. Der Verband begrüßt es auch, dass die eigenwirtschaftliche Unternehmerinitiative vor überzogenen Anforderungen durch Behörden geschützt wird.

Aber der Kompromiss weist auch Schwachstellen auf: So wird beim Fernlinienbus abzuwarten bleiben, ob das freie Spiel der Kräfte ohne Rücksicht auf öffentliche Verkehrsinteressen die von den Befürwortern der Fernbusliberalisierung gewünschte Kundennähe tatsächlich herstellen wird. Darüber hinaus bringt das PBefG 2013 eine Reihe neuer Rechtsbegriffe und verlagert die Rechtsschutzmöglichkeiten weiter auf die Vergabeprozessjurisprudenz. Angesichts der Tatsache, dass Bundes- und Landesregierungen momentan nicht beabsichtigen, gemeinsame amtliche Interpretationen zu erarbeiten, steht zu befürchten, dass die im ÖPNV spezialisierten Rechtsanwälte, die Verwaltungen und Gerichte voraussichtlich auch in den nächsten Jahren keiner Auftragsflaute entgehen werden.

Dieser Befund sollte aber die Freude über den unter dem Strich insgesamt tragbaren und in der Praxis handhabbaren Kompromiss zum PBefG 2013 keinesfalls schmälern.

EU-Kommission attackiert EG-VO 1370

Mit großer Sorge betrachtet der Verband drei Ende 2012 /Anfang 2013 vorgelegte Vorschläge der Europäischen Kommission. Zunächst hatte die Kommission am 18. Oktober 2012 einen Entwurf von norminterpretierenden Leitlinien zur EG-VO 1370 vorgelegt. Darin interpretiert sie in einigen Passagen nicht die nach jahrelanger und intensiver Diskussion im Rahmen eines Trilogs zwischen Europäischem Parlament, Rat und Kommission in der Verordnung niedergelegten Kompromisse, sondern relativiert und revidiert sie. Damit geht sie weit über zulässige Norminterpretationen hinaus. Der VDV und auch andere Verbände haben dieses Vorhaben in ihren Stellungnahmen gegenüber der Kommission abgelehnt.

Am 5. Dezember 2012 legte die Kommission einen Vorschlag zur Überführung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr in den Geltungsbereich der Ermächtungsverordnung Nr. 994/98 des Rates vor. Mit diesem Vorschlag möchte die Kommission eine fundamentale Systemänderung zur Prüfung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr durchsetzen. Nach der geltenden EG-VO 1370 sind im Einklang mit dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistungen von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung („Notifizierung“) bei der Kommission freigestellt. Würden diese Ausgleichsleistungen künftig dem Geltungsbereich der o. g. Ermächtungsverordnung unterworfen, hätte dies zur Folge, dass solche Ausgleichsleistungen ausnahmslos bei der Kommission notifiziert werden müssten. Die Kommission wäre ermächtigt (aber keineswegs verpflichtet), darüber zu entscheiden, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen sie im Wege einer sogenannten Gruppenfreistellungsverordnung solche Ausgleichsleistungen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt. Es läge ausschließlich im Ermessen der Kommission, ob sie die heute in der EG-VO 1370 enthaltenen Regelungen übernimmt oder nicht; die Zukunft der Inhalte

der heutigen EG-VO 1370 läge damit exklusiv in der Hand der EU-Kommission. Das bedeutet in der Konsequenz:

1. Die inhaltlichen Anforderungen der EG-VO 1370 zur Zulässigkeit und zur Freistellung von der Notifizierungspflicht solcher Ausgleichsleistungen könnten durch die Kommission jederzeit infrage gestellt und geändert werden.
2. Die Kommission wäre berechtigt, ihre Entscheidungen über das Ob und Wie einer Freistellung dieser Ausgleichsleistungen von der Notifizierungspflicht ohne Beteiligung von Parlament und Ministerrat zu treffen.

Der VDV lehnt eine solche Ermächtigung der Kommission ab.

Am 30. Januar 2013 legte die Kommission schließlich den Entwurf eines 4. Eisenbahnpaketes offiziell vor. In einem Teilabschnitt des aus zahlreichen Dokumenten bestehenden Gesamtpaketes schlägt die Kommission umfangreiche Änderungen der EG-VO 1370 vor. Ziele der Kommission sind vor allem obligatorische wettbewerbliche Vergabeverfahren und die Veröffentlichung von Informationen, um Unternehmen den Marktzutritt zu erleichtern. Entschlackungen der bisherigen Anforderungen der EG-VO 1370 sind nicht vorgesehen.

Der VDV hat diesen Vorschlag im Rahmen einer detaillierten Gesamtstellungnahme zum 4. Eisenbahnpaket abgelehnt. Darin heißt es u. a.:

„Die VO 1370 selbst bestimmt einen Übergangszeitraum bis 2019. Der nach jahrelanger politischer Diskussion gefundene Kompromiss für die 2009 in Kraft getretene Verordnung bezog sich auch auf diesen Übergangszeitraum. Die vorgeschlagenen Änderungen, die erheblich das Gesamtgefüge der Verordnung ändern würden, werden dem nicht gerecht. Die VO 1370 sieht vor, dass nach der Hälfte des Übergangszeitraums die Mitgliedstaaten Fortschrittsberichte vorlegen (...). Dass die Kommission nicht einmal diese Frist abgewartet hat, zeigt, dass sie den damaligen politischen Kompromiss nicht zu akzeptieren gewillt ist. Zu kritisieren ist insbesondere auch, dass unter der Überschrift ‚Eisenbahnverkehr‘ auch zahlreiche allgemeine Regelungen der VO 1370 geändert werden, die auch den Verkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen betreffen. Angesichts der Tatsache, dass in Deutschland gerade erst am 1. Januar 2013 ein im Hinblick auf die VO 1370 novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten ist, auf das sich die Branche erst einstellen muss, geht es in Deutschland gegenwärtig darum, die VO 1370 zur praktischen Anwendung zu bringen und diese nicht kurz nach ihrem Inkrafttreten und vor Ablauf der Übergangsfristen um viele neue Vorschriften zu erweitern und grundsätzlich zu revidieren. Zahlreiche vorgeschlagene Modifikationen der VO 1370 sind – auch vor

dem Hintergrund des Kompromisses, der dieser im Großen und Ganzen ausgewogenen Verordnung vorausgegangen ist – insgesamt ordnungspolitisch weit übertrieben und würden neue Hürden und unbestimmte Rechtsbegriffe aufstellen, die keinen Mehrwert im Hinblick auf Rechtssicherheit darstellen würden.“

Es bleibt zu hoffen, dass die wohlaustarierte EG-VO 1370 in Deutschland weiter – ohne Verunklarungen durch zu restriktive Interpretationen der Kommission und frei von weiteren Rechtsänderungen – in Vollzug gebracht werden kann. Der Ball liegt jetzt im Spielfeld des Europäischen Parlamentes, wo das 4. Eisenbahnpaket im Jahr 2013 auf der Ebene der Berichterstatter und im Verkehrsausschuss ausführlich vorbereitet werden soll. Für den Januar 2014 ist die erste Lesung im Parlamentsplenum vorgesehen.

Zukunft der ÖPNV-Finanzierung

Zum Thema „Kofinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen“ war das Berichtsjahr wiederum von Aktivitäten des Verbandes zur Sicherstellung der angemessenen Dotierung der Entflechtungsmittel für den kommunalen Verkehr bis 2019 geprägt. Die Zeit hierfür ist reif. Denn Fahrgäste, Kommunen und Unternehmen brauchen bald Klarheit über die Höhe der Finanzmittel ab 2014. Wegen der Ungewissheit werden schon heute zahlreiche notwendige Investitionsvorhaben geschoben.

Zum Redaktionsschluss wurde zwischen Bund und Ländern immer noch verhandelt, um zumindest für einen Übergangszeitraum eine Dotierung festzulegen. Bundesregierung und Bundestagsmehrheit bieten eine Fortschreibung des bisherigen Plafonds der verkehrlichen Entflechtungsmittel lediglich für das Jahr 2014 an (Höhe: 1,335 Milliarden Euro). Der Bundesrat fordert dagegen im Einklang mit dem VDV einen Jahresbetrag in Höhe von 1,96 Milliarden Euro und dessen Festschreibung bis Ende 2019. Es bleibt zu hoffen, dass hier noch in dieser Legislaturperiode des Bundes eine Lösung gefunden wird.

Reiner Metz

Geschäftsführer ÖPNV

T 0221 57979-154

metz@vdv.de



NE-Finanzierung: Licht am Ende des Tunnels

Der Kampf um eine auskömmliche Finanzierung der Aufrechterhaltung und des Ausbaus der Infrastrukturen nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) gehört seit weit mehr als einem Jahrhundert zum Standardrepertoire des VDV und seiner Vorgängerverbände. In diesem Kampf konnte 2012 ein historischer Durchbruch erzielt werden.

Bereits zu Beginn der laufenden Legislaturperiode gelang es, im Koalitionsvertrag das Bekenntnis zur Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur (beschränkt auf die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz) zu verankern. Auch wenn die Zahl der Befürworter eines solchen Schrittes im Laufe der Legislaturperiode unter den Parlamentariern aller Parteien immer mehr zunahm, gab es vonseiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zunächst keine Initiativen zur Umsetzung des Koalitionsvertrages. Dies lag sicherlich auch an der Finanzkrise und der damit einhergehenden Unsicherheit über die Haushaltsentwicklung. Immerhin wurde die Zeit zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit einer NE-Infrastrukturförderung durch den Bund genutzt. Die Bundesministerien für Justiz, des Innern und der Finanzen kamen 2010 übereinstimmend zu der Einschätzung, dass der Bund nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 23 des Grundgesetzes im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung die Finanzierung von NE-Infrastruktur an sich ziehen könne.

Die Ruhe im BMVBS änderte sich im Frühjahr 2012 mit dem von Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer im Rahmen der VDV-Jahrestagung in Düsseldorf bekannt gegebenen Beschluss, im Hinblick auf die NE-Finanzierung nunmehr aktiv zu werden. Seine Aussage stand allerdings unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Durchsetzbarkeit gegenüber dem Bundesfinanzministerium und der ohnehin zu beachtenden Voraussetzung, mit der Schaffung der rechtlichen Grundlagen noch in der verbleibenden Legislaturperiode fertig zu werden. Im BMVBS begannen daraufhin mit Hochdruck die Arbeiten an einem entsprechenden Gesetzentwurf. Parallel dazu hat der Deutsche Bundestag im November 2012 einen Bundeshaushalt für das Jahr 2013 beschlossen, in den auf Initiative des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Betrag von 25 Millionen Euro für die NE-Infrastrukturen für das Jahr 2013 sowie Verpflichtungsermächtigungen für die folgenden Jahre eingestellt wurden.

Mitte Dezember 2012 legte das BMVBS den Entwurf eines „Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz“ (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz – SGFFG) vor.

Dieses – etwas unhandlich titulierte – Gesetz regelt die Befugnis, die Voraussetzungen sowie Verfahrensfragen einer Förderung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur. Auf seiner Grundlage können und sollen ohne weitere Förderrichtlinien sofort nach Inkrafttreten mit Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens noch im Jahre 2013 Fördermittel ausgezahlt werden.

Mit dem Gesetz ist – so wünschenswert das auch wäre – nicht beabsichtigt, eine allgemeine Finanzierungsgrundlage für NE-Infrastruktur zu schaffen. Es geht hier ausschließlich nur um in das Schienengüterfernverkehrsnetz einbezogene Infrastrukturen und um die Unterstützung von Ersatzinvestitionen in diesem Netz. Der Kreis der einbezogenen Infrastrukturen ist – auch angesichts des geringen Finanzrahmens – bewusst eng gezogen. Es wird daher nur ein Teil des Netzes nichtbundeseigener Eisenbahnen in den Genuss der Förderung kommen. Auch wenn daher der Entwurf des SGFFG weit hinter der Forderung des VDV nach einer auf alle NE-Infrastrukturen bezogenen und am Muster der Schienenwege der Bundeseisenbahnen ausgerichteten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sowie Investitionsförderung zurückbleibt, handelt es sich dennoch um einen entscheidenden Schritt nach vorn. Denn der Bund und seine Rechtsvorgänger haben seit unvordenklichen Zeiten strikt abgelehnt, den Staat an den Kosten öffentlicher Eisenbahninfrastrukturen zu beteiligen, die ihm nicht indirekt selbst gehörten. Diese Blockade ist nun durchbrochen. Es gilt nun, die NE-Förderung des Bundes zu einem Erfolg zu machen, der die Forderungen des VDV nach einer Ausweitung und besseren finanziellen Ausstattung der Förderung unabweisbar macht.

Dr. jur. Martin Henke

Geschäftsführer Eisenbahnverkehr

T 0221 57979-148

henke@vdv.de



Technische Innovationen aktiv gestalten

Der VDV bearbeitet eine ungeheure Vielfalt an Themen, und dies in einer Detailtiefe, wie es wohl wenige Verbände in Deutschland tun. Im Bereich Technik leistet der Verband für seine Mitglieder echte Grundlagenarbeiten in Fragen der Normung, Standardisierung, Forschung und Entwicklung. Und das nicht nur in Deutschland, sondern mittlerweile auch immer häufiger auf EU-Ebene. In diesem Zusammenhang sei neben der qualifizierten Arbeit der Kolleginnen und Kollegen aus dem Bereich Technik auch das hohe ehrenamtliche Engagement in den zahlreichen Ausschüssen und Arbeitsgruppen erwähnt. All das zusammen führt im Ergebnis dazu, dass der VDV und auch seine Mitglieder seit jeher eine hohe technische Kompetenz besitzen, die zu den zentralen Säulen der Verbandsarbeit zählen.

Es wurden in den letzten Jahren viele Grundlagen, Schnittstellendefinitionen und Neues erarbeitet, wie z. B. im ITCS-Bereich und dem IP-KOM-ÖV-Projekt. Nun geht es in weiteren Schritten auch darum, diese Konzepte zusammenzuführen, auf den Erfahrungen und Ergebnissen aufzubauen und in der Praxis nutzbare Mehrwerte zu generieren. Es gilt, neue Verkehrskonzepte einzubinden und unsere Position als erster Ansprechpartner für die Mitgliedsunternehmen und politischen Entscheidungsträger weiter auszubauen. Hierbei wird das Anbieten von Wegeketten ein immer wichtigeres Thema. So entwickeln sich z. B. Innovationen im Automobilbereich verstärkt in Richtung autonom fahrenden und zugbildenden Fahrzeugen. Diese Entwicklungen eröffnen ganz neue Reisemöglichkeiten und Verkehrskonzepte. Es bleibt wichtig und entscheidend, neue Trends zu bewerten und mithilfe von langfristig angelegten Entwicklungsbegleitprogrammen den Nutzen für uns zu untersuchen. Die Welt dreht sich im Bereich der Innovationen immer schneller. Neue Verkehrskonzepte und Marktteilnehmer treten auf. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, helfen eine intensive Zusammenarbeit, ein Austausch und die kontinuierliche Fortentwicklung der technischen Potenziale.

Neben der Begleitung von Innovationen stellt der zweite Schwerpunkt im Technikbereich die Standardisierung dar. Hierbei verschiebt sich aktuell der Schwerpunkt für die Erstellung von Standards von nationaler auf europäische Ebene. Diesem Prozess

muss Rechnung getragen werden und wir müssen gemeinsam unsere Aktivitäten dahingehend überdenken, dass wir uns an den optimalen Stellen einbringen. Verschiebungen in der Erstellung von Regelwerken bzw. neue Philosophien in den Regelwerken und Verschiebungen von Zuständigkeiten z. B. bei Zulassungen können entscheidenden Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen haben. Ein Engagement ist daher aus langfristiger Sicht wichtig und sinnvoll.

Nachdem es geschafft wurde, den ÖPNV aus den Interop-Vorschriften herauszunehmen, wurde für den Tram-Bereich mit dem Mandat 486 ein separates Standardisierungsprogramm auf europäischer Ebene gestartet. Dieses umfasst die Erstellung von 54 Normungen, die hauptsächlich die mechanischen Bereiche „Fahrzeug“ und „Infrastruktur“ abbilden sollen. Aus verschiedenen Blickwinkeln gesehen, wie z. B. aus Sicht der Zulassung, sind europäisch harmonisierte technische Normen hilfreich und können den Prozess vereinfachen. Da sich auf Basis dieser Normen auch z. B. eine Produkttrichtlinie für Straßenbahnfahrzeuge entwickeln könnte, ist eine Mitwirkung durch den VDV sehr zu empfehlen. Ein Prozess zum koordinierten Mitwirken an der Erstellung der Standards wurde durch die Hauptgeschäftsstelle in Zusammenarbeit mit dem Gremium URSEL eingeleitet.

Eine gute Basis haben wir im VDV. Mit den VDV-Schriften stehen uns fachlich fundierte und umfassende Erfahrungswerte aus der Praxis zur Verfügung, die wir für unser Engagement im nationalen und internationalen Bereich nutzen können. Warum immer alles neu machen, wenn es etwas Bewährtes gibt, auf dem man aufbauen kann. Aus diesem Grund ist auch die Kommunikation über das geballte Wissen, das im Verband vorhanden ist, sehr wichtig. Mit einigen Maßnahmen möchten wir z. B. den Zugriff darauf in Zukunft vereinfachen.

Im Eisenbahnbereich, insbesondere im Güterverkehr, der im direkten Wettbewerb mit der Straße steht, ist die Wirtschaftlichkeit eine Grundvoraussetzung für weitere Aktivitäten. Hierbei dienen

In der VDV-Schrift 730 werden funktionale Anforderungen an ein ITCS (Intermodal Transport Control System) beschrieben. Die Schrift dient den Verkehrsunternehmen als standardisierter Leitfadens bei der ITCS-Ausschreibung.



harmonisierte Regelwerke als Basis, wirtschaftlichen Verkehr darstellen zu können. Der VDV stellt sich der Verantwortung, zentral für die Branche in die Regelwerkserstellung einzusteigen und damit in Zukunft ein einheitliches Regelwerk für alle Bahnen anbieten zu können. Deshalb werden neue interne Prozesse und Abläufe entwickelt und in diesem Jahr in sechs Pilotprojekten umgesetzt. Wir arbeiten darauf hin, Regelwerke schneller erstellen zu können, eine zeitnähere Aktualisierung umzusetzen und mehr Regelwerke gleichzeitig generieren zu können. Der gegenüber dem bisherigen Verfahren höhere Erstellungsaufwand wird sich zwar auch in den Verkaufskonditionen widerspiegeln, aber immer noch aufgrund der zentralen Erstellung und der Nutzung in der gesamten Branche günstiger sein als eine individuelle Erstellung pro VU. Auch in diesem Bereich bitten wir Sie um Ihre Mitarbeit und Ihr Engagement.

Im letzten Jahr konnten wir auch die Nachfolge von Alexander Koch (T3), dem wir für seine Mitarbeit auch an dieser Stelle herzlich danken, regeln. Die Stelle blieb somit nur ein halbes Jahr unbesetzt. Dieter Kaup arbeitet sich nun in die Bereiche Betriebshöfe und Werkstätten, Bustechnologie und E-Mobilität im Verband ein. Auch hierfür allen Unterstützern ein herzliches Dankeschön für die bereitgestellte Zeit und die Einführungen. Wir möchten insbesondere den Bereich Betriebshöfe und Werkstätten spartenübergreifend aufstellen, sodass Synergien von Bus über Tram bis hin zur Eisenbahn genutzt werden können. Eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit versprechen wir uns auch durch eine Modularisierung von Software und eine mögliche Zusammenführung der Fahrzeug- und Depotsoftware.

In diesem Jahr wird uns weiterhin die bevorstehende Einführung der EURO6-Abgasnachbehandlungsvorschrift beschäftigen. Einige Mitgliedsunternehmen können die neue Fahrzeugtechnologie schon testen und berichten in den Gremien über ihre Erfahrungen. Ebenfalls drängen weitere

Hersteller mit innovativen Ansätzen zur Verbrauchssenkung auf den deutschen Markt, deren Einsatzbewährung wir ebenfalls verfolgen werden. Eine systematische Bewertung und Gegenüberstellung der Daten und Erfahrungswerte wird im Laufe des Jahres in den „Bus-Gremien“ erfolgen. Im ländlichen Raum wird uns weiterhin nicht nur die Fragen verfolgen, welche Innovationen unsere Wirtschaftlichkeit weiter verbessern können, sondern auch, wie wir die Fahrgäste mit ihren individuellen Bedürfnissen abholen und neue Fahrgäste vom ÖPNV-Angebot überzeugen können. Betriebliche Konzepte werden in der Ad-hoc-Arbeitsgruppe „ländlicher Raum“ diskutiert und zusammengetragen. Die Basis für eine einheitliche Schnittstelle in den Fahrgastinformationssystemen erarbeiten wir in dem Projekt IP-KOM-ÖV mit dem Ziel, eine einfachere Verknüpfung unterschiedlicher Systeme und eine bessere Erreichbarkeit der Fahrgäste zu erreichen.

Fazit: Mit der Erarbeitung von Standards zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, mit der Begleitung von neuen Technologien und der entsprechenden Kommunikation stellt die Technik eine zentrale Säule dar, um mit dem ÖPNV, SPNV und der Eisenbahn marktfähig zu sein und in der Kundenattraktivität weiter zu steigen.

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



Den Horizont erweitert

Rund 950 Teilnehmer erlebten eine VDV-Jahrestagung 2012 mit einer Reihe neuer Impulse und dem Auftritt von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. Düsseldorf bestach durch belebte Veranstaltungsformate, interessante Gäste, eine attraktive Ausstellung und multimodale Mobilität zum Anfassen.



Norbert Esser, KVB, und das ÖPNV-Unternehmen Pioneer Easy Bus erhielten auf der VDV-Jahrestagung 2012 die Auszeichnung „Talente im VDV“

Die Vorgaben waren klar umrissen – mehr Konzentration im Ablauf, mehr Themenvielfalt, mehr Diskussion statt Vortrag und inhaltliche Perspektiven über den Tellerrand der Branche hinaus. So wurden führende Persönlichkeiten aus Hochschulen und der Finanzwelt als Gesprächsgäste eingeladen. Die Palette der Themen reichte von Infrastrukturfinanzierung über Multimodalität und Elektromobilität bis zur Marktverträglichkeit von Infrastrukturentgelten auf der Schiene.

Themenschwerpunkt Finanzierung des ÖPNV

Im Fokus der Diskussion stand die Zukunft der Infrastrukturfinanzierung. Und wo läge dieses Thema näher als in der NRW-Landeshauptstadt.

Pünktlich zur Jahrestagung zeigte nämlich ein Gutachten des VDV NRW, dass bis 2016 allein in den elf größten U- und Stadtbahnnetzen Nordrhein-Westfalens ein Sanierungsbedarf von 1,1 Milliarden Euro besteht.

Was kommt nach 2019?

Umso gespannter wurden die Ausführungen von Bundesverkehrsminister Ramsauer zur künftigen Finanzierung des ÖPNV im verkehrspolitischen

Bundesverkehrsminister Ramsauer zeigte sich auf der VDV-Jahrestagung optimistisch in puncto Entflechtungsmittel und Finanzierung der NE-Infrastruktur



Forum der VDV-Jahrestagung verfolgt. Großer Applaus brandete auf, als er eine Fortführung der Entflechtungsmittel bis 2019 in Aussicht stellte. Auch danach dürfe keine Finsternis über die Branche hereinbrechen: „Hinter dem Horizont muss es dann weitergehen, ganz einfach“, so Ramsauer.

Grenzenloses Talent

Nach mehreren prominent besetzten Diskussionsforen – unter anderem mit Prof. Norbert Walter, ehemals Chefvolkswirt der Deutschen Bank, Prof. Bernd Raffelhüschen von der Universität Freiburg sowie mit DB-Vorstandsmitglied Ulrich Homburg – lenkte die neue Veranstaltung „Talente im VDV“ den Blick über den europäischen Horizont hinaus: Norbert Esser, Betriebsleiter der Kölner Verkehrsbetriebe AG, wurde für sein Engagement beim Aufbau eines modernen Stadtbussystems in der ugandischen Hauptstadt Kampala ausgezeichnet. Pioneer Easy Bus, seit Anfang 2012 erstes außer-europäisches VDV-Mitglied, entsendete mit Albert Muganga und Moses Kiiza eigens zwei Repräsentanten zur Ehrung nach Düsseldorf.

Neue Konzepte für Ausstellung, Gästeticket und Festabend

Die Jahrestagung 2012 brachte noch eine Reihe weiterer Neuerungen. Die begleitende Ausstellung wurde mit 26 Standflächen erheblich vergrößert. Neben Mitgliedern des VDV und des VDV-Förderkreises waren auch mehrere Carsharing-Anbieter vertreten. Schließlich bot die Rheinbahn als Gastgeberin den Teilnehmern erstmals ein multimodales Gästeticket, das auch für Fahrrad oder Pkw genutzt werden kann. Abgerundet wurden die organisatorischen Veränderungen durch den eleganten Festabend in den Düsseldorfer Rheinterrassen. Nachdem Harry Voigtsberger als amtierender NRW-Verkehrsminister die Gäste mit einer klassischen Tischrede begrüßte, sorgte das Düsseldorfer Kom(m)-ödchen zum Abschluss mit einem fulminanten Auftritt für eine Menge Gesprächsstoff über den Abend hinaus.

Kai Uhlemann

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



VDV verstärkt Engagement in Brüssel

Spätestens die Veröffentlichung des Weißbuchs zur europäischen Verkehrspolitik im Frühjahr 2011 mit umfangreichen Maßnahmenvorschlägen in 40 verschiedenen Bereichen verdeutlichte, dass die europäische Ebene nicht an Relevanz verloren hat. Der VDV hat vor diesem Hintergrund sein Engagement in Brüssel verstärkt. Themenschwerpunkt im vergangenen Jahr waren die Vorbereitungen zum 4. Eisenbahnpaket, das nach mehreren Verzögerungen Ende Januar 2013 präsentiert wurde.

In einem aktuellen Positionspapier haben der VDV und seine Mitglieder die Anforderungen an die Organisation der Eisenbahnunternehmen in Europa zusammengefasst

Zunächst hatte sich der VDV intensiv in die Diskussionen über eine Neuordnung der EU-Arbeit beim Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) eingebracht. Gestützt wurde dies durch klare Vorstellungen der VDV-Mitglieder bei der UITP hinsichtlich einer weiteren Verstärkung der Ressourcen und einer Fortführung der EU-Arbeit durch eine eigenständige europäische Abteilung, die gleichzeitig eng mit anderen UITP-Abteilungen verzahnt ist. Mit dem neuen UITP European Department wurden diese Anforderungen aus Sicht des VDV zufriedenstellend umgesetzt. Wie bisher arbeitet der Leiter des VDV-Europabüros im UITP European Department als entsandter Experte mit. Damit ist auch weiterhin eine enge Abstimmung zwischen UITP und VDV gewährleistet. Gleichzeitig werden die vorhandenen Ressourcen effizient eingesetzt, da die UITP-Büroinfrastruktur mitgenutzt werden kann. Seit 1. März 2013 hat der VDV darüber hinaus einen Experten für Urban-Rail-Themen zur UITP entsandt. Dadurch können das wichtige Thema EU-Standardisierung und andere Urban-Rail-Initiativen vor dem Hintergrund der großen Erfahrung in Deutschland und im VDV besser begleitet werden.

Seit Anfang 2012 ist der VDV zudem Mitglied bei der CER, der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften, geworden. So können wichtige europäische Themen nun über die beiden Verbände CER und UITP eng begleitet werden. Ein wesentlicher inhaltlicher Schwerpunkt der VDV-Arbeit in Brüssel 2012 war die enge

Verfolgung der Vorbereitungen zum 4. Eisenbahnpaket. Diese haben sich in Form von Konsultationen, Studien und Veranstaltungen über das Berichtsjahr hindurchgezogen. Der VDV hat sich daran sowohl über die Verbände UITP und CER als auch in direkter Form beteiligt.

Aufgrund der hohen Bedeutung des Themas für die VDV-Mitgliedschaft hatte sich der VDV darüber hinaus entschlossen, zum ersten Mal eine eigene Veranstaltung in Brüssel zu organisieren. Auf der mit rund 100 Teilnehmern gut besuchten Abendveranstaltung in der Brüsseler Vertretung des Landes Nordrhein-Westfalen diskutierten am 12. November 2012 Spitzenvertreter der Verkehrsbranche und der EU-Kommission sowie Europaabgeordnete über das bevorstehende 4. Eisenbahnpaket und die Zukunft des EU-Eisenbahnverkehrs. In zwei Diskussionsrunden wurden die Intentionen der EU-Kommission für eine schärfere Trennung von Netz und Betrieb und der SPNV-Wettbewerb debattiert. Besonders überzeugend war dabei die Mitwirkung mehrerer Vertreter von VDV-Mitgliedsunternehmen, die vor dem Hintergrund ihrer persönlichen Praxiserfahrung vor Ort die erwarteten KOM-Vorschläge kommentierten.

Inhalte des 4. Eisenbahnpakets

Am 30. Januar 2013 hat die Europäische Kommission nach mehreren Verzögerungen das 4. Eisenbahnpaket veröffentlicht. Es enthält insgesamt fünf Gesetzesvorschläge, die vom VDV teilweise sehr kritisch bewertet werden:

- Richtlinienvorschlag zur weiteren Trennung von Infrastruktur und Betrieb: Die Vorschläge lassen auf den ersten Blick zwar weiterhin Holdingmodelle zu. Faktisch beabsichtigt die Kommission allerdings, Holdingmodelle künftig weitgehend unmöglich zu machen. Der Kreis der wesentlichen Funktionen für Infrastrukturbetreiber soll erweitert und die durch die Regulierungsbehörden überwachten personellen Trennungsanforderungen von Leitungspersonal in Unternehmensbereichen, die wesentliche Funktionen ausführen, sollen verschärft werden. Der VDV erwartet dadurch insbesondere auch für kleinere und mittlere Bahnen hohe zusätzliche Kosten und eine weitere Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene.

- Änderungen der Verordnung 1370/2007: Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollten laut ursprünglichen Äußerungen der KOM darauf beschränkt bleiben, die Direktvergabemöglichkeit im SPNV zu streichen. Die KOM-Vorschläge gehen allerdings weit darüber hinaus. Viele sollen uniform für alle Verkehrsträger (Eisenbahn, andere Schienenbahnen, Busverkehr) gelten, wie beispielsweise eine Änderung der geografischen Zuständigkeit der zuständigen Behörde, die verpflichtende Erstellung eines detaillierten Nahverkehrsplans im Sinne eines „Ausschreibungs- und Finanzplans“ sowie eine Verpflichtung für Aufgabenträger, die eine Verfügbarkeit von „Schienenfahrzeugen“ für an Ausschreibungen interessierte Betreiber sicherstellen soll. In der Summe wird dies vom VDV abgelehnt, da der 2006 nach über zehn Jahren politischer Diskussion gefundene Kompromiss zur VO 1370/2007 kurz nach der Anpassung des PBefG jetzt schon wieder infrage gestellt wird.

- Verordnungsvorschlag zur Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA): Es soll ein sogenannter „vehicle passport“ geschaffen werden, den grundsätzlich die ERA ausstellt und die nationalen Sicherheitsbehörden nur dann, wenn die Fahrzeuge rein innerstaatlich eingesetzt werden sollen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) entscheiden selbst über die Inbetriebnahme auf der vorgesehenen Infrastruktur. Die ERA soll außerdem künftig die Arbeit der nationalen Sicherheitsbehörden beaufsichtigen. Das Grundanliegen einer Stärkung der ERA findet weitgehende Zustimmung im Sektor. Widerstand dürften die nationalen Sicherheitsbehörden leisten.

- Revision der EU-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und -Sicherheitsrichtlinien: Erfreulich ist aus Sicht des VDV, dass aus dem Anwendungsbereich beider RL-Entwürfe U-, Straßen- und Stadtbahnen komplett ausgenommen sind. Dies entspricht einer wichtigen Forderung des VDV und der UITP.

Stand des Verfahrens

Nach der Veröffentlichung der Vorschläge gibt es bereits Hinweise darauf, dass die irische Präsidentschaft im ersten Halbjahr 2013 die Diskussion im Rat zu den weniger strittigen Teilen voranbringen möchte. Inwieweit die sehr umstrittenen Vorschläge zur Trennung/Markttöffnung vorangebracht werden können, ist derzeit noch schwierig abzuschätzen. Auch im Parlament sind die Meinungen dazu unterschiedlich, es stehen schwierige politische Einigungsprozesse bevor. Dabei steht die Kommission unter erheblichem Zeitdruck vor dem Hintergrund der Europawahlen im Mai 2014.

Der VDV hat im Herbst 2012 unter Beteiligung seiner heterogenen Mitglieder ein Positionspapier erstellt, das konkrete Anforderungen an die Ausgestaltung des europäischen Eisenbahnrechts formuliert. Berücksichtigt wurden dabei auch die effizienten Kostenstrukturen. Mit der Umsetzung dieser Anforderungen kann ein diskriminierungsfreier Zugang der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Markt gewährleistet werden. Aus Sicht des VDV hängt eine Verbesserung der unternehmerischen Chancen im Eisenbahnmarkt nicht mit der Organisationsform der Eisenbahnen zusammen. Auch die möglichen Auswirkungen insbesondere auf kleinere und mittlere EVU werden sehr kritisch gesehen.

Dipl.-Geogr. Ulrich Weber

Leiter VDV-Europabüro Brüssel
 T 00322 6752326
 weber@vdv.de

Das neue VDV-Erscheinungsbild

Der VDV erarbeitet mit seiner Expertise Werte für seine Mitglieder. In der Rolle als Dienstleistungs- und Informationsplattform ist der Verband ein wichtiger Schrittmacher eines wirtschaftlichen Fortschritts im Mobilitätsmarkt Deutschlands. Als Branchenverband des öffentlichen Verkehrs muss sich der VDV einem zunehmenden Wettbewerb, auch Wahrnehmungswettbewerb, mit anderen Verbänden sowohl national als auch international stellen. Kompetenz und Professionalität des VDV müssen sich daher in einem adäquaten, modernen und einheitlichen Corporate Design (CD) widerspiegeln.



Umsetzung auf allen Arbeitsebenen nur durch die Einführung eines sogenannten Styleguides gewährleistet werden kann. Insbesondere die mit der Stärkung der Landesgruppen einhergehende weitere Dezentralisierung von VDV-Aktivitäten stellt große Herausforderungen an ein im Marktergebnis einheitliches Erscheinungsbild.

Mit Blick auf diese skizzierten Herausforderungen wurde die Überarbeitung des Erscheinungsbildes des VDV in Angriff genommen. Neben dem generellen Ziel eines geschlossenen CD auf allen Anwendungsfeldern sollte auch eine dezentrale Anwendung, d. h. Erstellung und Produktion von Kommunikationsprodukten vor Ort (z. B. in den Landesgruppen), berücksichtigt werden.

Bundesverkehrsminister Ramsauer und VDV-Präsident Fenske am neuen VDV-Messestand zur InnoTrans 2012

Begründet wurde die Weiterentwicklung des VDV-Erscheinungsbildes vor allem mit dem Anspruch, auf allen Kommunikationsebenen und über alle Medien einheitlich und eindeutig aufzutreten. Im Rahmen der Überarbeitung des in die Jahre gekommenen Internetauftritts war eine Weiterentwicklung des Corporate Designs (CD) notwendig. Denn das Internet und andere elektronische Medien bringen neue Anforderungen an eine moderne CD-Darstellung. Auch für die dezentralen Arbeitsstrukturen des VDV war eine einfache und nutzerfreundliche CD-Struktur notwendig, deren

Kreativ-Pitch mit Fachagenturen

Nach einem detaillierten Briefing durch den VDV wurden drei Fachagenturen zu einem Kreativ-Pitch eingeladen. Konkret waren Entwürfe für die Weiterentwicklung des Logos, der Markenarchitektur sowie des gesamten externen und internen Erscheinungsbildes des Verbandes zu leisten. Dies umfasste sowohl Briefschatz, Messeauftritt, Schriften und Publikationen als auch das mögliche Grundlayout eines neuen Internetauftritts. Die dezentrale Anwendung von CD-Grundelementen sollte dabei einfach und nutzerfreundlich für den jeweiligen Anwender gestaltet sein.

VDV-Logo im Wandel der Zeit



VÖV 1950-1976



VÖV 1976-1990



VDV 1991-2012



VDV ab 2013

Das neue VDV-Logo mit einer definierten Markenarchitektur sichert eine klare und moderne VDV-Präsenz

Dachmarke

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

Organisationen

VDV Akademie

VDV Stiftung
Führungsnachwuchs

Landesgruppen (Beispiele)

VDV Bayern

VDV Nordrhein-
Westfalen

In die Entscheidungsfindung der vorgestellten Agenturentwürfe wurde das Ehrenamt einbezogen. Mit abschließender Kenntnisnahme des VDV-Präsidiums konnte der Beschluss der VDV-Geschäftsführung auf der Grundlage der Entwürfe der Fachagentur Edenspiekermann Berlin in die Realisierung gehen.

In einer Umgebung, wo alle bunt und laut sind, hilft es nicht, noch lauter zu werden

Der Entwurf der Agentur Edenspiekermann wurde Grundlage des neuen VDV-Erscheinungsbildes. Das neue Logo des VDV hat den Charakter einer robusten Dachmarke, eines strukturschaffenden Überbaus und visuellen Ankers für alle zugehörigen Organisationseinheiten wie Landesgruppen oder VDV-Töchter. Das Logo ist direkt aus der neuen Hausschrift Brix abgeleitet. Die darüber gesetzte Kopflinie schafft eine Brücke zwischen dem Kürzel VDV und der jeweiligen organisatorischen Einheit. So erhält jede Landesgruppe und jede Tochter ein eigenes Logo und zeigt dabei trotzdem zugleich ihre Zugehörigkeit zum Verband – einfach und einprägsam. Die horizontale Linie ist

ein prägendes Gestaltungselement. Die neu definierte blaue Hausfarbe hat an Wärme und Souveränität gewonnen. Die Umsetzung des VDV-CD im Zuge von Neubeschaffungen und Ersatz garantiert eine kostengünstige Realisierung.

Nach einer umfassenden Mitarbeiterinformation wurde die alle zwei Jahre stattfindende Messe InnoTrans genutzt, um die neuen CD-Elemente erstmals einer breiten Fachöffentlichkeit vorzustellen. Mit der Freischaltung des neuen Internetauftrittes Anfang 2013 wurde das neue CD in den Alltagsbetrieb überführt.

In den nächsten Schritten werden VDV-Briefschaft und Publikationen sowie der weitere Ausbau einer Mediendatenbank einschließlich einer Bilddatenbank im neuen Corporate Design realisiert.

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk

Leiter VDV-Hauptstadtbüro
T 030 399932-10
schwenk@vdv.de

Internetrelaunch und Agenda-Setting

Im Jahr 2012 wurde der öffentliche Internetauftritt des VDV komplett überarbeitet. Nach über zwanzig Jahren war es an der Zeit, die VDV-Internetseiten grundsätzlich zu erneuern und an die heutigen Ansprüche im Bereich der Onlinekommunikation anzupassen. Dazu zählt neben einem deutlich höheren Anteil an Bildern und Infografiken vor allem die Möglichkeit, Bewegtbilder und „navigierbare“ Grafiken einzubinden. Die gesamte Struktur und Architektur der Seiten wurde neu angelegt und aufgebaut.



Im Zentrum der Überlegungen stand dabei immer die Frage, welche Informationen bzw. welchen Eindruck der Verband einem externen und im Zweifel uninformierten Adressaten auf den ersten Blick bieten möchte. Da es sich ja um die öffentlich zugänglichen Seiten handelt (nicht um den Mitgliederbereich), muss der Nutzer mit möglichst wenigen „Klicks“ erfahren können, wer der VDV ist und wen er in welchen Themen vertritt. Dies umzusetzen war eine der größten Herausforderungen, denn das Herunterbrechen der vielfältigen und teils komplexen Themen unserer Branche kann nur bis zu einem gewissen Grad gelingen. Entscheidend dabei ist, dass der Nutzer – wie im Fall der neuen Internetseiten – auf verschiedenen Wegen schnell zu den Informationen gelangt, die er sucht.

Ein wesentliches Element eines guten Internetauftritts, der eine große Vielfalt an Themen und Interessen beinhaltet und trotzdem dem Nutzer das Gefühl gibt, schnell und einfach das für ihn Wesentliche zu finden, ist eine gute Suchfunktion. Dazu gehört eine klare und übersichtliche Navigation und Menüstruktur; der Internetauftritt muss insgesamt „aufgeräumt“ wirken (und auch sein), sonst verliert sich der Nutzer in den Details. Doch das einfache Suchen bzw. Finden von Informationen ist nur ein wesentlicher Teil der neuen VDV-Internetseiten. Neben dem umfangreichen Informationsangebot verfügt der überarbeitete Internetauftritt auch über einen großen Servicebereich: Medienvertreter und Interessierte finden z. B. in

einer Bilddatenbank Pressebilder und Grafiken zum Herunterladen oder können sich im Medienzenter Kurzfilme zu verschiedenen Branchenthemen anschauen. Außerdem gibt es einen detaillierten Überblick über die aktuellen Termine und Veranstaltungen des VDV. Die neun VDV-Landesgruppen verfügen über eigene Internetauftritte, die direkt über die Homepage des VDV angesteuert werden können. Der Mitgliederbereich wurde in dieser ersten Phase noch nicht grundlegend überarbeitet, da die dort eingepflegten und hinterlegten Informationen und Dokumente einer intensiveren Betrachtung und Neuordnung bedürfen. Diese „Phase 2“ des VDV-Internetrelaunches ist jedoch für das laufende Jahr geplant.

Pressearbeit: Agenda-Setting im Vordergrund

Mit insgesamt sieben Pressekonferenzen in ganz Deutschland lag ein Schwerpunkt der letztjährigen VDV-Pressearbeit auf der persönlichen Präsentation von presserelevanten Verbandsthemen vor Ort. Dabei besetzte der Verband aktiv die Themen „Situation des SPNV-Wettbewerbs in Deutschland“, „Schwarzfahren/Erhöhung des EBE“, „Finanzierungssituation des Nahverkehrs in NRW“ (anlässlich der Jahrestagung in Düsseldorf) sowie in drei Terminen das Thema „ÖPNV als attraktiver Arbeitgeber“ bzw. „Personal-/Fachkräftemangel der Branche“. Dieses Agenda-Setting durch den Verband hatte eine erfolgreiche, umfassende Medienresonanz zu den genannten Themen zur Folge.

Lars Wagner

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

Wirtschaft und Recht



„Steuern“ gegen den Klimawandel – Vorschläge zur Pendlerbesteuerung

Der Bericht an den Club of Rome, vierzig Jahre nach „Die Grenzen des Wachstums“, bringt es auf den Punkt: „Die Welt des Jahres 2052 wird im wörtlichen Sinn bis zu den Knien in einem selbst verschuldeten Klimaproblem stecken. Die Krise könnte sich zu einer Katastrophe auswachsen, wenn es zu einem sich selbst verstärkenden Klimawandel kommt.“ Die Verkehrsmittelwahl ist klimarelevant, mehr Fahrten mit umweltschonenden Bussen und Bahnen müssen das Ziel sein. Steuern können einen wichtigen Beitrag leisten, den Klimaschock noch abzuwenden. Die Zeit wird knapp.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt weiterhin auf einem hohen Niveau. Er ist einer der größten Verursacher der Luftverschmutzung

Als kritisch sieht die globale Prognose einen Temperaturanstieg von mehr als zwei Grad. Die Chancen stehen 50:50. Um das noch abzuwenden, sind Anstrengungen in allen Bereichen notwendig. Auch das Steuerrecht kann einen Beitrag leisten. Zwar enthält es bereits umweltpolitische Lenkungs-vorschriften (vgl. VDV-Jahresbericht 2007/2008, Seite 28 ff.), aber die Anreize für ein nachhaltigeres Verhalten im Verkehr stehen laufend auf dem politischen Prüfstand (Umsatzsteuer) oder wurden abgebaut (Ökosteuer). Der Anteil der Pkw-Pendler verharrt auf hohem Niveau. Dabei ließe sich der Modal Split zugunsten klimaschonender Alternativen wirksamer steuern. Schon 1964 erkannte eine Sachverständigenkommission den durch attraktive Abzugsregeln für Pkw-Pendler verursachten Fehlanreiz bei der Verkehrsmittelwahl, „der mit Vernunftgründen allein nicht erklärt werden kann“ (BT-Drs. IV/2661). Die Abzugsbegrenzung durch eine für Pkw-Pendler nicht kostendeckende Pauschale wurde 1967 als Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl eingeführt (BT-Drs. V/1068), die Kürzung als verfassungsgemäß bestätigt (Az. 1 BvL 12/68). Die Pauschale diente fortan nicht mehr nur der Vereinfachung. Allein Nutzer

öffentlicher Verkehrsmittel können ihre Ticketkosten voll absetzen.

Lenkungszweck der Entfernungspauschale wird ignoriert

In der Diskussion um steigende Treibstoffpreise wird mit dem Ruf nach einer Erhöhung der Entfernungspauschale deren politischer Zweck verkannt. Während 1967 die Verkehrsschwierigkeiten in den Ballungsräumen im Vordergrund standen, ist es heute der Klimawandel, der eine Verhaltenssteuerung im Verkehr unabdingbar macht. 2004 wurde die Befreiung der Jobtickets von der Einkommensteuer im Rahmen der Koch-Steinbrück-Initiative zum Subventionsabbau abgeschafft. In der Praxis hat man sich seither mit der allgemeinen Bagatellregelung für Sachbezüge beholfen. Damit können auch Jobtickets vom Arbeitgeber zwar weiter bis zu einer Freigrenze von 44 Euro abgabenfrei (mit-)finanziert werden, aber diese ist betragsmäßig begrenzt, streitanfällig (BFH: VI R 56/11) und verwaltungsaufwendig. Alternativ können Jobtickets auch pauschal versteuert werden. Aber der mit 15 Prozent niedrig erscheinende Steuersatz kann, wenn man den damit einhergehenden Ausschluss des

Die Besteuerung von Jobtickets (vereinfachte Darstellung)

Rechtsgrundlagen	Steuersatz	Sozial- abgaben	Werbungs- kostenabzug ¹⁾	Anmerkungen
Regelbesteuerung §§ 8 Abs. 2 S. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 S. 2 ²⁾ EStG	14 – 45 %	Ja ³⁾	Ja	Steuerentlastung tritt nur ein, soweit der Arbeitnehmerpausch- betrag ⁴⁾ überschritten ist
Pauschalsteuer § 40 Abs. 2 S. 2 EStG	15 % ⁵⁾	Nein ⁶⁾	Nein	Nur für zusätzliche Zuschüsse zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn
Freigrenze § 8 Abs. 2 Satz 9 EStG	0 % ⁷⁾	Nein ⁶⁾	Nein	Freigrenze 44 Euro ⁸⁾ inkl. sonstiger Vorteile, Steuerfalle Überschreitung ⁷⁾ , weitere Be- dingung: monatlicher Zufluss, Senkung der Freigrenze wird diskutiert
Jobticketbefreiung § 3 Nr. 34 EStG 2003	0 %	Nein ⁶⁾	Nein	Abschaffung zum 31.12.2003 VDV-Forderung: Wiedereinführung

¹⁾In Höhe der steuerfreien Zuschüsse bzw. Sachbezüge können nicht zusätzlich Werbungskosten für Fahrten zur regelmäßigen Arbeitsstätte (ab 2013: „ersten Tätigkeitsstätte“) abgesetzt werden. Bei Anwendung der Entfernungspauschale ist diese um die steuerfreien Bezüge zu kürzen. Der eigene, nicht bezuschusste Aufwand kann hingegen angesetzt werden (Entfernungspauschale bzw. höhere tatsächliche Ticketkosten abzüglich steuerfreier Zuschüsse).²⁾ Grundsätzlich sind sämtliche Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte durch die Entfernungspauschale abgegolten. Bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel können auch höhere, tatsächliche Aufwendungen als Werbungskosten angesetzt werden.³⁾ Bis zu den sozialversicherungsrechtlichen Beitragsbemessungsgrenzen.⁴⁾ Arbeitnehmerpauschbetrag = 1 000 Euro jährlich (seit VZ 2011) gemäß § 9a S. 1 Nr. 1a EStG (Vorschlag für ein StVereinfG 2013 zur Anhebung auf 1 130 Euro wird diskutiert).⁵⁾ Regelhaft vom Arbeitgeber zu tragen, Übernahme durch Arbeitnehmer möglich.⁶⁾ Anlage 1 zu § 14 Abs. 1 SGB IV (bis 31.12.2006 Arbeitsentgeltverordnung).⁷⁾ Bei Überschreitung der Freigrenze gilt der individuelle Steuersatz für sämtliche Sachbezüge sowie Sozialversicherungspflicht.⁸⁾ Der Sachbezugswert kann mit 96 % des Endpreises gemäß R 8.1 Abs. 2 S. 9 LStR bewertet werden. Die effektive Freigrenze erhöht sich dadurch auf 45,83 Euro (vgl. H 8.1. (1–4) LStR, Stichwort Jobticket).

© VDV

Werbungskostenabzuges mit einbezieht, sogar zu einer Mehrbelastung gegenüber der Regelbesteuerung führen. Die Befreiung war wegen des Werbungskostencharakters noch nicht einmal eine echte Subvention, sondern vor allem eine Steuervereinfachung. Deren Streichung erhöhte deshalb auch kaum das Steueraufkommen. Die Befreiung war eine klare Botschaft für nachhaltig handelnde Unternehmen, umweltschonendes Verhalten ihrer Belegschaften zu fördern.

Jobticketbefreiung wäre klare Botschaft an die Pendler

Steuersparen gehört in Deutschland zum Volkssport und ist ein nicht zu unterschätzender Anreiz. Den maximalen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl erzielt man, wenn sich dem Bürger die Vorteilhaftigkeit unmittelbar erschließt, ohne zuvor einen Steuerberater zu konsultieren. Bei den geltenden Regeln (Tabelle) ist das nicht immer gewährleistet. Durch eine Jobticketbefreiung, verbunden mit der Halbierung der Entfernungspauschale, würde der Steuervorteil für Bus- und Bahnpendler im Vergleich zur klimaschädlichen Pkw-Nutzung evident. Arbeitgeberunterstützte Angebote würden gestaltungssicher

und kostengünstiger. Der BFH hat die Zulässigkeit verkehrs- und umweltpolitischer Differenzierungen beim Kostenabzug, die nicht der bloßen Haushaltskonsolidierung dienen, bestätigt (VI R 17/07). Das Steuerrecht kann dazu beitragen, den ökologischen Fußabdruck der Menschen zu reduzieren, ohne den fiskalischen Hauptzweck aus den Augen zu verlieren. Die Pendlerbesteuerung ist nur ein Beispiel (vgl. Jahresbericht 2011/2012, Seite 16 f.). Das Lenkungspotenzial des Steuerrechts als flankierendes Instrument zur Klimaschutzstrategie muss endlich stärker Eingang in die politische Debatte finden.

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

Multimodale Mobilitätsangebote ergänzen den ÖPNV

An vielen Stellen in Deutschland gibt es neue Carsharing-Angebote, innovative Fahrradverleihsysteme und dynamische Mitfahrvermittlungen. Für die Mitglieder im VDV stellte sich die Frage: Freund oder Feind. Ein neues VDV-Positionspapier gibt die Antwort: Der ÖPNV positioniert sich als Rückgrat und Motor eines modernen Mobilitätsverbundes.

Insbesondere unter jungen Menschen ist eine pragmatischere Haltung zum Auto und eine multimodale Verkehrsmittelwahl festzustellen. Je nach Situation wird aus dem vielfältiger gewordenen Angebot das passende Verkehrsmittel gewählt. Die Basis bietet der ÖPNV, der seinerseits mit Mobilitätsplattformen und multimodalen Kooperationen seinen Markt erweitern kann. Für diese Generation gilt: Sie geht nicht ins Internet – sie ist im Internet. Die Smartphones ermöglichen und erleichtern die Nutzung dieser neuen Mobilitätsdienstleistungen, indem sie unterwegs die Standorte von Carsharing-Autos, Fahrrädern, Mitnehmern und Verbindungen mit dem ÖPNV anzeigen.

Überlagert wird diese Entwicklung durch die Förderprogramme zur Elektromobilität. Bei den hohen Kosten und begrenzten Reichweiten der aktuellen Elektrofahrzeuge bieten sich Flotteneinsätze in Innenstädten als Nutzungsmuster an. Elektrofahrräder hingegen können den Radius der komfortablen Erschließung um die Haltestellen auch in der Fläche erweitern.

Alle neuen Verkehrsdienstleistungen wie Carsharing, Bikesharing, aber auch dynamische Mitfahrssysteme können nur „im Windschatten“ eines guten öffentlichen Verkehrs erfolgreich sein. Busse und Bahnen bilden also das Primärsystem, an dessen Basis die neuen Angebote anknüpfen.

Für die Kommunikation in Richtung Politik gilt daher: Wer die Multimodalität fördern will, braucht als Basis einen guten ÖPNV! Darüber hinaus sind die Rahmenbedingungen zu fördern und kontraproduktive Maßnahmen wie z. B. die Freigabe von Busspuren zu unterlassen.

Komplementäre Mobilitätsangebote, präsentiert von der Hamburger Hochbahn



Durch die Vernetzung des ÖPNV mit weiteren Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen entsteht ein umfassender „Mobilitätsverbund“. Ein Ticket für alles, aufeinander abgestimmte Angebote, umfassende Information – der „Verkehrsverbund 2.0“ bietet das alles nicht „nur für den ÖPNV“, sondern für „die ganze Welt der Mobilität“. Die Zusammenführung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen unter dem Dach des ÖPNV nützt in hohem Maße sowohl dem Kunden als auch der Allgemeinheit.

Die positiven Effekte von multimodalen Angeboten für den ÖPNV sind:

- Kundenbindung und Kundengewinnung für das ÖPNV-Kerngeschäft, d. h. Erhöhung und stärkere Bindung von Fahrkartenumsätzen. Diese ergeben sich aus den positiven Effekten der Angebote auf das Mobilitätsverhalten der Kunden.
- Imagenutzen sowie Imagetransfer von den neuen, innovativen Angeboten, Stärkung der Marke
- Erträge aus dem Betrieb bzw. der Vermittlung ergänzender Dienstleistungen
- Erträge aus dem Betrieb einer Vermarktungsplattform
- Stärkung der Marktposition

Für die Rolle eines führenden Akteurs und „Regisseurs“ der Vernetzung bringt der ÖPNV sowohl durch die Unternehmen als auch durch die Verbundorganisationen sehr gute Voraussetzungen mit, da er über eine breite Kundenbasis verfügt und als Anbieter „vor Ort“ mit vielen Akteuren sowie mit Politik und Verwaltung vernetzt ist.

Aus Kundensicht genießt der ÖPNV eine hohe Bekanntheit sowie großes Vertrauen. Deshalb besteht die Chance zur Erweiterung der angebotenen Dienstleistungspalette mit der ÖPNV-Zeitkarte auf Basis des (e)Tickets Deutschland als Zugangsmedium für die Dienstleistungen des Mobilitätsverbundes. Der VDV wird sich gegenüber der Politik weiterhin für diese aktive Rolle des ÖPNV einsetzen und seine Mitglieder z. B. durch einen Austausch von Good-Practice-Beispielen unterstützen.

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

Beförderungsbedingungen: Konsolidierung bei den Fahrgastrechten – Diskussion um Fahrgastpflichten

Das Jahr 2012 stand bei der Gesetzgebung zu den Fahrgastrechten im Zeichen der nationalen Durchführungsgesetze zu neuen europäischen Vorgaben. Die öffentliche Diskussion drehte sich dabei stärker um die Fahrgastpflichten, wie z. B. ein Alkoholkonsumverbot in Fahrzeugen und die Anpassung des Erhöhten Beförderungsentgelts. Die Aktivitäten werden 2013 ihre Umsetzung erfahren.

Die Diskussion um Fahrgastrechte kam in den letzten Jahren im Zuge der politischen Diskussion um Verbraucherrechte verstärkt auf. Obgleich die europäischen Verordnungen im Fahrgastrechtbereich die deutsche Rechtslage unmittelbar bestimmen, sind Adaptionen im deutschen Recht notwendig.

EU-Fahrgastrechteverordnungen und Durchführungsgesetze komplettiert

Das Politikfeld der Fahrgastrechte hatte die Europäische Union bereits sehr früh als Regelungsfeld erkannt und zunächst im Luftverkehrsbereich mit der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 geregelt. Nach einer Novellierung der Luftverkehrsverordnung wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 eine Regelung für den Eisenbahnverkehr getroffen. Es folgte im Jahr 2010 mit der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 eine Regelung im Bereich der See- und Binnenschiffsverkehre, bevor mit der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 auch der Busbereich einen entsprechenden Rechtsrahmen erhielt. Diesen Verordnungen folgten im deutschen Recht Durchführungsgesetze. Im Jahr 2012 wurde daher das Durchführungsgesetz zu den See- und Binnenschiffsverkehren verabschiedet und das Durchführungsgesetz zu den Busfahrgastrechten auf den Weg gebracht. Bereits jetzt ist festzustellen, dass der VDV für den Busverkehr einiges erreicht hat. So ist es dem Verband gelungen, die Politik davon zu überzeugen, die Schulungspflichten in die vorhandenen Schulungszyklen einbinden zu dürfen und nicht „über Nacht“ einführen zu müssen. Gleichfalls konnte erreicht werden, dass die europäischen Regelungen nicht weiter ausgedehnt wurden, obgleich entsprechende Initiativen bestanden. Auch die Festlegung, dass Beschwerden nach Artikel 27 der Verordnung (EU) 181/2011 in einem ersten Schritt an den Beförderer zu richten sind und nicht unmittelbar die Durchsetzungsstelle eingeschaltet werden kann, ist auf VDV-Initiative zurückzuführen. Diese Erfolge waren nur möglich, weil der VDV mit entsprechendem Sachverstand in der zuständigen Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums vertreten war und dort mit seinen Argumenten überzeugen konnte.

Zu dem Thema Fahrgastrechte und -pflichten erschien 2012 auch die erste umfassende Darstellung

Fahrgastpflichten rücken stärker ins Blickfeld

Neben der Diskussion um Fahrgastrechte rückten aber auch wieder die Fahrgastpflichten in den Fokus. So war das Jahr 2012 einerseits geprägt von der notwendigen Anpassung des Erhöhten Beförderungsentgelts (EBE) an die Preis- und Kostenentwicklung, andererseits bestimmt durch Fragen der Sicherheit – einschließlich des Sicherheitsempfindens.

Ausblick

Eine wichtige Aufgabe des Verbandes wird auf europäischer Ebene insbesondere darin bestehen, bei der zu erwartenden Harmonisierung der Fahrgastrechte die spezifischen Belange von Bus- und Bahnverkehren deutlich zu machen. Im nationalen Bereich wird der VDV weiterhin auf einen Gleichklang mit europäischen Regelungen achten und die sinnvolle und angemessene Abwägung der Argumente unterstützen. Des Weiteren wird es auch 2013 Aufgabe des Verbandes sein, in Seminaren von VDV-Akademie und beka die Mitgliedsunternehmen über die Handlungserfordernisse zu informieren sowie im Rahmen der Möglichkeiten den Mitgliedern seine Unterstützung zu gewähren.

Rechtsanwalt Dr. Thomas Hilpert

*Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung
und Beförderungsbedingungen*

T 0221 57979-158

hilpert@vdv.de



Praxisleitfaden des VDV zum neuen PBefG

Anfang des Jahres ist das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten. Es war im Herbst 2012 in einem breiten parteiübergreifenden Kompromiss beschlossen worden. Nach der politischen Diskussion steht nunmehr die praktische Anwendung im Vordergrund. Als Serviceleistung für seine Mitglieder und auch als frühzeitigen Impuls für Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden hat der VDV im Dezember 2012 die VDV-Mitteilung 9056 „Praxisleitfaden zum PBefG 2013“ veröffentlicht.

Nach einer kurzen Einführung erläutert die Mitteilung die vier Begriffe, die für das novellierte PBefG und dessen Zusammenspiel mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 von zentraler Bedeutung sind:

- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
- Neue Definition der Eigenwirtschaftlichkeit
- Ausschließliches Recht
- Zuständige Behörde

Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer rechtssicheren und praxisgerechten Anwendung der deutschen und der europäischen Regelungen.

Typische Praxisfälle

Am Beispiel von vier typischen Fallkonstellationen wird in der Mitteilung anschließend jeweils der Ablauf des Genehmigungs- bzw. Vergabeverfahrens dargestellt.

- Erteilung einer Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen: Hier stellt das PBefG erstmals feste Fristen auf und es wird die Möglichkeit geschaffen, Antragsbestandteile verbindlich zuzusichern.
- Wettbewerbliches Vergabeverfahren durch den Aufgabenträger und anschließende Genehmigungserteilung: Der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre im Rahmen der vom Aufgabenträger vorab bekannt gemachten Anforderungen und die neu in das PBefG aufgenommenen Regelungen zum wettbewerblichen Vergabeverfahren stehen hier im Vordergrund der Erläuterungen.
- Direktvergabe durch den Aufgabenträger und anschließende Genehmigungserteilung: Das neue PBefG lässt ausdrücklich die Direktvergabe z.B. an das Unternehmen des Aufgabenträgers als internen Betreiber zu, soweit nicht der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre durch einen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag eingreift.
- Wiedererteilung von Genehmigungen während der Laufzeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags: Diese Frage ist sehr praxisrelevant, weil

bislang oft die Laufzeiten der Liniengenehmigungen und der Betrauungen, Verkehrsverträge o. Ä. nicht gleichlaufend waren.

Zu den Fallkonstellationen ist jeweils eine tabellarische Übersicht zum Ablauf angefügt.

Wichtige Einzelfragen

Im letzten Teil der Mitteilung werden weitere wichtige Neuerungen erläutert, etwa zum Nahverkehrsplan und zur Barrierefreiheit. Beschrieben werden außerdem u. a. die geänderten Laufzeiten der Genehmigungen und der einstweiligen Erlaubnisse sowie die Übergangsregelungen. Auch die wegen aktueller Gerichtsentscheidungen kurz vor Schluss in die Novelle eingefügte Öffnungsklausel für flexible Bedienweisen wie Anruf-Sammel-Taxi (AST) oder Rufbus usw., die genehmigungsrechtliche Zweifelsfragen elegant gelöst hat, wird dargestellt.

Aus der praktischen Anwendung werden sicherlich weitere Fragen zum neuen PBefG entstehen. Entscheidungen von Gerichten oder Vergabekammern werden den rechtlichen Rahmen konkretisieren. Der VDV wird seinen Mitgliedern auch weiterhin in Mitteilungen, Rundschreiben und Fachinformationen aktuelle Orientierung für die Unternehmenspraxis bieten.

Rechtsanwalt Martin Schäfer

Fachbereichsleiter Personenbeförderungsgesetz und Recht der öffentlichen Verkehrswirtschaft

T 0221 57979-152

schaefer@vdv.de

Das neue PBefG muss nun praxisgerecht angewendet werden. Die VDV-Mitteilung „Praxisleitfaden zum PBefG 2013“ soll dabei helfen



Erfolgsstory City-Ticket: Der VDV als integrativer Faktor im ÖPNV

Bereits seit 2003 kooperieren Unternehmen des Stadtverkehrs mit VDV und der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Angebotes City-Ticket. Es stellt sicher, dass Fahrgäste des Fernverkehrs mit der erworbenen Fahrtberechtigung auch im Nahverkehr an- und abreisen können. Die Fahrgastzahlen stiegen in den letzten Jahren kontinuierlich, zuletzt wurden etwa zehn Millionen City-Tickets an Fahrgäste ausgegeben. Heute sind 120 Städte in die Regelungen einbezogen. Die Deutsche Bahn, kommunale Verkehrsunternehmen und Verbände weiteten das Angebot für alle BahnCard-Inhaber ab dem 9. Dezember 2012 deutlich aus.

Mit dem City-Ticket können nun auch Inhaber der BahnCard 25 und 50 mit ihrer Fernverkehrsfahrkarte kostenlos den ÖPNV im Geltungsbereich nutzen

Bisher galt das Ticket nur am Zielort einer Reise von mehr als 100 Kilometern bei Nutzung einer BahnCard 25 oder 50. Die BahnCard 100 allerdings galt bereits in der Vergangenheit in allen City-Ticket-Geltungsbereichen der City-Kooperation auch im Verlauf der Bahnreise. Im Sommer 2012 wurden auf Initiative der DB Fernverkehr AG Verhandlungen zwischen den Partnern aufgenommen, um diese Regelung auszubauen. Unter der Begleitung des VDV konnten in den engen Grenzen des vertraglich vereinbarten Einstimmigkeitsprinzips Bedingungen ausgehandelt werden, die von allen Partnern akzeptiert wurden. Seit dem 9. Dezember 2012 gilt das City-Ticket jetzt auch für die BahnCard 25 und 50 am Startort einer Reise im DB-Fernverkehr ab einer Distanz von 100 Kilometern.

Der Fahrgast steht im Mittelpunkt

Der Ausbau der Anschlussstarifizierung hilft dem Fahrgast. Denn er kann mit nur einem Verkaufsvorgang und einem Ticket vom Start bis zum Endziel reisen und muss sich um keine weiteren Tarifdetails kümmern. Die VDV-Kooperation senkt die Zutrittsbarrieren und stellt die Fahrgastbedürfnisse in den Mittelpunkt. Auch deshalb lassen sich immer mehr Menschen überzeugen, mit dem ÖPNV zum Fernzug zu reisen und den eigenen Pkw stehen zu lassen. Auch der Umwelt- und Verbraucherverband Verkehrsclub Deutschland (VCD) sieht die Entwicklung beim City-Ticket und bei der BahnCard auf dem richtigen Weg.

Weiter so – das Angebot weiter vervollständigen

Nach den Jahren des Erfolgs ist das City-Ticket gleichwohl schon ein wenig „in die Jahre gekommen“. Moderne Vertriebswege und Fahrausweismedien wie Handytickets oder Touch&Travel werden noch nicht mit City-Option ausgegeben. Deshalb sind bereits Schritte geplant, diese Einschränkungen aufzuheben. Die DB Fernverkehr AG treibt hier gemeinsam mit der DB Vertrieb GmbH Lösungen voran, um den Kunden auch über diese neuen Medien eine Nutzung des City-Tickets zu ermöglichen. Auch hier möchte der VDV seiner Rolle als Integrator gerecht werden. Begleitet von den Gremien werden zukunftsgerichtete Lösungen mit den Vertragspartnern erarbeitet und hoffentlich schnellstmöglich umgesetzt.



Beim City-Ticket-Angebot ist der VDV, wie in anderen VDV-Kooperationen auch, koordinierend tätig. Ohne in die Autonomie der Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen einzugreifen, fördert der Verband so die Integration der Verkehrsmittel – gleich, ob es sich um Fernzüge oder Flugzeuge handelt. Ein Beispiel, das künftig eventuell auch mit Fernbussen Schule machen könnte.

Dipl.-Volksw. Nils Laschinsky

Fachbereichsleiter für Verbundfragen und Statistik
T 0221 57979-149
laschinsky@vdv.de

Säuerlicher Wein in alten Schläuchen – Die Reform des EU-Vergaberechts

Das von der Kommission vorgelegte Legislativpaket zur Neuregelung des EU-Vergaberechts hat die ersten Hürden genommen und wird 2013 in Parlament und Rat verhandelt. Eine umfassende Reform der Regeln für die Vergabe von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen steht bevor. Neben der Reform bekannten Rechts soll mit einer Richtlinie über die Vergabe von Konzessionen das EU-Vergaberecht ausgeweitet werden. Konzessionen müssten fortan nach bestimmten Verfahren ausgeschrieben werden. Für die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen im Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) gilt jedoch eine Bereichsausnahme. Die Vergabe dieser Konzessionen soll weiterhin nach den Regeln der VO 1370 erfolgen.

Über die von der Kommission eingebrachten Richtlinienvorschläge wird in einem mehrstufigen Verfahren zwischen Ministerrat und Parlament unter Beteiligung der Kommission befunden. Die Reform des EU-Vergaberechts in diesem Gesetzgebungsverfahren hat im Jahr 2012 die ersten Hürden genommen, indem die beteiligten Institutionen ihre Standpunkte und Änderungswünsche im sogenannten Trilog-Verfahren ausgetauscht haben. 2013 wird dieser Prozess fortgesetzt und höchstwahrscheinlich zum Abschluss gebracht, indem die Richtlinien verabschiedet werden. Der VDV hat seine Position auch in Abstimmung mit anderen Verbänden deutlich machen können.

Das neue Recht über die Konzessionsvergabe

Neben dem Vorschlag zur Novellierung der bestehenden Regeln des EU-Vergaberechts hat die Kommission mit einem neuen Richtlinienentwurf zur Vergabe von Konzessionen eine neue Vorschrift auf den Weg gebracht. Aufgrund einer ausdrücklich in die Vorschrift aufgenommenen Bereichsausnahme gelten für die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen von Verkehren i. S. d. VO 1370 nicht die neuen Vorschriften der Richtlinie, sondern nur die Vorschriften der VO 1370.

Die Vorschriften des Richtlinienentwurfs hätten jedoch mittelbar Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr, da in dem Entwurf eine Definition des Begriffs der Dienstleistungskonzession vorgenommen wird.

Überarbeitung des bestehenden Rechts

Die Richtlinien 2004/17 und 2004/18/EG sollen in ihren Grundgerüsten erhalten und die wesentlichen Begriffe sowie Verfahrensbezeichnungen sollen bestehen bleiben. Die Änderung und Anpassung bereits bestehender Verfahren und Vorschriften bildet dabei einen Kern der Reform. Neben neuen Regeln für das Verfahren (z. B. zur elektronischen Vergabe) finden sich in den Richtlinien auch erstmals Regeln zur Inhouse-Vergabe. Für den öffentlichen Personenverkehr im Sinne der VO 1370 stehen damit einerseits die Regeln der VO 1370 zur

Beauftragung interner Betreiber und andererseits die neuen Inhouse-Regeln der Richtlinien zur Verfügung. Die zuständigen Stellen werden so auf Basis der europäischen Regeln in jedem Fall die Option haben, eigene Stellen mit Verkehrsleistungen zu betrauen. Dies wird voraussichtlich unabhängig vom Verhältnis der Vorschriften zueinander gelten und unabhängig von der Frage, ob eine Dienstleistungskonzession oder ein Dienstleistungsauftrag vorliegt.

Grundlegend neu oder nur weiter aufgeladen?

Mit der Reform wird nur insoweit grundlegend Neues eingeführt, indem die eigentlich gut funktionierende Praxis der Konzessionsvergabe im Bereich der Daseinsvorsorge nun uneingeschränkt für den Markt geöffnet wird. Im Übrigen wurde nur alter Wein in alte Schläuche gefüllt, der zudem eine säuerliche Note hat. Die Vorschläge enthalten neben einigen sinnvollen Änderungen leider auch Ausweitungen, die die Anwendung der Regeln weiter verkomplizieren werden. Vor allem die Aufladung der Verfahren mit sogenannten „vergabefremden“ Aspekten lässt befürchten, dass der Verwaltungsaufwand anschwellen wird. Hier gilt es, darauf zu achten, dass insbesondere bei der folgenden Umsetzung ins deutsche Recht nützliche Regeln auch tatsächlich ins deutsche Recht transformiert und die verbleibenden Spielräume für eine effektive Gestaltung genutzt werden.

Ass. jur. Stefan Bahrenberg

Fachbereichsleiter

Vergabe-, Kartell- und Wettbewerbsrecht

T 0221 57979-143

bahrenberg@vdv.de

Aus eins mach zwei – Der neugeordnete Verkehrsfachwirt

Der geprüfte Verkehrsfachwirt (IHK) ist seit über 20 Jahren eine der wichtigsten Aufstiegsfortbildungen für Beschäftigte des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. In den vergangenen drei Jahren ist das Berufsbild von Grund auf entschlackt und modernisiert worden. Der VDV hat in seiner Sachverständigenfunktion im Bildungsbereich dabei entscheidend mitgewirkt.

Die verkehrsspezifische Aufstiegsfortbildung

Für die Verkehrsbranche existieren zwei gehaltvolle berufliche Weiterbildungen: der technisch orientierte Kraftverkehrsmeister und der kaufmännisch serviceorientierte Verkehrsfachwirt – beide mit Abschlüssen vor der Industrie- und Handelskammer (IHK). Während der Kraftverkehrsmeister eine große Rolle im Güterkraftverkehr (speziell im Aufgabengebiet der Fahrzeugdisposition und des Fuhrparkmanagements) spielt, hat sich der Verkehrsfachwirt mit seinen beiden Schwerpunkten Personenverkehr und Güterverkehr auch und insbesondere in den Unternehmen des VDV durchgesetzt.

Diese berufliche Weiterbildung bietet den Beschäftigten, die einen betrieblichen, planenden und steuernden Aufgabenhintergrund mitbringen, eine gute Möglichkeit, sich für Führungs- und Fachfunktionen in den Unternehmen zu qualifizieren. Typische Einsatzfelder von Verkehrsfachwirten liegen in der Betriebsleitung, in der Personal- und Fahrzeugdisposition, im Strecken- und Leitstellenmanagement und in der Betriebshofleitung. Die Ausbildung ist überwiegend berufsbegleitend organisiert, umfasst ca. 600 Unterrichtsstunden und endet mit der IHK-Prüfung. Im Deutschen Qualifikationsrahmen (DQR) ist der Abschluss in seiner Wertigkeit gleichgesetzt mit einem (inhaltlich entsprechenden) Bachelorabschluss.

Neue Fachwirte für neue betriebliche Anforderungen

Gab es bisher einen Verkehrsfachwirt, der sich nach der gemeinsamen Grundlagenbildung in Personenverkehr einerseits und Güterverkehr andererseits differenzierte, stehen ab 2013 zwei Fachwirte auf der Qualifikationsagenda – der Fachwirt für Personenverkehr und Mobilität sowie der Fachwirt für Güterverkehr und Logistik. Geschuldet ist dies neuen und komplexeren Anforderungen des jeweiligen Berufsbildes.

Geschäftsprozessorientierung statt Monolith-Struktur

Während der bisherige Verkehrsfachwirt in seinen Curricula und in den Prüfungen eine themenzentrierte Lern- und Arbeitsstruktur aufwies, sind die beiden neuen Fachwirtausbildungen geschäftsprozessbezogen aufgebaut; sie bilden damit die reale Berufs- und Aufgabenwelt in den Unternehmen viel besser ab.

Die beschlossenen Verordnungen sehen drei Handlungsbereiche vor:

- Konzipieren und Vermarkten von Mobilitätsdienstleistungen, Erstellen von Güterverkehrs- und Logistikdienstleistungen
- Leistungserstellung und Auftragsabwicklung im Personenverkehr, Entwickeln und Vermarkten von Güterverkehrs- und Logistikdienstleistungen
- Kommunikation, Führung und Zusammenarbeit (gilt für beide Fachwirte)

Zwischenprüfungen gibt es nicht mehr. Am Ende der Weiterbildung werden eine zehnstündige schriftliche Abschlussprüfung sowie ein mündliches Fachgespräch durchgeführt. Die Zulassungsvoraussetzungen zur Prüfung sind „liberalisiert“, der infrage kommende Personenkreis ist erweitert worden; die heute noch vorhandenen Probleme, z. B. eine Fachkraft im Fachbetrieb zuzulassen, sind nun ausgeräumt.

Erste Weiterbildungen zum Fachwirt ab 2014

Die Fortbildungsordnungen für beide Fachwirte sind vom Bundesministerium für Bildung und Forschung verordnet worden. Gegenwärtig werden beim Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) die Rahmenpläne erstellt; hier arbeiten der VDV sowie Vertreter von Mitgliedsunternehmen in beiden Sachverständigenkommissionen mit. Im Herbst 2013 beginnt die VDV-Akademie mit der Erarbeitung der Curricula für beide Fachwirte, um diese dann ab Mitte 2014 in Zusammenarbeit mit anderen Bildungseinrichtungen anbieten zu können.

Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz

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



Verkehrsunternehmen fahren auf Verschleiß

Jahr für Jahr befördern die Verkehrsunternehmen immer mehr Fahrgäste. Dies soll künftig noch barrierefreier, umweltfreundlicher und leiser geschehen. Das kostet. Dabei fahren viele Unternehmen heute schon auf überalterten Anlagen. Es fehlt das Geld für Erhalt und Erneuerung.

Die künftige Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs hängt in hohem Maße von der Leistungsfähigkeit der eingesetzten Investitionsgüter ab. Wie sieht es aus mit den Gleisanlagen, technischen Anlagen, Fahrzeugen und Gebäuden? Eine für das Berichtsjahr 2011 durchgeführte Erhebung des Sachanlagevermögens gibt Auskunft.

Wert und Struktur des Anlagevermögens

Die Mitgliedsunternehmen des VDV mit Bus- und Tramverkehr nutzten im Jahr 2011 ein Sachanlagevermögen, das mit historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten von 43,4 Milliarden Euro (hochgerechnet) in den Jahresabschlüssen ausgewiesen wurde. Ein Anteil von 36,2 Milliarden Euro wurde von den Unternehmen selbst finanziert. Hinzuzurechnen ist die Kofinanzierung der öffentlichen Hände. In der VDV-Erhebung wurden Investitionszuschüsse von 7,2 Milliarden Euro gemeldet. Die tatsächlich erhaltenen Zuschüsse werden deutlich über diesem Betrag liegen. Die Unternehmen haben im Jahr der Anschaffung eines Vermögensgegenstandes ein Bilanzierungswahlrecht bezüglich der Investitionszuschüsse. Zahlreiche Anschaffungen

liegen Jahrzehnte zurück, daher kann nur ein Teil der Unternehmen die Zuschüsse von damals heute noch beziffern.

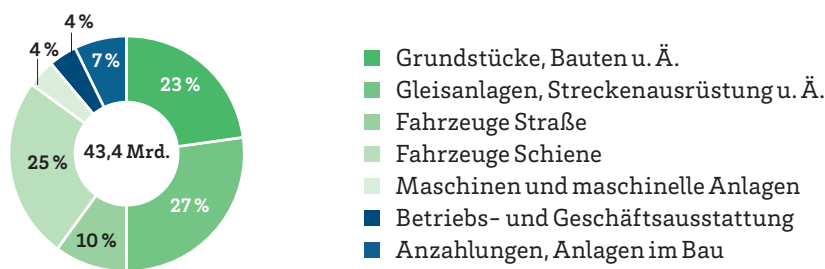
Die Unternehmen nutzen neben ihrem eigenen Anlagevermögen auch Anlagegüter der Kommunen, wie z. B. Tunnelanlagen. Das genutzte Anlagevermögen der Kommunen wurde nicht erhoben. Die Daten beziehen sich hier auf Vermögensgegenstände, die im Anlagevermögen der Unternehmen ausgewiesen wurden.

Der größte Anteil der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten entfiel mit gut 27 Prozent auf die Vermögensposition Gleisanlagen und Streckenausrüstungen (Abb. 1). 25 Prozent der Investitionssumme wurden in Schienenfahrzeuge, 23 Prozent in Grundstücke und Bauten investiert. Für Straßenfahrzeuge wurden 10 Prozent der Mittel ausgegeben.

Anlagen und Fahrzeuge überaltert

Für die künftige Leistungsfähigkeit der Unternehmen ist das Alter der Anlagen von entscheidender Bedeutung. Der Modernitätsgrad einer Anlage gibt

1 | Struktur des Anlagevermögens (historische Anschaffungs- und Herstellungskosten)



© VDV

2 | Modernitätsgrad – ausgewählte Bereiche

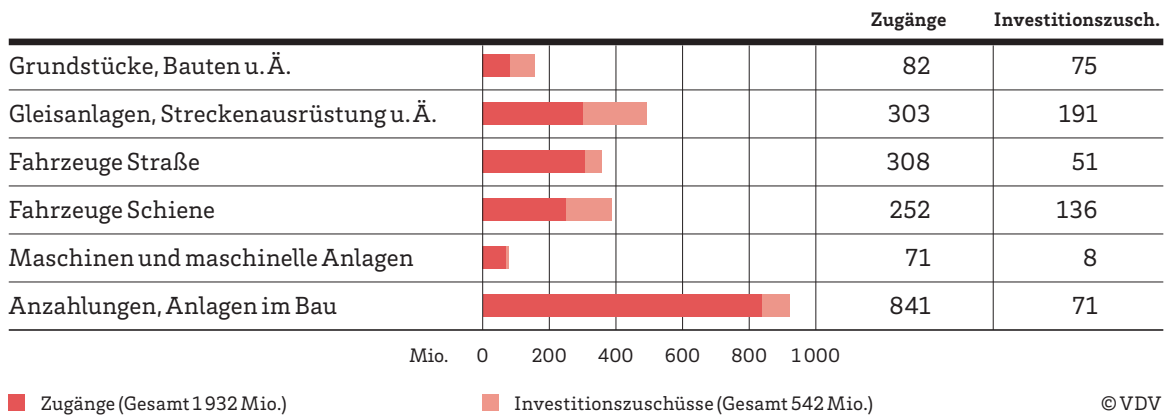
	Modernitätsgrad	Anlageabnutzung
Grundstücke, Bauten u. Ä.	55,5%	44,5%
Gleisanlagen, Streckenausrüstung u. Ä.	40,1%	59,9%
Fahrzeuge Straße	39,9%	59,3%
Fahrzeuge Schiene	42,2%	57,6%
Maschinen und maschinelle Anlagen	27,8%	72,1%

■ Modernitätsgrad (Gesamt 48,1%)

■ Anlageabnutzung (Gesamt 51,9%)

© VDV

3 | Bruttoanlageinvestitionen 2011 – ausgewählte Bereiche



an, zu wie viel Prozent diese Anlagen noch nicht abgeschrieben wurden.

Die VDV-Erhebung ermittelte für 2011 einen durchschnittlichen Modernitätsgrad aller Anlagen von 48,4 Prozent (einschließlich Grundstücke). Bei Vermögensgegenständen, die für die Leistungserstellung entscheidend sind, lässt sich allerdings eine deutliche Überalterung erkennen. Gleisanlagen, Streckenausrüstungen sowie Straßenfahrzeuge wiesen einen Modernitätsgrad von 40,1 bzw. 39,9 Prozent aus, d. h., etwa 60 Prozent wurden bereits abgeschrieben (Abb. 2). Schienenfahrzeuge lagen mit einem Modernitätsgrad von 42,2 Prozent nur knapp darüber. Das Schlusslicht bildeten mit einem Modernitätsgrad von 27,8 Prozent die Maschinen und maschinellen Anlagen. Wäre 2011 nicht so kräftig investiert worden, sähen diese Zahlen noch besorgniserregender aus.

Bruttoanlageinvestitionen 2011

Die Bruttoanlageinvestitionen beliefen sich im Jahr 2011 auf insgesamt 2,5 Milliarden Euro. Dabei lag der Zuschussanteil der öffentlichen Hände bei 542 Millionen Euro (Abb. 3). Die Unternehmen brachten 1,9 Milliarden Euro auf. Davon investierten sie 303 Millionen Euro in Gleisanlagen und Streckenausrüstungen, 308 Millionen Euro in Straßenfahrzeuge und 252 Millionen Euro in Schienenfahrzeuge. Reichen diese Investitionen aus, um der Überalterung entgegenzuwirken? Um den Investitionsrückstand aufzuholen, müssen die Zugänge zu den Vermögensgegenständen langfristig über den Anlagenabgängen und der Abschreibung liegen. Aufschluss

gibt hier die Wachstumsquote. Sie bildet das Verhältnis von Nettoinvestition (Zugänge abzüglich Abgänge) zu den Abschreibungen ab. Liegt die Wachstumsquote langfristig über eins, wird der Überalterung entgegengewirkt.

In Straßenfahrzeuge wurde 2011 zu wenig investiert – die Wachstumsquote lag bei 0,9 (Abb. 4), die Überalterung dieser Vermögensposition hat sich 2011 verschärft. In andere wichtige Bereiche wurde mehr investiert. Bei Gleisanlagen, Schienenfahrzeugen und maschinellen Anlagen lag die Wachstumsquote deutlich über eins. Das Anlagevermögen nahm zu. Dennoch zeigten diese Positionen am Ende des Jahres 2011 einen Modernitätsgrad zwischen 27,8 und 42,2 Prozent (Abb. 2). Der Investitionsstau der letzten Jahre ist zu groß.

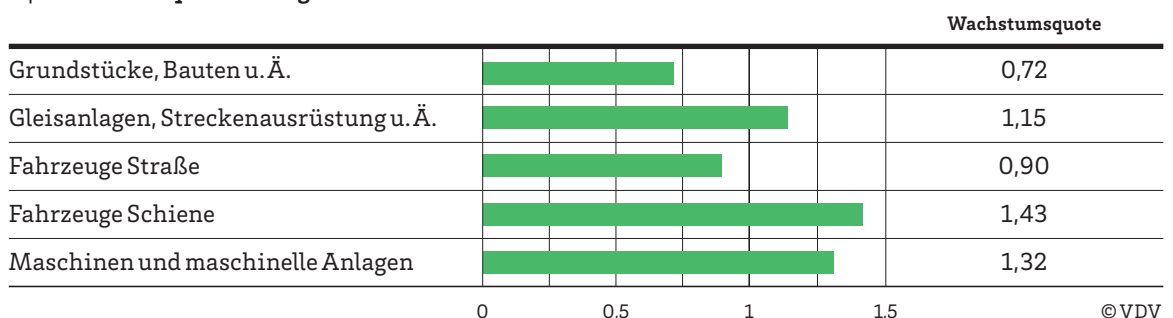
Besonders beunruhigend

Besonders beunruhigend stellt sich die Lage auch bei den reinen Busunternehmen dar. Durchschnittlich war hier ein Modernitätsgrad von 36,7 Prozent festzustellen. Fahrzeuge und Anlagen sind deutlich überaltert. Notwendige Ersatzinvestitionen können vielerorts nicht geleistet werden. Erhöhter Instandhaltungsaufwand und abnehmende Attraktivität des Angebots sind die Folgen.

Dipl.-Kff. Marga Weiß

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

4 | Wachstumsquote – ausgewählte Bereiche



Kostendeckungsgrad entwickelt sich positiv

Die Mitglieder des VDV mit ÖPNV konnten ihre wirtschaftliche Lage wie erwartet auch 2011 stabilisieren und in weiten Teilen sogar verbessern. Der Kostendeckungsgrad wurde bundesweit durchschnittlich um 0,8 Prozentpunkte erhöht. Die Verkehrsunternehmen konnten mithilfe attraktiver Angebote und unternehmerischer Optimierungsstrategien die Wirkungen externer Faktoren wie demografischer Wandel, Energiepreissteigerungen und Verringerung des Finanzierungsbeitrages der öffentlichen Hand weitgehend kompensieren.

Die deutsche Wirtschaft ist auch im Jahr 2011 deutlich gewachsen. Günstig für den ÖPNV-Markt wirkten gesamtwirtschaftliche Parameter wie z. B. die Zahl der Erwerbstätigen (plus 1,3 Prozent) oder das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte (plus 3,3 Prozent). In diesem Kontext entwickelte sich die Nachfrage im ÖPNV positiv (Fahrgäste plus 0,6 Prozent). Der anteilige Beitrag der öffentlichen Hand an der Finanzierung des ÖPNV war weiter rückläufig, was Tarifierungsanpassungen unumgänglich machte und zu Erlössteigerungen führte.

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 Verlust-Rechnung erhoben. Um zum einen eine Darstellung des finanziellen Beitrags der öffentlichen Hand zu erhalten und zum anderen die wirtschaftliche Lage der Unternehmen zutreffend zu bilanzieren, werden die Erträge einer differenzierten Betrachtung unterzogen. Die Leistungen der öffentlichen Hand, die zur Abdeckung eines Defizits beitragen, werden zu den sogenannten Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zusammengefasst (Abb. 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. Bundesweit wurden 2011 Erträge in Höhe von 12.040 Millionen Euro erwirtschaftet, dies war 1,0 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Aufwendungen stiegen dazu unterproportional um 0,8 Prozent.

Um 2,0 Prozent wurden die Erträge mit Verlustausgleichscharakter reduziert. 1,9 Prozent mehr Nettoertrag ist die erfreuliche Konsequenz.

Fahrgeldeinnahmen weiter steigend

Die Fahrgeldeinnahmen konnten im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 Prozent erhöht werden. Sie hatten im Berichtsjahr einen Anteil von 50 Prozent an den Gesamterträgen (Abb. 2). Die Einnahmesurrogate (Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und Erstattungszahlungen nach Schwerbehindertenrecht) hatten unverändert einen Anteil von 8,2 Prozent an den Gesamterträgen. Die Höhe der Erträge aus Verlustübernahme blieb im Vergleich zum Vorjahr konstant, ihr Anteil an den Gesamterträgen macht 13,3 Prozent aus.

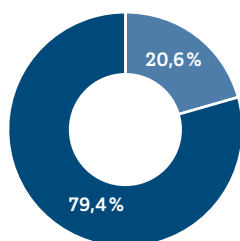
Materialaufwendungen durch Energiepreisentwicklung bestimmt

Für Material wurden im Vergleich zum Vorjahr 3,0 Prozent mehr aufgewendet. Aufgrund gestiegener Energiepreise mussten die ÖPNV-Mitgliedsunternehmen im Vergleich zum Vorjahr 77 Millionen Euro mehr für Dieseltreibstoff ausgeben. Dies entspricht einer Zunahme von mehr als 13 Prozent. Dabei gingen die Betriebsleistungen gemessen in Fahrzeugkilometern zeitgleich um 1,9 Prozent zurück. Die Materialaufwendungen – hierin sind auch die Aufwendungen für Auftragsverkehre enthalten – hatten einen Anteil von 41,1 Prozent an den Gesamtaufwendungen (Vorjahr: 40,2 Prozent).

Personalbestand und -aufwand stabil

Die Zahl der Beschäftigten im ÖPNV ist seit mehreren Jahren weitgehend stabil. Im Vergleich zum Vorjahr waren die Aufwendungen für Personal nur

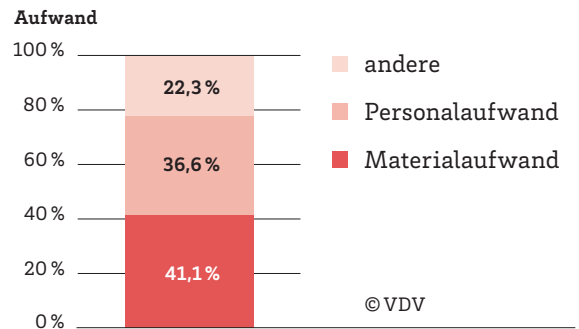
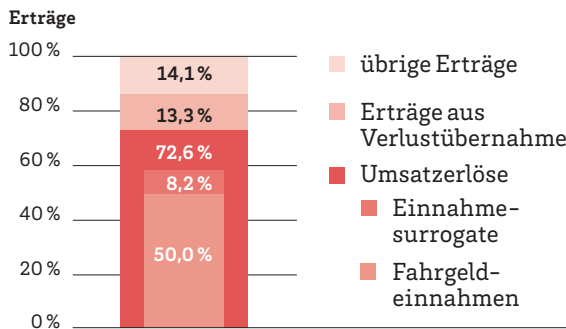
1 | Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag



© 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 | Struktur der Erträge und Aufwendungen 2011



gering um 0,2 Prozent erhöht worden. Die Personalaufwendungen haben einen Anteil von 36,6 Prozent an den Gesamtaufwendungen (Vorjahr: 36,9 Prozent).

Entwicklung der letzten zehn Jahre

Die Strukturen der Aufwands- und der Ertragsseite haben sich in den vergangenen zehn Jahren zum Teil deutlich verändert. Größter Aufwandsposten im Jahr 2002 waren die Personalaufwendungen mit einem Anteil von 42,9 Prozent an den Gesamtaufwendungen; 2011 lag der Anteil nur noch bei 36,6 Prozent. Unter anderem durch Restrukturierungen der Unternehmen und Optimierung im Arbeitsablauf konnten der Personalbestand um rund 14 Prozent (Abb. 3) und die Aufwendungen um 7,6 Prozent vermindert werden. Nach kontinuierlichem Rückgang des Personalbestandes am Anfang des letzten Jahrzehnts unterliegen die Bestandszahlen seit 2007 nur geringen Schwankungen. Der Anteil der Materialaufwendungen an den Gesamtaufwendungen erhöhte sich in den letzten zehn Jahren von 32,4 auf 41,1 Prozent. Durchschnittlich mussten 36,8 Prozent mehr für Material aufgewendet werden. Diese Entwicklung ist nicht zuletzt auf Restrukturierungsmaßnahmen der Unternehmen wie Outsourcing zurückzuführen. Besonderes Augenmerk

sei hier aber auch auf die Energieaufwendungen gerichtet. Diese erhöhten sich im Betrachtungszeitraum um rund 66 Prozent, wohingegen die Betriebsleistungen gemessen in Fahrzeugkilometern zeitgleich nur um etwa 10 Prozent erhöht wurden.

Die Kofinanzierung durch die öffentlichen Hände ist schon seit Jahren rückläufig. In den letzten zehn Jahren nahmen die Erträge mit Verlustausgleichscharakter um 4,4 Prozent (115 Millionen Euro) ab. Die Einnahmesurrogate (Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und Erstattungen gemäß Schwerbehindertengesetz) fielen infolge gesetzlicher Änderungen und aufgrund der demografischen Entwicklung um mehr als 18 Prozent (219 Millionen Euro). Aufgrund gestiegener Fahrgastzahlen (plus 7,1 Prozent) und Tarifierhöhungen konnten im gleichen Zeitraum 25,5 Prozent mehr Beförderungserträge eingenommen werden. Der Kostendeckungsgrad wurde deutlich um 9,9 Prozent verbessert, der Fehlbetrag um 18 Prozent reduziert.

Dipl.-Kff. Ursula Sieburg-Gräff

Fachstellenleiterin Verkehrsbetriebswirtschaft

T 0221 57979-106

sieburg-graeff@vdv.de

3 | Entwicklung ausgewählter Größen 2011/2002

	Veränderung 2011/2002
Beförderungserträge	+ 25,5%
Einnahmesurrogate	- 18,2%
Fahrgäste	+ 7,1%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	- 4,4%
Materialaufwand	+ 36,8%
Energieaufwand	+ 66,1%
Personalaufwand	- 7,6%
Beschäftigte	- 14,1%
Verkehrsleistungen FZGkm	+ 10,1%
Fehlbetrag	- 18,0%
Kostendeckungsgrad	+ 9,9%

© VDV

Differenzierte Trends im öffentlichen Personenverkehr – Konjunkturbedingte Rückgänge im Schienengüterverkehr

Besonders im schienengebundenen Personennahverkehr 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, die weiterhin an Attraktivität gewonnen haben. In ländlichen Räumen dagegen wirkten sich sinkende Schülerzahlen und rückläufige Gesamtbevölkerung mancherorts dämpfend aus. Dies gilt insbesondere für den Busverkehr. Nach zwei erfolgreichen Nachkrisenjahren 2010 und 2011 mussten die Unternehmen mit Schienengüterverkehr 2012 wieder Rückgänge hinnehmen. Nach allgemein gutem Start zeichneten sich im Jahresverlauf gedämpfte Erwartungen in verschiedenen schienenaffinen Branchen ab. Diese Entwicklung blieb nicht ohne Folgen für die Transportunternehmen.

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Verkehrsentwicklung spielt sich naturgemäß in Abhängigkeit von gesellschaftlichen, demografischen und vor allem gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren ab. Während für den Personenverkehr neben der Bevölkerungsentwicklung vor allem 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. Das Jahr 2012 begann mit einigem Optimismus, und Deutschland nahm eine wirtschaftliche Vorreiterrolle innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ein. Zwar ist dies im Wesentlichen so geblieben, doch trübten sich auch hierzulande nach und nach die Aussichten etwas ein. Dennoch wurde bereits zu Beginn des Berichtsjahres von den Erstellern des Jahreswirtschaftsberichts der Bundesregierung, der am 18. Januar 2012 vorgelegt wurde, ein BIP von 0,7 Prozent prognostiziert. Damit erreichten sie eine Punktlandung, denn genau diese 0,7 Prozent wurden schließlich auch erreicht. So „erwies sich die deutsche Wirtschaft in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld als widerstandsfähig und trotzte der europäischen Rezession“, wie es der Präsident des Statistischen Bundesamtes, Roderich

Egeler, zu Beginn des Jahres 2013 formulierte. Allerdings kühlte sich die Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte 2012 weiter ab.

Dennoch entwickelten sich die für den Personenverkehr maßgeblichen Größen durchaus positiv. Die Beschäftigungszahlen erreichten wiederum ein höheres Niveau als 2011, und aufgrund von weiteren Lohnsteigerungen erhöhte sich der private Konsum um 1 Prozent. Wenn diese Veränderungsrate auch unterhalb derjenigen des Vorjahres (2011: 1,7 Prozent) zurückbleibt, so übersteigt sie doch deutlich die im vorherigen Jahrzehnt üblicherweise erreichten Steigerungswerte.

Die für die Entwicklung des Güterverkehrs nicht unerheblichen Ausrüstungsinvestitionen erlebten die massivsten Abweichungen gegenüber früheren Erwartungen. Im Sommer 2011 gingen die Prognosen noch von einem deutlichen Plus aus, das sich schließlich in ein Minus von über 4 Prozent verwandelte. Export und Import blieben im deutlichen Plusbereich, konnten jedoch erwartungsgemäß nicht mehr die Wachstumswerte der beiden Vorjahre erreichen. Viele nicht zuletzt für den Schienengüterverkehr bedeutsame Wirtschaftsbereiche entwickelten sich 2012 rückläufig, darunter die Bau-,

1 | Entwicklung volkswirtschaftlicher Eckdaten (Veränderungsrate in Prozent)

	2010/2009	2011/2010	2012/2011
Bruttoinlandsprodukt (jew. Preise, preisbereinigt)	+3,7%	+3,0%	+0,7%
Erwerbstätige	+0,5%	+1,3%	+0,6%
Private Konsumausgaben (preisbereinigt)	+0,6%	+1,5%	+1,0%
Verbraucherpreisindex	+1,1%	+2,3%	+2,0%
Bauinvestitionen	+2,8%	+5,8%	+1,3%
Ausrüstungsinvestitionen	+9,4%	+8,3%	-4,1%
Export	+14,2%	+8,2%	+5,2%
Import	+13,0%	+7,2%	+4,0%

Industrie-, Chemie- und Rohstahlproduktion. Deshalb zeigte sich eine Änderung des Vorzeichens und es ergab sich ein Minus von 3,6 Prozent.

Personenverkehr

Ausgehend von einem hohen Vorjahresniveau entwickelte sich die Nachfrage nach Bussen und Bahnen 2012 – im Bundesdurchschnitt – weiterhin positiv. Bundesweit erhöhte sich das Verkehrsaufkommen um 0,9 Prozent auf 9,8 Milliarden Fahrgäste, die Verkehrsleistung sogar um 1,4 Prozent auf 92,4 Milliarden Personenkilometer. Die Erträge, die die VDV-Mitglieder aus der Fahrgastbeförderung erzielten, erreichten fast die Elf-Milliarden-Euro-Grenze, was einem Ertragszuwachs von 4 Prozent entspricht.

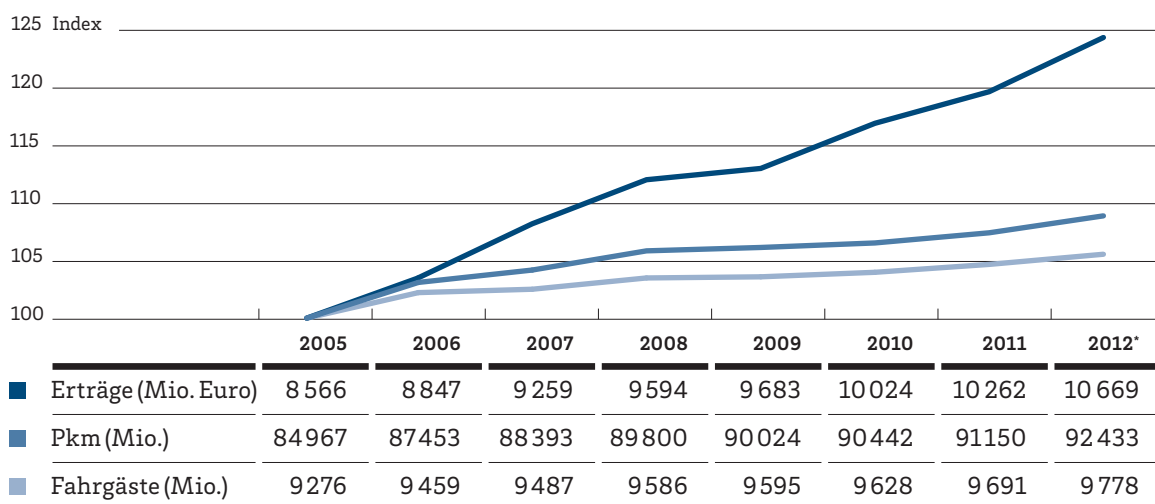
Wie seit Jahren zu beobachten ist, erzielten die Eisenbahnpersonenverkehrsunternehmen auch 2012 mit einem Fahrgastzuwachs von über 3 Prozent wieder die höchsten Steigerungsraten. Ein Teil dieser Zuwächse beruht auf Rückverlagerungen von den BVG auf die S-Bahn Berlin, deren Betriebsabläufe in den letzten beiden Jahren erheblich gestört waren. Auf der anderen Seite ging dies zulasten der U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse des Verkehrssystems der Bundeshauptstadt, die in den ersten Monaten erhebliche Fahrgastverluste erlebten. Das führte dazu, dass die Unternehmen mit Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen auch im Bundesdurchschnitt geringere Fahrgastzuwächse erzielten als in den Vorjahren. Immerhin lagen diese mit 0,5 Prozent im deutlichen Plusbereich.

Im Busverkehr stellt sich die Situation besonders heterogen dar. Hier stehen Zuwächsen in Ballungsgebieten und größeren Städten Verluste in der Region gegenüber, meist bedingt durch Bevölkerungs- und insbesondere Schülerrückgänge. Auf diese Weise nimmt seit einigen Jahren der Anteil der städtischen Busverkehre an den insgesamt im Busverkehr beförderten Fahrgästen der

VDV-Unternehmen tendenziell zu, wodurch die dort erzielten Fahrgastgewinne ein stärkeres Gewicht erlangen. Insgesamt konnte auch im Busverkehr das Verkehrsaufkommen auf dem Vorjahresniveau gehalten werden, während sich die Verkehrsleistung mit einem Minus von 0,4 Prozent leicht rückläufig entwickelte.

Während sich der Anstieg des Wanderungssaldos in der bundesdeutschen Bevölkerung 2012 fortsetzte und die Gesamtbevölkerung dadurch geringfügig anstieg, nahm die Anzahl der Auszubildenden, insbesondere der Schüler, weiterhin deutlich ab. Gegenüber 2011 gestiegen sind dagegen die Anzahl der Studenten und der Erwerbstätigen sowie der Anteil der Bevölkerung über 18 Jahre. Insbesondere die Entwicklung letzterer Größe hat Auswirkungen auf den Motorisierungsgrad. Im Hinblick auf den Erwerb von Fahrerlaubnis und eigenem Pkw sollte die Gruppe der über 18-Jährigen jedoch nicht als homogene Einheit betrachtet werden. Vielmehr zeigt sich in den letzten Jahren ein durchaus differenziertes Verkehrsverhalten in Abhängigkeit vom jeweiligen Lebensalter der Verkehrsteilnehmer oberhalb dieser Altersgrenze. Während die unteren Altersgruppen häufiger das Angebot von Bussen und Bahnen statt des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nutzten, verhielten sich die über 50-Jährigen gegenläufig. Die Männer und Frauen höheren Alters gehören zu dem Teil der Bevölkerung, für den es in den 60er- und 70er-Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts als selbstverständlich galt, zu einem möglichst frühen Zeitpunkt den Führerschein und ein eigenes Fahrzeug zu erwerben und zu nutzen. Diese Einstellung haben sie offensichtlich bis heute beibehalten. Für heutige junge Menschen haben der eigene Pkw und selbst der Erwerb der Fahrerlaubnis dagegen eine geringere Priorität. Sie zeigten sich in ihrer Verkehrsmittelwahl insgesamt flexibler. Wir verweisen an dieser Stelle auf die in der VDV-Statistik 2011 veröffentlichten Auswertungen (s. Seite 10, Abb. 9, 10 und 11). Auch wenn die amtlichen Zahlen zum

2 | Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung und Erträge aus der Fahrgastbeförderung



© VDV | *vorläufig | Index 2005 = 100

Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch nicht vorlagen, ist davon auszugehen, dass die höheren Altersgruppen 2012 weiterhin überproportional anwachsen. Angesichts der beschriebenen Verhaltensunterschiede dürfte sich die Gesamtentwicklung per saldo zuungunsten des ÖPNV ausgewirkt haben.

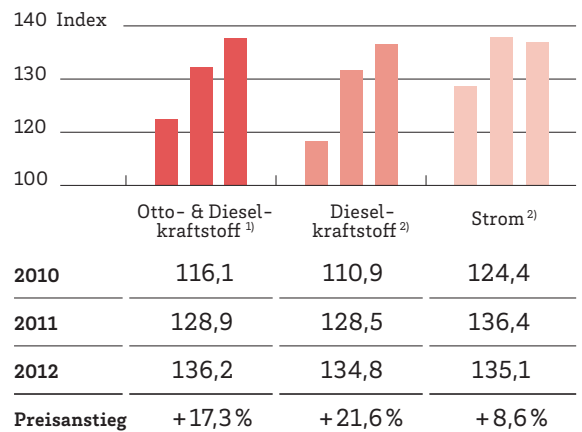
Gegenläufige Wirkung dürften die Kraftstoffpreise gehabt haben. Diese bewegten sich für den Verbraucher im Jahresdurchschnitt auf deutlich höherem Niveau als im Durchschnitt des Vorjahres. Den einen oder anderen Verkehrsteilnehmer mag dies zum Umstieg auf Busse und Bahnen bewegt haben. Allerdings sahen sich auch die Verkehrsunternehmen gezwungen, einen Teil der erheblichen Preissteigerungen für Dieselkraftstoff und Fahrstrom mittels Tarifanpassungen an den Fahrgast weiterzugeben. Dies manifestierte sich in einer deutlichen Ertragssteigerung in Höhe von 4 Prozent (s. o.).

Güterverkehr

In den Jahren 2010 und 2011 hatte sich die bundesdeutsche Wirtschaft schneller erholt als zunächst erwartet. Investitionen und Außenhandel boomten 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, während der Straßengüterverkehr erst 2011 offensiv auf die Überholspur ging und dennoch die 2008er-Werte noch nicht ganz erreichen konnte. Die stark von den Wasserständen der Binnenwasserstraßen abhängige Binnenschifffahrt erlebte nach einem Aufschwung im Jahr 2010 2011 wieder Einbußen. Diese fielen in der Verkehrsleistung erheblich stärker ins Gewicht als im Verkehrsaufkommen. Keiner der Landverkehrsträger konnte 2012 bereits wieder das Leistungsniveau von 2008 erreichen, wobei der öffentliche Schienengüterverkehr diesem Ziel am nächsten kam.

Während die Branche der Binnenschiffer wenigstens einen Teil ihrer wasserstandsbedingten Rückgänge von 2011 aufzuholen vermochte, erwiesen

3 | Energiepreise im Jahresvergleich 2010–2012



© VDV | Index 2005 = 100 | ¹⁾Verbraucherpreisindex
²⁾Erzeugerpreisindex

sich Transportaufkommen und -leistung im Eisenbahn- und Straßenverkehr als rückläufig. Da die kränkelnden Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden“, „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ neben den „sonstigen Produkten“ das Rückgrat vieler Unternehmen des Schienengüterverkehrs darstellen, wundert es nicht, dass diese die Auswirkungen der nachlassenden Konjunktur unmittelbar zu spüren bekommen. Beim Straßenverkehr stellen die „kurzfristigen Konsumgüter“ den weitaus höchsten Leistungsanteil. Die Nachfrage nach diesen Gütern stieg zumindest im privaten Verbrauch 2012 weiterhin an. Dennoch konnten die Rückgänge der anderen relevanten Branchen dadurch offensichtlich nicht ausgeglichen werden. Allerdings fielen Aufkommens- und Leistungsrückgänge des Verkehrsträgers Straße geringer aus als bei der Schiene. Durch die genannten Entwicklungen verschoben sich die Modal-Split-Anteile von Straße und Schiene 2012 wieder geringfügig zugunsten der Binnenschifffahrt.

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

4 | Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen der Verkehrsträger im Güterverkehr

Verkehrsaufkommen in Mio. Tonnen	Veränderung					
	2009	2010	2011	2012*	2012/2008	2012/2011
Straße	2769	2734	2968	2871	- 6,7%	- 3,3%
Schiene	312	356	375	365	- 1,8%	- 2,7%
Binnenschifffahrt	204	230	222	220	- 10,6%	- 1,0%
Verkehrsleistungen in Mrd. Tkm						
Straße	308	313	294	280	- 18,2%	- 4,8%
Schiene	96	107	113	110	- 5,1%	- 3,1%
Binnenschifffahrt	55	62	55	58	- 9,8%	+ 5,1%

© VDV | *vorläufig

Bestellermarkt SPNV: Weitere Gestaltung erfordert konstruktiven Austausch

Der SPNV-Markt funktioniert im Allgemeinen und hakt im Besonderen.
An mangelnder Initiative der Beteiligten liegt das allerdings nicht.

In den letzten Jahren haben die im SPNV engagierten VDV-Mitglieder viel erreicht und durch spartenübergreifende Arbeitsergebnisse zur weiteren Diskussion beigetragen.

Die Entwicklung der letzten Jahre – vor allem die Schwierigkeiten mit der Finanzierung und der Zulassung von Fahrzeugen sowie die allgemeine Unsicherheit über die auf mittlere Sicht verfügbaren Finanzmittel – hat neue Schwerpunkte gesetzt. So hat sie beispielsweise dazu geführt, dass einige Aufgabenträger neue Wege zur Erleichterung der Fahrzeugfinanzierung konzipiert und umgesetzt haben. Ob sich diese Modelle auch auf Dauer bewähren, bleibt abzuwarten. Dem ersten Eindruck nach haben sie jedenfalls zum Gelingen einzelner Verfahren beitragen können.

Über den Berg sind Auftraggeber und Auftragnehmer jedoch nicht. Denn die grundsätzliche Struktur des Bestellermarktes SPNV erlaubt keine Momentaufnahmen. Vielmehr entscheiden die heutigen Verfahren über das zukünftige Angebot, das zukünftige unternehmerische Engagement und – verkehrssowie umweltpolitisch wesentlich – auch über die zukünftige Nachfrage.

Die Personenbahnen im VDV haben sich im Jahr 2012 daher das Ziel gesetzt, mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung des Marktes die Diskussion aufzunehmen. Das Ergebnis ist zum einen eine Bestandsaufnahme zur Vermittlung entscheidender Fakten und Zusammenhänge, zum anderen ein Gesprächsangebot – vor allem an die Aufgabenträger, aber auch direkt an die Politik.

Wesentliche Anknüpfungspunkte sind dabei die derzeit unbefriedigende Risikostruktur des SPNV-Marktes und die teils erhebliche Komplexität der Verfahren selbst. Dabei soll nicht zuletzt vermittelt werden, welche Kriterien bei der Entscheidung für ein Engagement im SPNV den Unternehmen wichtig sind. So können die Aufgabenträger dies aufgreifen und mit unternehmerisch interessanten Verfahren die Beteiligung am Wettbewerb positiv beeinflussen. Die Umsetzung neuer Finanzierungskonzepte einzelner Aufgabenträger zeigt, dass dies funktionieren kann, auch wenn die langfristigen Wirkungen von Kommunalkrediten & Co. noch offen sind.

Neben den bereits seit geraumer Zeit ebenso regelmäßig wie kontrovers diskutierten Themen wie

z. B. die Erlösverantwortung in Verkehrsverträgen sind weitere, teils neue Konflikte bereits heute erkennbar. So ist die aktuelle Zulassungspraxis bei Neufahrzeugen nicht „nur“ ein Ärgernis für die Fahrgäste, sondern auch für das Image des Verkehrssystems Bahn kontraproduktiv und für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich unbefriedigend. Vielmehr kann sie zu neuen und nicht zu unterschätzenden Problemen bei der Finanzierung künftiger Projekte führen.

Von den meisten Bahnen kritisch bewertet werden auch die jüngsten Versuche, Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge aus dem Verkehrsvertrag herauszulösen und gesondert zu vergeben. Hier sehen nicht zuletzt die Hersteller eine Chance, Teile der bisher traditionell den Verkehrsunternehmen obliegenden Wertschöpfung selbst zu übernehmen. Aus Sicht der Bahnen besonders fatal: Werden zusätzlich Doppelbewerbungsverbote ausgesprochen, muss sich das Unternehmen entscheiden, ob es sich auf die Fahrzeugbeschaffung oder einen nachfolgenden Verkehrsvertrag bewirbt. Durch diese erzwungene Verkürzung der Wertschöpfung wird nicht weniger als das Geschäftsmodell vieler Bahnen infrage gestellt.

Anfang des Jahres 2013 haben die Gespräche zwischen den Bahnen und den Aufgabenträgern innerhalb und außerhalb des VDV rund um den Bestellermarkt SPNV begonnen. Der erste Aufschlag lässt hoffen, dass man auch hier gemeinsam zu Ergebnissen kommen wird.

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid

Fachbereichsleiterin

Wirtschaftsangelegenheiten der Eisenbahnen

T 0221 57979-115

hoehnscheid@dvdv.de

Geplante Besteuerung von Kraftfahrt-Selbstbehalten erfolgreich abgewehrt

Gemeinsam mit HDN, HDNA und der Versicherungswirtschaft ist es dem VDV gelungen, für den Bereich der Kraftfahrtversicherung drohende neue Steuerbelastungen in Millionenhöhe für seine Mitgliedsunternehmen abzuwenden.



VDV wehrt sich erfolgreich gegen zusätzliche Steuern bei Kraftfahrtversicherung für ÖPNV-Busse

Versicherungsnehmer mit großen Fuhrparks, wie viele der VDV-Mitgliedsunternehmen mit Busverkehr, vereinbaren für die Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung häufig individuelle Selbstbehalte, bis zu deren Betrag sie einen entstandenen Haftpflichtschaden selbst regulieren. Da sich dadurch das gezeichnete Risiko vermindert, können die Versicherer den Verkehrsunternehmen ermäßigte Prämien anbieten. Dies ist für die Verkehrsunternehmen von Vorteil, da die Eigenabwicklung in Kleinschadenfällen grundsätzlich finanziell günstiger und weniger aufwendig ist.

Für derartige Selbstbehalte und die Prämienminderung, zu der sie führen, fällt keine Versicherungssteuer an. Dies scheint selbstverständlich, da kein Leistungsaustausch stattfindet, soweit der Versicherungsnehmer das Risiko selbst trägt. Das Bundesfinanzministerium, das in derartigen Vertragsgestaltungen eine Steuerumgehung zu wittern glaubte, stellte gleichwohl vor fast einem Jahr den Entwurf einer neuen Regelung für das Versicherungssteuergesetz vor, mit der auch diese Prämienermäßigungen und vom Versicherungsnehmer selbst getragenen realisierten Selbstbehalte als fiktives Versicherungsentgelt eingestuft und damit der Versicherungssteuer von derzeit 19 Prozent unterworfen werden sollten. Verfassungsrechtliche und steuersystematische Bedenken hatte das zuständige Ministerium, im Gegensatz zum VDV, dabei nicht.

Nach konservativen Schätzungen hätte dies für die VDV-Mitgliedsunternehmen mit Busverkehr eine jährliche Mehrbelastung von mindestens zwei

Millionen Euro bedeutet – und das durch eine Steuer, der kein Leistungsaustausch gegenübersteht, was eigentlich als Anknüpfungspunkt für eine Verkehrssteuer unerlässlich ist. Zudem wäre es erforderlich geworden, jeden Schadenfall der Versicherung zu melden, auch wenn dieser selbst reguliert wird – ein ebenso erheblicher wie unnötiger Bürokratieaufwand.

Der VDV hat daher gemeinsam mit HDN/HDNA und den Verbänden der Versicherungswirtschaft das Gesetzgebungsverfahren von der Vorlage des Referentenentwurfs Anfang März 2012 an kritisch begleitet, unmissverständlich auf die erheblichen verfassungsrechtlichen und steuersystematischen Bedenken hingewiesen und die Aufgabe des Vorhabens gefordert. Obwohl sich sowohl das Bundesfinanzministerium als auch das Bundeskabinett, das den Regierungsentwurf noch mit der Selbstbehaltsbesteuerung am 23. Mai 2012 beschlossen hatte, davon wenig beeindruckt zeigten, wurden die vom VDV vorgetragenen Argumente vom Bundesrat aufgenommen und in einer entsprechenden Stellungnahme im Juni 2012 in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht. Auch der Bundestag hat sich diese Einschätzung fraktionsübergreifend zu eigen gemacht, was erfreulicherweise zur Verabschiedung des Gesetzes ohne die geplante Regelung zur Besteuerung der Selbstbehalte am 5. Dezember 2012 geführt hat.

Der Vorgang zeigt, dass die aufmerksame Beobachtung der Gesetzgebung durch den VDV auch abseits der für den ÖPNV zentralen Themen für seine Mitgliedsunternehmen einen erheblichen Mehrwert darstellt. Einmal mehr ist es hier mithilfe der Intervention des VDV gelungen, eine jährliche Mehrbelastung für die Verkehrsunternehmen im siebenstelligen Bereich abzuwenden.

Ass. jur. Daniel Brand

Fachbereichsleiter Arbeits- und allgem. Zivilrecht,
Straf- und Straßenverkehrsrecht
T 0221 57979-116
brand@vdv.de

Eisenbahnstandorte weiterentwickeln und vermarkten

Der Schienengüterverkehr benötigt Standorte, die mit den Logistik- und Transportsystemen der Eisenbahnen, Speditionen und Verladern vernetzt sind. Wichtig für deren Attraktivität sind räumliche Lage, verfügbare Infrastrukturen und standortbezogene Dienstleistungen. Viele Betreiber haben ihre Standorte ausgebaut und weiterentwickelt, vereinzelt wurde sogar in neue Standorte investiert. Zielführend ist der Dialog mit den Nutzern und Ansiedlern. Dieser kann durch den Standortbetreiber als Moderator und „Kümmerer“ organisiert werden.

Es existieren viele Logistikanlagen von Speditionen und Verladern, die zwar einen guten Anschluss an die Straße haben, mit der Schiene aber eher schlecht vernetzt sind. Die Rangierbahnhöfe, immerhin die wichtigsten Zugbildungsanlagen, verfügen vor Ort selten über Logistik- und Umschlaganlagen. Die räumliche Distanz zwischen Logistik- und Eisenbahnanlagen ist häufig ein ausschlaggebender Grund für die Nichtberücksichtigung der Schiene.

Aus mehreren Gründen ist die Schiene in den letzten Jahren für die Logistik wieder interessanter geworden. Viele Betreiber von Industrieparks, Güterverkehrszentren oder Häfen haben deswegen ihre Schieneninfrastruktur ausgebaut und ihre örtlichen Bahndienstleistungen erweitert. Auch Eisenbahnen, die öffentliche Bahnhöfe betreiben, sehen sich zunehmend als Standortbetreiber mit erweiterten Aufgabenstellungen.

Standortbetreiber sollten die Anforderungen der Nutzer/Ansiedler kennen und in die eigenen Entwicklungspläne einfließen lassen. Die Logistik ist insbesondere an Umschlaganlagen, Lagermöglichkeiten, optimaler Anbindung an die Verkehrsträger und Transportvolumina für Bündelungen interessiert. Der Eisenbahnbetrieb benötigt neben Gleisinfrastrukturen auch technische Dienste für Fahrzeuge, Tankstellen, Personaldienstleistungen, Einrichtungen für das Betriebspersonal und Rangierleistungen vor Ort. Auch die technischen und betrieblichen Bedingungen für Zug- und

Häfen berücksichtigen Anforderungen von Logistik und Eisenbahn (Wanne Westhafen)

Rangierfahrten spielen für die Eisenbahnen eine zentrale Rolle. Ein wesentlicher Vorteil kann erzielt werden, wenn ein Standort die Anforderungen der Logistik und des Eisenbahnbetriebs erfüllen kann. Weiterhin ist eine aktive Ansiedlungspolitik sinnvoll, denn Transportkunden und Dienstleister am Standort oder in dessen Nähe ziehen in der Regel weitere Nachfrage und Angebote nach sich.

Um alle Aspekte berücksichtigen zu können, bedarf es eines „Kümmerers“, der den Blick für das Ganze hat und wie ein Moderator den Dialog der Beteiligten organisiert. Er schaut dabei nicht nur auf sein eigenes Angebot, sondern bindet auch Einrichtungen und Dienstleistungen anderer Unternehmen am Standort oder in der Nachbarschaft in seine Aktivitäten mit ein. So kann er beispielsweise als Anlaufstelle für interessierte Unternehmen auftreten und standortbezogene Informationen weitergeben sowie Kontakte herstellen. Weiterhin kann er regelmäßige Treffen von Standortinteressenten organisieren und gemeinsame Marketingaktivitäten initiieren. Unternehmensansiedlungen können durch eine intensive Zusammenarbeit mit der Immobilienwirtschaft und der Wirtschaftsförderung gefördert werden.

Bei der Weiterentwicklung und Vermarktung von Standorten haben Häfen und Betreiber von Industrieparks/Güterverkehrszentren bereits einschlägige Erfahrungen gemacht. Aber auch Eisenbahnen, die z. B. attraktive Bahnhöfe betreiben, können Aufgaben eines Kümmerers am Standort übernehmen. Um seinen Mitgliedern entsprechende Anregungen zu geben, wird der VDV in Kürze eine Ideensammlung zu diesem Thema zur Verfügung stellen.

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



VDV setzt sich erfolgreich für die Fortsetzung der Gleisanschlussförderung in Deutschland ein

Mit der Veröffentlichung der neuen Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) im Verkehrsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 31. Dezember 2012 ist die Fortsetzung dieses erfolgreichen Public-Private-Partnership-Modells bis Ende August 2016 sichergestellt. Interessierten Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft, die im Fokus dieses Instrumentariums stehen, wird damit die notwendige Investitionssicherheit gegeben.

Seit der Wiedereinführung der Gleisanschlussförderung im Jahr 2004, die der VDV seinerzeit maßgeblich initiiert hat, konnten mittlerweile rund 120 Projekte erfolgreich realisiert werden. Damit ist die Gleisanschlussförderung das bisher erfolgreichste Instrument zur Verlagerung von Straßengüterverkehren auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene. Konkret ist das bundesdeutsche Straßennetz im zurückliegenden Zeitraum um rund 456 000 Lkw-Fahrten entlastet worden. Der Umweltentlastungseffekt kann sich mit mehr als 200 000 Tonnen CO₂-Ersparnis pro Jahr mehr als sehen lassen.

Neuerungen und Verbesserungen

Um die Gleisanschlussförderung künftig noch effizienter und erfolgreicher zu gestalten, konnte in der aktuellen Textfassung eine Reihe von Verbesserungen aufgenommen werden. Hierzu zählt die Verlängerung der Laufzeit von bisher drei auf künftig vier Jahre. Aufgrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit entfällt die bisherige Differenzierung in der Ausrichtung und Förderhöhe zwischen dem Neubau und der Reaktivierung/dem Ausbau eines Gleisanschlusses. Zukünftig werden die Zuwendungen als Höchstwert je Tonne erzielten Schienengüterverkehrsaufkommens pro Jahr (8 Euro pro Tonne) oder alternativ 1 000 Tonnen-km erzielter Schienengüterverkehrsleistung (32 Euro pro 1 000 Tonnen-km) festgelegt. Das Verfahren zum Nachweis der verlagerten Mengen wurde den realen Marktverhältnissen angepasst.

Der Zeitraum, in dem nachzuweisen ist, dass mit dem geförderten Gleisanschluss mindestens das neue oder das bisherige und zusätzliche Transportvolumen abgewickelt wird, beginnt künftig am 1. Januar des auf die Inbetriebnahme folgenden Jahres. Bisher war dieser Nachweis bereits ab dem Jahr der Inbetriebnahme zu führen. Gleichermaßen wurde eine Flexibilisierung bei der Nachweisführung der verlagerten Mengen über den gewährten Förderzeitraum insgesamt realisiert. Hintergrund ist, dass das Transportaufkommen der verladenden Wirtschaft nicht statisch ist, sondern aus konjunkturellen Gründen häufig schwankt. Da half die bisherige Möglichkeit der Verlängerung des Nachweiszeitraums von fünf auf sieben Jahre nicht im erhofften Maß.

In Zukunft soll der Nachweis der prognostizierten Transporte der geforderten fünf Jahre innerhalb eines Zeitraums von höchstens zehn Jahren erfolgen. Zur Erhöhung der Akzeptanz der Gleisanschlussförderrichtlinie reicht dann eine Erklärung aus, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen entweder den Anschluss bedient oder aber beabsichtigt, diesen zu bedienen. Bisher hatte der Antragsteller zum Nachweis der Anbindung an das öffentliche Netz und der Bedienung des Gleisanschlusses einen Vertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einen Transportrahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren vorzulegen. Aufgrund der allgemeinen Marktsituation hat sich diese Anforderung in der Vergangenheit als nicht praktikabel herausgestellt.

Ausblick

Der VDV wird sich weiterhin aktiv an der Fortentwicklung der Gleisanschlussförderung beteiligen. Gleichzeitig sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dem Wagenladungsverkehr der Güterbahnen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss insgesamt eine immens hohe Bedeutung zukommt. So ist in einer Studie für das BMVBS eindrucksvoll nachgewiesen worden, dass Gleisanschlussverkehr unverändert den Rückhalt für den Einzelwagenladungsverkehr bilden. Konkret bedeutet dies, dass rund 46 Prozent des für den Einzelwagenladungsverkehr prognostizierten Zuwachses bis zum Jahr 2025 auf Verkehren beruhen, die ihre Quelle und/oder ihr Ziel in einem Gleisanschluss haben.

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



Recast des ersten Eisenbahnpakets unter Dach und Fach

In den Sommermonaten des Jahres 2012 haben sich Europäisches Parlament, Rat und Kommission auf einen politischen Kompromiss zur Überarbeitung der EU-Eisenbahnrichtlinien, den sogenannten Recast des ersten EU-Eisenbahnpakets, verständigt. Die Beschlussgremien haben die neuen Richtlinienentwürfe verabschiedet. Am 14.12.2012 wurde die Richtlinie 2012/34/EU „zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums“ (sog. Recast-Richtlinie) veröffentlicht. Sie ersetzt mehrere grundlegende Rechtsakte des EU-Eisenbahnrechts, insbesondere die Richtlinien 91/440/EWG sowie die Richtlinie 2001/14/EG.

Der VDV hatte sich mit mehreren Positionspapieren und zahlreichen Gesprächen mit Repräsentanten aller EU-Institutionen aktiv am Diskussionsprozess um den Recast beteiligt.

Ein zentraler Diskussionspunkt waren die Regelungen zur Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Serviceeinrichtungen, insbesondere den Wartungseinrichtungen. Die amtliche Fassung der neuen Richtlinie 2012/34/EU verlangt die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu allen Serviceeinrichtungen und den dort angebotenen Leistungen durch die jeweils zuständigen Regulierungsstellen, unabhängig von der konkreten Marktsituation. Mit dem grundsätzlichen Einwand, Serviceeinrichtungen nur dann in die Regulierung einzubeziehen, wenn bezogen auf den Marktzugang ein monopolistischer Engpass im Sinne der Essential-Facility-Doktrin vorliegt, konnte der VDV also nicht punkten. Insgesamt haben aber die Argumente des VDV dazu beigetragen, dass die europäischen Vorgaben zur Regulierung der Serviceeinrichtungen im Detail deutlich praxisingerechter ausgefallen sind als ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen. So ist beispielsweise die unter bestimmten Bedingungen vorgesehene rechtliche Separierung von Serviceeinrichtungen, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgehalten werden, im finalen Richtlinienentwurf nicht mehr enthalten. Ebenso besteht die Pflicht zur Ausschreibung oder zum Leasing von nicht mehr genutzten Serviceeinrichtungen nicht, wie in der ursprünglichen Fassung, voraussetzunglos. Sie setzt nun – wie vom VDV gefordert – den Bedarfsnachweis eines am Zugang interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmens voraus.

Besonders hervorzuheben ist die auch vom VDV geforderte und bis zuletzt von einzelnen Mitgliedstaaten vehement abgelehnte Regelung, nach der die Mitgliedstaaten, sofern sie einen Regulierungsanspruch für bestimmte Infrastrukturen erheben, verpflichtet werden, mit den betreffenden Infrastrukturunternehmen längerfristige Finanzierungsvereinbarungen abzuschließen. Nach geltendem europäischem Recht jedenfalls „sorgen die Mitgliedstaaten – soweit angezeigt – dafür, dass zwischen der zuständigen Behörde und dem

Infrastrukturbetreiber für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren eine vertragliche Vereinbarung geschlossen wird“ (Ril 2012/34/EU Art. 30 Abs. 2). Die Grundsätze und Eckdaten dieser Vereinbarung sind im Anhang V der Richtlinie beschrieben und entsprechen weitgehend dem, was in Deutschland als Inhalt von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen verstanden wird.

Gerade mit Blick auf die Regulierungsdebatte in Deutschland ist es wichtig, dass die hierzulande teils enge Sicht auf die vermeintlichen Vorteile einer Anreizregulierung in Europa keineswegs geteilt wird. Sehr pragmatisch wird dort zwar die Forderung nach verbindlichen Anreizmodellen zur Effizienzsteigerung für das natürliche Monopol der Infrastrukturbetreiber erhoben. Gleichwohl bleibt es den Mitgliedstaaten überlassen, welche Anreizmodelle hierbei tatsächlich zum Einsatz kommen.

Selbstverständlich bietet der Recast auch Anlass für kritische Anmerkungen. Es liegt aber häufig an den Mitgliedstaaten, mit welcher Brille die europäischen Vorgaben gelesen und dann in nationales Recht umgesetzt werden. Dies gilt auch und gerade für das Aufgreifen einzelner Ausnahmetatbestände. In jedem Fall bestehen erhebliche Spielräume, den veränderten Ordnungsrahmen für den europäischen Eisenbahnverkehr zum Nutzen für die Bahnen und deren Kunden in das Eisenbahnrecht der Mitgliedstaaten zu übertragen.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

Fachbereichsleiter Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr

T 0221 57979-172

kerth@vdv.de

Was lange währt, wird endlich gut: Das neue deutsch-polnische Abkommen zum Eisenbahnverkehr

Am 14.11.2012 wurde in Berlin das „Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze“ unterzeichnet. Es wird für den Eisenbahnverkehr zwischen beiden Staaten eine neue, verlässliche Rechtsgrundlage bilden.



Eine Diesellok der Havelländischen Eisenbahn AG im deutsch-polnischen Grenzverkehr

Ausgangslage

Unabhängig von der europäischen Gesetzgebung zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums sind nach wie vor bilaterale Regelungen zwischen benachbarten Staaten zum grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr erforderlich. Die deutsch-polnischen Abkommen aus den Jahren 1959 und 1971 sind bereits seit dem 3.10.1990 erloschen, mangels Ersatz werden sie jedoch bislang „auf Vertrauensbasis“ weiter angewandt. Die Verhandlungen zu einem Nachfolgeabkommen begannen bereits im Jahre 1991, nach mehreren Unterbrechungen wurden sie ab 2008 unter Einbeziehung von Fachleuten der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG und PKP PLK S.A., der Eisenbahnaufsichtsbehörden sowie des VDV und der polnischen Wirtschaftskammer für Landverkehr (IGTL) zielgerichtet zum Abschluss gebracht.

Wichtige Inhalte des neuen Abkommens

Das neue polnisch-deutsche Abkommen wurde geschlossen „im Bestreben“, so die Präambel, „den Eisenbahnverkehr über die deutsch-polnische Staatsgrenze weiter zu verbessern, mit dem Ziel, den Anteil des nachhaltigen Eisenbahnverkehrs an der Personen- und Güterbeförderung zu steigern“. Dazu verpflichten sich beide Staaten, „die erforderlichen Maßnahmen zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze“ zu treffen. Die Akteure der Zusammenarbeit werden konkret benannt:

- Eisenbahnaufsichtsbehörden
- Aufgabenträger des SPNV
- die Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ein Kernpunkt des Abkommens ist Artikel 8 „Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze“; hier wird vereinbart, dass der Eisenbahnverkehr auf den sogenannten „Grenzbetriebsstrecken“ auch nach dem Recht des jeweiligen Nachbarlandes stattfinden kann. Diese Bestimmung, für die sich VDV und IGTL vehement eingesetzt haben, soll bestehende und zukünftige Besonderheiten an der Schnittstelle beider Eisenbahnsysteme auf eine verlässliche Rechtsgrundlage stellen.

Neben dem Grenzverkehr regelt das Abkommen den sogenannten „erleichterten Durchgangsverkehr“: Die Strecke Görlitz – Zittau quert mehrfach die gemeinsame Staatsgrenze und ist im Mittelabschnitt mit einer polnischen Eisenbahnstrecke vereinigt. Dank des „erleichterten Durchgangsverkehrs“ können Züge des deutschen wie auch des polnischen Binnenverkehrs diese Strecke wie eine inländische Strecke nutzen. Daneben regelt das Abkommen u. a. die etwaige vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen. Da nicht alle Fragen per Federstrich im Abkommen gelöst werden, ist die Einberufung einer bilateralen Arbeitsgruppe vorgesehen.

Ausblick

Um das deutsch-polnische Abkommen mit Leben zu erwecken und dem Eisenbahnverkehr zwischen beiden Ländern neue Impulse zu geben, steht nun noch die Ratifikation im polnischen Sejm und im Deutschen Bundestag an. Doch bereits heute sollten sich alle Beteiligten, von den Eisenbahnen über die Aufgabenträger des SPNV bis zu den Eisenbahnaufsichtsbehörden, aktiv damit beschäftigen, in welchen Fragen das neue Abkommen zu tatsächlichen Erleichterungen und Verbesserungen des deutsch-polnischen Eisenbahnverkehrs führen kann. Daneben ist das Augenmerk aller Beteiligten verstärkt auf den Ausbau und die Modernisierung der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zu richten – eine Frage, die nicht Gegenstand dieses Abkommens ist.

Dipl.-Volksw. Götz Walther

Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb
T 030 399932-31
walther@vdv.de

Regulierung macht Spaß – aber nicht jedem

Nachdem der Berg jahrelang kreite, schickte er sich an, nicht nur die sprichwörtliche Maus, sondern einen Elefanten zu gebären. Schlanke 72 Seiten stark ist der Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich, mit Begründung gar 242 Seiten. Zum Vergleich: Die heutige Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung kommt mit 12 Seiten Text aus.

„Für die Bundesnetzagentur ergibt sich aus dem Eisenbahnregulierungsgesetz ein jährlicher zusätzlicher Erfüllungsaufwand an Personal von insgesamt 49 956 Stunden. Dies entspricht 30 Stellen.“ (BR-Drs. 559/12, Seite 118). Hinzu kommen zwei Stellen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und drei Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Der „Stellenwert“ insbesondere der Bundesnetzagentur wird also im wahrsten Sinne des Wortes deutlich erhöht. So macht Regulierung aus Behrdensicht gewiss viel Spaß.

Ein starker Regulierer ist übrigens ganz im Sinne des VDV. Um namentlich die Trennung von Infrastruktur und Transport bei integrierten Eisenbahnunternehmen zu vermeiden, „benötigen wir in Deutschland in allererster Linie eine qualifizierte und funktionierende Regulierung“ (VDV-Presse-Information Nr. 37/2012 vom 15.11.2012).

Freilich: Wo Licht ist, da ist auch Schatten. So geht die Bundesregierung zum Teil deutlich über europarechtliche Regulierungsvorgaben hinaus. Dies betrifft insbesondere die Vorschriften zur Entgeltregulierung im Allgemeinen und zur Anreizregulierung im Besonderen, zur Missbrauchsaufsicht beim Vertrieb von Fahrausweisen, aber auch zur Regulierung und zur Stilllegung von Serviceeinrichtungen sowie zur Regulierung von Rangierdienstleistungen.

Die Ausgestaltung der Regulierung ist nahezu vollständig auf große und dominante Infrastrukturunternehmen orientiert. Kann man schon hier Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Regulierung haben, ist die Verhältnismäßigkeit jedenfalls im Hinblick auf kleine und mittelgroße Unternehmen nicht mehr gewahrt. Ihnen macht Regulierung wohl weniger Spaß.

Ausgezahlt haben sich die hartnäckigen Bemühungen des VDV um praxisgerechtere regulatorische Vorgaben in bestimmten Segmenten:

Wartungseinrichtungen

Seit Jahr und Tag setzt sich der VDV dafür ein, Wartungseinrichtungen tunlichst von der Regulierung auszunehmen. Für das Gebiet der BRD besteht kein Bedürfnis nach einer Regulierung von Wartungseinrichtungen. In Deutschland existiert ein funktionierender, von Wettbewerb geprägter Eisenbahnstandhaltungsmarkt. Es gibt genügend vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen.

Dies unverzüglich nach dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes im Wege einer Marktanalyse zu untersuchen, wird der Bundesnetzagentur aufgegeben. Haben sich nach dem Ergebnis der Prüfung beim Zugang zu Wartungseinrichtungen Verhältnisse entwickelt, die einem funktionierenden und tragfähigen Wettbewerb ganz oder teilweise entsprechen, kann zugelassen werden, dass bestimmte eisenbahnregulierungsrechtliche Verpflichtungen der betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen von diesen nicht weiter einzuhalten sind.

Werksbahnen

Als problematisch hat sich seit Langem auch der Zugang zu Werks- und Industriebahnen erwiesen. Dies gilt namentlich für Standorte, an denen sich Chemie- und Industrieparks entwickelt haben. Die Bundesnetzagentur vertrat ursprünglich die Auffassung, dass auch dort unbeschränkter Zugang zu gewährleisten sei.

Der VDV hatte stets dafür plädiert, dass hier Besonderheiten Platz greifen müssen. Im Dialog mit der Bundesnetzagentur konnte bereits im Wege einer kreativen Auslegung der bestehenden Vorschriften erreicht werden, dass bei Vorliegen einer sogenannten Verladergemeinschaft nur eingeschränkte Zugangsrechte bestehen. Die Vorstellungen des VDV sind jetzt – auch wenn das BMVBS naturgemäß nicht jede Maximalforderung der Werksbahnen akzeptieren konnte – nahezu vollumfänglich in den Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes eingeflossen. Damit erhalten alle Beteiligten die nötige Rechtssicherheit.

Ausblick

Ob das Eisenbahnregulierungsgesetz noch in dieser Legislaturperiode das Licht der Welt erblickt, wird in der Fachpresse zum Teil bezweifelt. Dessen ungeachtet geht der VDV unvermindert auf politische Entscheidungsträger zu, um diese vom Nachbesorgungsbedarf aus Sicht der Unternehmen zu überzeugen.

Ass. jur. Michael Fabian

Fachbereichsleiter Eisenbahnrecht

T 0221 57979-144

fabian@vdv.de

Technik und Normung

Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF): Fachkompetenz in der Eisenbahnfahrzeugtechnik

In einem nicht unerheblichen Umfang sind die im Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) formulierten Regeln der Technik in einem abgestimmten Entwicklungs- und Anwendungsprozess im Sektor zu anerkannten Regeln der Technik qualifiziert worden. Von der Gründung des Ausschusses im Mai 1966 bis in die Gegenwart konnte dieses fahrzeugtechnische Fachgremium des Verbandes auf eine Vielzahl von hervorragenden Fachleuten aus den Mitgliedsunternehmen zurückgreifen, die sich sehr engagiert in die ehrenamtliche Verbandsarbeit, insbesondere in die Arbeit des Ausschusses, eingebracht haben.

Der Ausschuss hat für seine Arbeit folgende Ziele formuliert:

- Den Stand der Technik für Eisenbahnfahrzeuge, dazugehörige maschinelle Anlagen und deren Sicherheit mitzuerarbeiten und weiterzuentwickeln.
- Die Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs zu fördern.
- Die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge und die Innovationskraft positiv zu beeinflussen.
- Die Zusammenarbeit der Betreiber von Schienenfahrzeugen untereinander zu fördern.

Im Zeitraum der letzten fünf Jahre haben der AEF und seine Unterausschüsse bzw. Ad-hoc-Arbeitsgruppen folgende Vorhaben abschließen und die zugehörigen Arbeitsergebnisse veröffentlichen können:

- VDV-Schrift 200 (01/2008): „Rangier- und Streckenlokomotive mit Brennkraftantrieb für den Werks- und Industriebahneinsatz sowie den Güternahverkehr.“
- VDV-Schrift 758 (03/2009): „Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb“, in Kooperation mit dem Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB).
- VDV-Schrift 885 (10/2010): „Instandhaltungsfaden Bremsen und Druckluftbehälter bei den NE“ (IBD-NE).
- VDV-Schrift 827 (12/2010): „Empfehlungen für die Gestaltung von Werkstätten für Personenzüge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)“, in Kooperation mit dem Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW).

Kurz- bzw. mittelfristig hat der AEF folgende Arbeitsschwerpunkte und Fachthemen zum Inhalt seiner Arbeit gemacht:

- VDV-Schrift 203 (Entwurf 10/2012): „Anforderungskatalog für Regionaltriebwagen.“ Die Schrift bezieht sich auf Schienenfahrzeuge der nächsten Generation, deren Einsatz ab ca. 2015 zu erwarten ist.
- VDV-Schrift 886 (Entwurf 01/2013): „Leitfaden für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen.“ Die VDV-Schrift versteht sich als Handlungsanleitung für die Organisation der

Fahrzeuginstandhaltung unter Berücksichtigung der aktuellen gesetzlichen Anforderungen. Es werden die Prozessbeteiligten, ihre Verantwortung und die Wechselwirkungen zwischen den Beteiligten dargestellt.

Der Themenkomplex „Instandhaltungs- und Zulassungsmanagement“ ist der Schwerpunkt einer in Gründung befindlichen Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die sich folgenden Schwerpunktthemen widmen wird:

- Instandhaltungssysteme (Halter- bzw. ECM-Verantwortung), derzeit als erster Bearbeitungsschritt in der Arbeitsgruppe.
- Betrachtung von fahrzeugbezogenen Aspekten des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) im Sinne des Anhangs III der RL 2004/49/EG.
- Begleitung der Umsetzung der CSM-VO, bezogen auf Fahrzeuge. Als Arbeitsergebnis wird eine eigene VDV-Schrift angestrebt.
- Betrachtung von Zulassungsaspekten im Rahmen der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) für Eisenbahnfahrzeuge (z. B. im Zusammenhang mit LL-Sohlen, K-Sohlen, Umrüstung von GG- auf LL-Sohlen).
- Betrachtung von fahrzeugspezifischen Aspekten aus weiteren (EU-)Regelwerken, z. B. Beschriftung aus der TSI OPE etc.

Im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung sind für Schwerpunktkomponenten auf der Basis von Herstellervorgaben und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse bei Haltern und Betreibern neue branchenspezifische Regelwerke zu erstellen.

Bezüglich des in Planung befindlichen Projektes „Neuausrichtung der Regelwerksarbeit des VDV für Eisenbahnen“ wird sich der AEF an der Erarbeitung und Betreuung von speziellen technischen Themenstellungen intensiv beteiligen und für Einzelthemen auch die Federführung übernehmen.

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

Regionalstadtbahnen (TramTrains) – ein Erfolgskonzept mit Zukunftsaussicht?

Seit vielen Jahren werden u. a. in den Regionen um Karlsruhe, Kassel und Saarbrücken, aber auch in Spanien und Frankreich erfolgreich Regionalstadtbahnen betrieben. Um die Systeme vorhalten bzw. einrichten zu können, sind allerdings auch Investitionen notwendig, die einer politischen Unterstützung bedürfen. Leider sind neben den o. g. Erfolgen auch Vorhaben aus dem Projektstadium, wie in Kiel, Braunschweig und Salzburg-Freilassing, nicht herausgekommen.

Seit Einführung der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) unterliegen die Fahrzeugzulassungen der Regionalstadtbahnfahrzeuge (TramTrains) für den eisenbahntechnischen Teil zunehmend den europäischen Regelungen. Die Fahrzeuge der heutigen Projekte werden nach BOStrab und nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zugelassen, und nicht wie die Vorläuferfahrzeuge, ergänzend zur BOStrab nach LNT-Richtlinie. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hält die LNT-Richtlinie nicht mehr in allen Belangen für zeitgemäß und bezieht sich entsprechend auf die EBO. Diese Einstellung führt zur vollständigen Einhaltung der EBO-Anforderungen, was wiederum eine Kostensteigerung zur Folge hat. Aus diesem Grund sind seit Jahren auch keine Vorhaben mehr aus dem Projektstadium herausgekommen.

Diese Entwicklung hat der VDV zum Anlass genommen, eine Arbeitsgruppe für dieses Thema zu gründen. Vertreten hierin sind die Verkehrsbetriebe mit Regionalstadtbahnssystemen (Chemnitz, Karlsruhe, Kassel und Saarbrücken). Daneben haben sich die deutschen Hersteller der Fahrzeuge und auch der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht des Landes Sachsen-Anhalt angeschlossen, der Aufgaben der Fahrzeugzulassung des EBA für die neuen Karlsruher Fahrzeuge übernimmt. Es stellte sich heraus, dass ein deutlicher Anstieg der Anforderungen im Vergleich zu den Projekten der Vorjahre entstanden ist. Hier gilt es gegenzusteuern und eine Entwicklung zu stoppen, die auf Dauer auch die bestehenden Betriebe gefährdet.

2012 besuchte auf Initiative des VDV die ERA-Arbeitsgruppe „TSI RST“ (Technische Spezifikation für die Interoperabilität – Rolling Stock) die Verkehrsbetriebe in Karlsruhe und Mulhouse (Elsass), um sich ein Bild von den betrieblichen Rahmenbedingungen und den dort verwendeten Fahrzeugen und deren Technik zu machen. Die Teilnehmer kamen sowohl von der European Railway Agency (ERA) und den nationalen Sicherheitsbehörden aus sieben europäischen Ländern als auch von diversen europäischen Betreibern und Herstellern. Im Abschlussreport der ERA an die EU-Kommission ist dieser Besuch ausdrücklich erwähnt worden.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Empfehlung, die TramTrains aus dem Anwendungsbereich der TSI herauszunehmen, maßgeblich mitentschieden hat. Es konnte überzeugend dargestellt werden, dass diese Art von Fahrzeugen und deren Betrieb (zugelassen nach BOStrab und LNT-Richtlinie) keine Einschränkung des interoperablen Verkehrs bedeutet und durch kompensierende Maßnahmen die Sicherheit auf den EBO-Strecken nicht eingeschränkt, sondern eher übererfüllt ist. Aus diesem Anlass analysierte die Arbeitsgruppe des VDV die LNT-Richtlinie und bescheinigte auch heute noch eine gute Anwendbarkeit dieser Richtlinie. Sie basiert auf Gutachten und Erfahrungen der frühen 90er-Jahre. Einige der Regelungen, wie z. B. die Brandschutznorm DIN 5510 und die Fahrzeugfestigkeitsnorm DIN 5560, wurden mittlerweile in die EN 45545 bzw. in die EN 12663-1 überführt und weitere europäische Normen wie die Kollisions-sicherheit EN 15227 sind neu in Kraft getreten. Andererseits kann aufgrund der heutigen Erfahrung festgestellt werden, dass keine der zum damaligen Zeitpunkt angenommenen Gefährdungen zu einem Unfall geführt hat und der Verkehr mit TramTrains somit als sicher eingestuft werden kann.

Um dieser Weiterentwicklung Rechnung zu tragen, wurde ein Entwurf der überarbeiteten LNT-Richtlinie an das BMVBS und das EBA zur Notifizierung gegenüber den TSI übermittelt. Aktuell werden die Aufwendungen ermittelt, die zusätzlich zur BOStrab gemäß LNT-Richtlinie erforderlich sind und denjenigen Anforderungen gegenübergestellt, die nach EBO erbracht werden müssen. Ziel der Übersicht ist, die Mehraufwendungen im Zulassungsverfahren aufzuzeigen und unnötige Anforderungen zu identifizieren.

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

Instandhaltung von Schienenfahrzeugen – Qualifizierung und Zertifizierung

Führt Ihr Unternehmen Instandhaltungsarbeiten an Schienenfahrzeugen durch oder geben Sie solche Arbeiten in Auftrag? Sind Sie und Ihr Auftragnehmer in dem Fall auch z. B. für Schweiß- und Klebarbeiten zertifiziert, wenn Sie Schweißen oder Kleben nur als Dienstleistung beziehen?

Insbesondere letztgenannte Forderung wird von vielen unserer Mitgliedsunternehmen als unverhältnismäßig hoch angesehen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Auftraggeber eine Zertifizierung und das damit verbundene Know-how vorweisen soll, wenn er eine normkonform qualifizierte Fachfirma mit schweiß- oder klebtechnischen Aufgaben betraut. Dies ist unabhängig davon, ob die Schienenfahrzeuge im Geltungsbereich der BOStrab oder der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zum Einsatz kommen. Aus Sicht des VDV ist es im Sinne einer sicheren Betriebsführung hinreichend, wenn derjenige Betrieb, der an sicherheitsrelevanten Bauteilen z. B. Schweiß- oder Klebarbeiten durchführt, auch entsprechend geschultes Personal und geeignete Fertigungseinrichtungen einsetzt.

Inwieweit eine solche anwenderspezifische Qualifizierung zwingend mit einer Zertifizierung verbunden sein muss und wie dies die relevanten Normen widerspiegeln, wurde auf Bestreben und unter intensiver Mitwirkung des VDV in einer sogenannten „Taskforce Zertifizierung“ des DIN herausgearbeitet.

Wann greifen Zertifizierungsforderungen?

Zertifizierungsforderungen, auch Konformitätsbewertung genannt, sind historisch gewachsen. Einhergehend mit der zunehmenden Marktliberalisierung sind sie insbesondere im Sinne eines freien Wettbewerbs und zur Vermeidung von Zugangsbeschränkungen mittlerweile in Normen unzulässig.

Sie können nur durch Rechtsvorschriften oder Behördenforderungen erhoben oder im Rahmen einer privatwirtschaftlichen Vereinbarung, z. B. zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer, einer Instandhaltungsdienstleistung festgelegt werden.

Aus diesem Grund hat die „Taskforce Zertifizierung“ des DIN entschieden, alle mit Zertifizierungsforderungen behafteten Normen zu bereinigen, ohne dabei das sicherheitsrelevante Qualifizierungsniveau von Personal und Fertigungseinrichtungen zu senken. Dies führt zu dem Schluss, dass bereits vor der Bereinigung die Erfüllung der normativen Zertifizierungsforderungen nicht zwingend erforderlich war und derzeit im Eisenbahnsektor existierende Anordnungen – Zertifizierungsforderungen aus den Normen abzuleiten – auf eine unzutreffende Basis referenzieren.

Privatwirtschaftliche Vereinbarungen sind hiervon selbstverständlich ausgenommen, denn Zertifizierungen können durchaus nützlich sein. Ist ein Betrieb für Schweißen, Kleben und zerstörungsfreies Prüfen zertifiziert, kann dies z. B. die „Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen“ gemäß Verordnung (EU) 445/2011 erleichtern oder als Verkaufsargument für Instandhaltungsdienstleistungen genutzt werden.

Aktualisierung der Normen

Die sukzessive Bereinigung der Normen wird der VDV auf nationaler und internationaler Ebene weiterhin intensiv begleiten. Dabei liegt der Fokus auf

- Betrieben, die nur beauftragen, aber weder eine fachspezifische Qualifizierung noch eine Zertifizierung zwingend benötigen;
- Instandhaltungsdienstleistern, die nicht mehr sanktioniert werden können, wenn sie für „nicht zertifizierte“ Auftraggeber arbeiten;
- den im Eisenbahnsektor existierenden Zertifizierungsforderungen, die auf einer rechtlich korrekten Basis gestellt werden;
- den für einen sicheren Betrieb hinreichenden Qualifizierungsanforderungen anstelle von Zertifizierungen.

Qualifizierung und Zertifizierung für Faserverbundbauteile

Auch für die Instandsetzung von Faserverbundbauteilen ist in absehbarer Zeit zumindest im Eisenbahnsektor die Veröffentlichung eines Normentwurfes vorgesehen.

Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit wird sich der VDV auch hier stark engagieren, damit Qualifizierungsanforderungen nur für diejenigen Anwender gelten, die sicherheitsrelevante Faserverbundbauteile herstellen und instandsetzen.

Dipl.-Ing. (TH) Michael Sikorski

Fachbereichsleiter Schienenfahrzeugtechnik –
Normungsfragen
T 0221 57979-165
sikorski@vdv.de

EU-Normungsaktivitäten im Urban-Rail-Sektor

Die Zahl der relevanten Normen für Fahrzeuge und Infrastruktur im Bereich Eisenbahn ist relativ groß. Es ist eine Herausforderung, aus den mehr als 500 Standards die für den Urban-Rail-Sektor (SPNV) anwendbaren Teile zu identifizieren und in ihrer Anwendung eindeutig zu interpretieren. Im Rahmen des Mandates 486 der EU-Kommission wurden Urban-Rail-relevante Normen in der Phase A des Mandates identifiziert und den europäischen Normenorganisationen vorgeschlagen. Nun liegt es an uns, den im Urban-Rail-Sektor beteiligten, die freiwillige Normung durch Ergänzungen und Ertüchtigung vorhandener Standards voranzubringen.

Die in Phase A des Mandates 486 von der URSG erarbeiteten „Fiches“ wurden auf den Sitzungen der zuständigen CEN/CLC-Normungsgremien bewertet und in einer Tabelle erfasst. Die Tabelle gibt u. a. den Normungsbedarf für den Urban-Rail-Sektor wieder, und zwar so, wie dieser von CEN/CLC bzw. den zu-ständigen Technischen Komitees TC 256 / TC9X für die mechanischen und elektrischen Normenanteile gesehen wird. Angaben zu dem Start der jeweiligen Normungsarbeiten sind ebenfalls in der Liste enthalten. Auf Basis dieser „List of Fiches“ und der jeweilig getroffenen Decisions/Resolutions der Normungsgremien hat der VDV einen Entscheidungsprozess angestoßen, wie und auf welche Weise diese Normungsvorhaben in die zukünftige Arbeit des Verbandes einbezogen werden sollen.

Bewertung der Normungsvorhaben durch den VDV

Die VDV-Mitarbeiter, die an der Erarbeitung der „Fiches“ in Programmphase A des Mandates 486 beteiligt waren, haben mit einem Stellvertreter aus den Mitgliedsunternehmen einen Vorschlag erarbeitet, welche Normungsvorhaben seitens des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen unterstützt werden sollen. In dem Vorschlag (Europäische Standardisierung – Prioritäten, „EUS_P-Tabelle“) sind die für den jeweiligen Normungsvorschlag zuständigen Ausschüsse bzw. Gremien genannt. Ebenfalls gibt es den Vorschlag einer VDV-Schrift, in der das anstehende Normungsthema bereits behandelt bzw. angeschnitten wird. Das dem jeweiligen Fiche

Der VDV und seine Mitglieder erarbeiten Empfehlungen für Normen und Standards, auch im Bereich SPNV

zugeordnete deutsche Spiegelgremium ist in der EUS_P-Tabelle aufgezeigt.

Aus VDV-Sicht wird der Personalbedarf für die Normungsarbeit in den jeweiligen CEN/CENELEC-Working-Groups aufgeführt, sowie Vorschläge gemacht, aus welchen Ausschüssen die Mitarbeiter für die jeweiligen Working Groups rekrutiert werden. Ergänzt wurde die EUS_P-Tabelle durch weitere Vorschläge bezüglich UR-Systemnormen sowie der VDV-Position zum Status der Fundamental Requirements. Der von CEN/CLC geplante Starttermin der Working Groups bietet hierbei die Gelegenheit zur gezielten Vorbereitung auf eine effektive Gestaltung zukünftiger freiwilliger Normen im UR-Bereich. Der Starttermin für die jeweiligen WG (Working Groups) ist ebenfalls in dieser Tabelle aufgeführt.

Werbung für die EU-Normungsarbeit

In den relevanten VDV-Gremien wurde bzw. wird derzeit die EUS_P-Tabelle und die damit verbundene Priorisierung dargestellt sowie um Unterstützung durch die Mitgliedsunternehmen geworben. In einer weiteren Urban Rail Standardisation on European-Level-Sitzung (URSEL) im Februar 2013 wird die vorgeschlagene Priorisierung diskutiert und entsprechend den VDV-Belangen angepasst. Konkrete Vorschläge und Zusagen bezüglich der Mitarbeit in Normungsgremien auf nationaler und europäischer Ebene werden dabei als ein Ziel der URSEL-Sitzung angestrebt.

Anstehende Herausforderungen

In den bereits existierenden Working Groups sind die eisenbahnaffinen Mitglieder zum großen Teil unter sich. Sollen vorhandene Standards überarbeitet werden, was in der Mehrzahl der Fälle ist, wird es in einigen Fällen schwer werden, entsprechende Fachleute mit Urban-Rail-Background in den WG zu etablieren. Dieser Herausforderung stellt sich der VDV mit seinen Mitgliedsunternehmen.

Dipl.-Ing. Georg Sinnecker

Fachbereichsleiter Normung und
Zugsicherungstechnik
T 0221 57979-134
sinnecker@vdv.de



Mit Managementsystemen Störungen vermeiden und Qualität steigern

Die Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist Hauptaufgabe der Verkehrsunternehmen. Störungen, die den Betriebsablauf behindern, stehen somit der Erreichung dieser Aufgabe entgegen. Um Fahrgästen und Aufgabenträgern weiterhin ein qualitativ hochwertiges Angebot anzubieten, entwickeln Verkehrsunternehmen elektronisch gestützte Managementsysteme, um Störungen zu vermeiden bzw. deren Auswirkungen zu verringern.

Ein störungsfreier, pünktlicher Betrieb von Bus und Bahn hat für Fahrgäste eine hohe Attraktivität. Fahrgäste können mittels dynamischer Fahrtzielanzeigen Tag für Tag einen pünktlichen und somit störungsfreien Betrieb an Haltestellen nachvollziehen. Sie erfahren so aber auch den zeitlichen Beginn von Verzögerungen oder Verzögerungen im Betriebsablauf, wenn z. B. die Anzeige der vorgesehenen Ankunft von drei Minuten einige Minuten unverändert bleibt. Der Wunsch der Fahrgäste nach zeitnaher Information über die Dauer der Verzögerung bzw. Störung ist dementsprechend verständlich.

Die Beseitigung bzw. Vermeidung von Störungen ist nicht nur unter dem Aspekt des Kundendienstes für Unternehmen wichtig. Auch der Aspekt der Wirtschaftlichkeit muss berücksichtigt werden. Die Reduzierung von Störungen und die Optimierung der Gesamtheit der Prozesse können die störungsbedingten Folgekosten geringer ausfallen lassen und insgesamt die Wirtschaftlichkeit steigern.

Die bisherige operative Störungsbeseitigung wird zukünftig um die administrative und strategische Störungsvermeidung ergänzt. Zahlreiche Regelwerke beschreiben die organisatorischen und technischen Grundlagen einer operativen Störungsbeseitigung, die heute als Reaktion auf eine Abweichung vom Regelbetrieb in den Verkehrsunternehmen gelebte Praxis ist (Eingang bis Beseitigung der Störung, Wiederherstellung des Regelbetriebs, Dokumentation).

Aufgrund von vorangegangenen Störungen liegen in den Unternehmensbereichen somit Erfahrungen und Informationen in unterschiedlichsten Formaten bzw. Systemen vor, die hilfreich sein können, um zukünftige Störungen präventiv zu vermeiden oder deren Auswirkungen einzuschränken bzw. diese schneller zu beseitigen. Aufgabe der administrativen Störungsvermeidung ist es daher, die an verschiedenen Stellen erfassten Informationen über Ereignisse bzw. Störungen zusammenzufassen und auszuwerten sowie die Daten zentral bereitzustellen.

Entwicklung von Softwarelösungen zur Störungsvermeidung

Da die für umfassende Prozessanalysen notwendigen Erfassungs- und Auswertungssysteme bisher nicht in dem erforderlichen Umfang auf dem Markt verfügbar sind und die Erfassung von Störungen bzw. Ereignissen in vielen Verkehrsunternehmen nicht einheitlich strukturiert und kategorisiert erfolgt, besteht die Notwendigkeit einer betriebsspezifischen Entwicklung bzw. Anpassung verfügbarer Anwendungen.

Die strategische Störungsvermeidung beinhaltet die Ergänzung vorhandener Managementsysteme des Unternehmens um die Erkenntnisse der administrativen Störungsvermeidung. Das Unternehmen verfügt damit über ein zusätzliches betriebliches und technisches Controllinginstrument zur Unterstützung von Entscheidungen für interne Prozesse des Unternehmens.

Als Hilfestellung für die Verkehrsunternehmen hat daher der VDV-Betriebsausschuss die VDV-Mitteilung 7027 „Managementsysteme zur Störungsvermeidung“ erarbeitet, in der die Erfahrungen aus den ersten Ansätzen und Anwendungen von elektronisch gestützten Managementsystemen zur Störungsvermeidung dargestellt werden und ein einheitlicher Ansatz von Managementsystemen zur Störungsvermeidung empfohlen wird.

Dipl.-Geogr. Hartmut Reinberg-Schüller
Fachbereichsleiter Betrieb ÖPNV,
Arbeits- und Verkehrsmedizin
T 0221 57979-136
reinberg-schueler@vdv.de

Ländlichen Raum nicht abhängen – Erhalt eines Busangebots notwendig

Der demografische Wandel birgt in Regionen, die von Einwohnerrückgang und Überalterung der Bevölkerung stark betroffen sind, große Herausforderungen im Hinblick auf die Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität. Vor allem in den Regionen, wo den Verkehrsunternehmen durch den Rückgang der Schülerverkehre die wirtschaftliche Basis für die Vorhaltung einer Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsdienstleistungen zunehmend verloren geht.

Besonders im ländlichen Raum ist der Schülerverkehr die Grundlage für die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots

Die Auswirkungen des demografischen Wandels machen sich nicht nur in den bekanntermaßen strukturschwachen Gebieten, sondern zunehmend auch in bisher funktionierenden Bereichen an den Ballungsraumrändern bemerkbar. Es besteht die Gefahr, dass in diesem Prozess aus Kostengründen das Angebot im öffentlichen Verkehr abgebaut und damit die in Gang gesetzten Schrumpfungsprozesse verstärkt werden.

Das Szenario ist bereits greifbar: Nach der Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ aus dem Jahr 2009 wird sich der Finanzierungsbedarf aus öffentlichen Kassen allein für die Fläche im Jahr 2025 von 0,9 Milliarden Euro auf 1,3 Milliarden Euro jährlich durch die Folgen des demografischen Wandels erhöhen, um dort ein angemessenes Angebot zu erhalten. Dies entspricht einer Steigerung um 50 Prozent. Weniger Fahrgäste führen zu einer Steigerung des Zuschussbedarfs pro Fahrgast – und auch insgesamt. Eine Finanzierungsquelle für diesen Mehrbedarf ist heute noch völlig unklar. Es bedarf einer gemeinsamen Kraftanstrengung von Politik, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen um einen schleichenden Angebotsabbau vor allem des Busverkehrs in der Fläche zu verhindern. Vor diesem Hintergrund sowie durch die Verteuerung von Ressourcen in Schrumpfungsregionen wird die Herausforderung immer größer, ein Grundangebot an Nahverkehrsleistungen zu erhalten. Es gibt aber keine Alternative zum öffentlichen Verkehr in der Fläche, ohne die soziale Teilhabe aller Nutzergruppen und eine regionale Wertschöpfung infrage zu stellen.

Positiv ist jedoch herauszustellen, dass sich bundesweit gerade im Bereich der flexiblen und alternativen Bedienungsweisen ein breites Spektrum unterschiedlicher Angebotsstrukturen und Betriebsformen entwickelt hat, das sich an den jeweiligen raum- und verkehrsspezifischen Erfordernissen orientiert und bei planerischem Know-how und geschickter Einsatzstrategie die wirtschaftliche Effizienz fördert. Aber auch effiziente Mobilitätsangebote fordern in der Fläche weiterhin eine Kofinanzierung der öffentlichen Kassen. Unerlässlich sind vor allem dynamisierte Ausgleichsleistungen und



die Bereitstellung von Mitteln für die Fahrzeugförderung, aber auch der Budgeterhalt von Finanzierungsmitteln bei abbestellten SPNV-Leistungen für Busverkehre, Förderung von Echtzeitinformationssystemen sowie Zuschüsse als Anschubfinanzierung für pilotartige Mobilitätskonzepte.

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe des VDV „Demografischer Wandel und ländlicher Raum“, die aktuell untersucht, wie in der Fläche auch zukünftig ein Grundangebot an Busverkehren gewährleistet werden kann, stellt als ein Ergebnis heraus, dass in Schrumpfungsregionen maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte vor Ort entwickelt werden müssen. Sie hat parallel dazu ein Forschungsvorhaben und eine Fachtagung initiiert, die auf einem inhaltlichen Austausch mit den kommunalen Spitzenverbänden und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung basieren. Der Leitsatz lautet: „Mobil bleiben in der Fläche: Für einen integrierten ÖPNV.“ Darauf müssen die weiteren Anstrengungen gerichtet sein. Der VDV wird hierzu einen breiten Dialogprozess anstoßen.

Dr.-Ing. Volker Deutsch

Fachbereichsleiter Verkehrsplanung, Bahnbau, Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin
T 0221 57979-130
deutsch@vdv.de

Navigation ohne Elektronik: Einheitliche Piktogramme zur Orientierung der Fahrgäste im ÖPNV

Zeichen und Piktogramme finden in allen Bereichen des öffentlichen Lebens Verwendung. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nutzt diese als visuelle und sprachlich unabhängige „Bedienungsanleitung“ des Verkehrsangebotes für den Fahrgast. Um eine einfache Nutzung für den Fahrgast zu ermöglichen, ist die Verwendung von standardisierten Piktogrammen sinnvoll. Der VDV hat die bestehenden Piktogramme gesammelt, untersucht und eine Nutzungsempfehlung für bestimmte Piktogramme erstellt.

Durch die fortschreitende Globalisierung und zunehmende Mobilität der Menschen ist eine intuitive Informationsbereitstellung über das Verkehrsangebot eine wichtige Anforderung der Fahrgäste. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts gewinnen Piktogramme deshalb an Bedeutung und werden insbesondere zur Orientierung im öffentlichen Raum verwendet. Sie überwinden dabei die sprachlichen Barrieren und vereinfachen den Menschen die Informationsaufnahme. Gerade in der Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen bieten Piktogramme die Möglichkeit, Sachverhalte über Ortsangaben, Richtungsinformationen, Bedienungshinweise, Gefahr und Verbote einfach und intuitiv zu vermitteln.

Seit der erstmaligen systematischen Nutzung von Piktogrammserien zu den XX. Olympischen Spielen 1972 in München wurde eine Vielzahl von Piktogrammen entwickelt und genutzt. Auch zur FIFA-Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland wurden wieder neue Piktogramme entwickelt und zur Anwendung gebracht.

Standardisierte Piktogramme unterstützen die einfache Nutzung des ÖPNV

Um den Fahrgästen jedoch eine einfache Nutzung des ÖPNV bundesweit zu ermöglichen, ist eine Verwendung von einheitlichen Piktogrammen durch die Verkehrsunternehmen sinnvoll. Dies ist derzeit nicht gegeben. Daher hat der VDV-Ausschuss für Kundeninformation, -dialog und -service (K³) eine umfängliche Bestandsaufnahme vollzogen. Diese Sammlung gestattet einen Einblick in die Vielfalt der von den Verkehrsunternehmen in Deutschland verwendeten Piktogramme. Aus den über 1000 Piktogrammen wurde eine stark reduzierte Anzahl von Piktogrammen ausgewählt und für die Verwendung an Haltestellen und in Fahrzeugen des ÖPNV empfohlen.

Diese Piktogramme gliedern sich dabei nach den Bedeutungen

- Verkehrsmittel, Produktsignets;
- richtungsqualifizierende Piktogramme;
- Serviceeinrichtungen/Serviceinformation;
- Sicherheit, Notfall, Gefahr, Verbote und
- sonstige Piktogramme.

Die Piktogramme genügen dabei den Kriterien, dass sie

- den Empfehlungen für Kennfarben und Formen des deutschen Normeninstitutes DIN bzw. den Grundsätzen der Unfallverhütungsvorschriften entsprechen;
- leicht lesbar sind und die Information leicht zugänglich machen;
- Zeichencharakter haben und keine Illustration sind;
- kulturneutral sind und von allen Menschen verstanden werden;
- keine Tabus verletzen und keine religiöse, sittliche oder rassistische Diskriminierung darstellen sowie
- bildungsneutral sind und somit von Menschen unterschiedlichster Bildung verstanden werden.

VDV-Schrift 724:

Piktogramme zur Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen

Der VDV hat die Empfehlung der Piktogramme in der VDV-Schrift 724 veröffentlicht und unterstützt hiermit die Verkehrsunternehmen und -verbände bei der Planung von Wegeleitsystemen an Haltestellen wie auch bei der Ausstattung von Fahrzeugen mit Bedienungshinweisen, um für den Fahrgast eine einfache Orientierung an Haltestellen und in Fahrzeugen des ÖPNV zu gestalten.

Dem VDV ist es bewusst, dass sich die Piktogramme weiterentwickeln. Daher wird der VDV-Ausschuss K³ die VDV-Schrift aktualisieren, neue Piktogramme sammeln und die Empfehlung gemäß den neuesten Entwicklungen fortschreiben.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

*Fachbereichsleiter Normung, Forschungs-
koordination und VDV-Industriekontakte*
T 0221 57979-141
radermacher@vdv.de

Forschungsprojekt „Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im öffentlichen Verkehr (IP-KOM-ÖV)“

Bereits im zweiten Jahr arbeiten die Projektpartner von IP-KOM-ÖV an der Basis einer modernen Fahrgastinformation. Gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) gestaltet der VDV gemeinsam mit 14 Partnern neue Standards und Architekturen für die Echtzeitfahrgastinformation.

IP-KOM-ÖV behandelt die Konzepte, Schnittstellen sowie Standards für eine moderne und echtzeitfähige Fahrgastinformation. Hierzu wird 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. Seit dem Start Ende 2010 wurden dabei die Anforderungen sowie leistungsfähige Kommunikations- und Systemarchitekturen definiert. Hiernach erfolgte eine erste Umsetzung, mittels der die Machbarkeit und Tauglichkeit dieses Systems nachgewiesen wurde.

Seit Mitte 2012 wurde hierzu mit der Definition und Umsetzung der Detailspezifikationen von Diensten und Funktionen begonnen. Die daraus resultierenden Testaufbauten dienen dazu, die ermittelten Anforderungen zu verifizieren. Die ersten Implementierungen und Tests zeigen bereits jetzt die vielversprechende Leistungsfähigkeit der beschriebenen Schnittstellen und Architekturen. Mit diesen Ergebnissen und dem in VDV-Workshops gewonnenen Branchenkonsens zeichnet sich eine hohe Akzeptanz der Standardisierung dieser zum Teil neuen Schnittstellen ab.

Im Jahr 2013 werden in einem letzten Schritt die Arbeitsergebnisse mit einem Demonstrator und einem Feldtest bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) dargestellt. Durch die Unterstützung von IP-KOM-ÖV konnten notwendige Aktivitäten gestartet werden, um den Verkehrsunternehmen zukünftig eine effiziente Nutzung von neuen Technologien und damit den Fahrgästen eine noch einfachere und komfortablere ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen.

IP-KOM-ÖV-Ergebnisse für die Verkehrsunternehmen

Im Jahr 2012 veröffentlichten die technischen VDV-Ausschüsse Kundeninformation, -dialog und -service (K³) und der Ausschuss für Telematik- und Informationssysteme (ATI) basierend auf den IP-KOM-ÖV-Ergebnissen die VDV-Mitteilungen:

- VDV 3001 „Technische Anforderungen für Anwendungen im IBIS-IP“,

- VDV 7023 „Szenarien & Personas sowie deren Anforderungen an die Kundeninformation“ und

- VDV 7024 „Anwendungsfälle im Umfeld der Echtzeit-Kundeninformation“.

Weitere VDV-Schriften zu den Spezifikationen der Systemarchitektur und der Schnittstellen im Bereich des IBIS-IP, der Mobilgerätschnittstelle sowie der Echtzeitauskunft sind in Arbeit und werden 2013 vorgestellt.

Auch auf europäischer Ebene erfolgen im Standardisierungsinstitut CEN Aktivitäten im Bereich der IP-KOM-ÖV-Themenfelder. Der VDV unterstützt diese Arbeiten und gestaltet die Normierung maßgeblich mit. Die Arbeitsgruppe zum öffentlichen Verkehr im CEN-Standardisierungskomitee „Intelligente Transportsysteme“ erweitert derzeit die Normenreihe EN 13149 zum integrierten Bordinformationssystem (IBIS) um Spezifikationen für die Internetprotokollbasierte Kommunikation. Neben Teilergebnissen des europäischen Forschungsprojekts „European Bus System of the Future“ (EBSF) sind hauptsächlich die IP-KOM-ÖV-Ergebnisse die Basis für die neuen Normen. Dabei wurde der Teil EN 13149-8, der die physikalischen Anforderungen an die Nutzung von Ethernet-Technologie auf dem ÖPNV-Fahrzeugbeschreibt, bereits im Jahr 2012 zur Kommentierung vorgelegt. Weitere Teile zur Kommunikationsarchitektur und den Datendiensten werden im Jahr 2013 folgen.

Außerdem werden die IP-KOM-ÖV-Ergebnisse in neue Versionen der Schnittstellennormen für den Austausch von Echtzeitinformationen EN 15531 integriert.

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Wehrmann

Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV

T 0221 57979-167

wehrmann@vdv.de

Normung von Datenschnittstellen als Basis für neue Dienste und Anwendungen

Der VDV initiiert und begleitet im Bereich Informationsverarbeitung die Standardisierung von IT-Schnittstellen und -Verfahren. Neben der Veröffentlichung der technischen Spezifikation als VDV-Schrift oder zunehmend im Rahmen der europäischen Normierung ist die Unterstützung der Mitgliedsunternehmen, z. B. durch Rahmenlastenhefte oder eine Erläuterung von Einsatzumfeld und -bedingungen, für die erfolgreiche Anwendung von großer Bedeutung.

Infrastruktur-Daten-Management (IDM)

Mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums, der Mitarbeit der VDV-Mitgliedsunternehmen aus Karlsruhe und Stuttgart und der Deutschen Bahn wurde das IDM-Datenmodell entwickelt. Es handelt sich um eine einheitliche, systemneutrale Datengrundstruktur zur qualifizierten Dokumentation der Infrastruktur von Verkehrsunternehmen im Life-Cycle-Prozess (Planen/Bauen/Betreiben/Instandhalten und Entsorgen). Das IDM-Datenmodell stellt die Grundlage für den in der VDV-Schrift 456 beschriebenen Schnittstellenstandard dar. Im Jahr 2013 wird eine neue Version, welche die Erkenntnisse der Realisierungsprojekte aufnimmt, veröffentlicht.

Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)

Gemeinsam mit dem Unterausschuss für Statistik wurden die VDV-Schriften 457 und 458 erstellt, die mittels der Beschreibung von

- statistischen Grundlagen, Hinweisen und Empfehlungen,
- Anforderungen für Prüfung, Zertifizierung und Testierung von AFZS und
- einem Rahmenlastenheft

die Beschaffung von AFZS erleichtern und die Zuverlässigkeit von damit erstellten Zählungen vergleichbar und nachweisbar machen sollen. Sie beschreiben Verfahren sowohl für den typischen Busverkehr als auch für Eisenbahnverkehr mit Einzelwagen, Flügelung oder Verstärkung.

2012 wurde damit begonnen, eine neue Version zu erarbeiten, welche die Erfahrungen aus fast fünf Jahren Einsatz der Schriften berücksichtigt und um Anforderungen an Schnittstellen zwischen den Systemkomponenten ergänzt.

Die Soll-Datenschnittstellen „Liniennetz und Fahrplan“ oder auch „Dienstplan“ (VDV-Schrift 451 ff.) beschreiben den Austausch von Informationen über die geplante Verkehrsleistung, z. B. zur Versorgung eines Leitsystems oder eines Auskunftssystems mit

dem Fahrplan. Nach einer beispielhaften, langjährigen Erfolgsgeschichte bestand Bedarf für eine erweiterte, den heutigen Anforderungen angepasste Version. Diese wurde unter Einbringung der deutschen Anforderungen und Erfahrungen im CEN als europäische Norm NeTeX entworfen und steht nun vor der Verabschiedung.

Die Ist-Datenschnittstellen (VDV-Schriften 453 ff.) für den Austausch von Informationen zur aktuellen Verkehrslage im ÖPNV beschreiben den Datenaustausch zur Ermöglichung von dynamischen Fahrgastanzeigen an Haltestellen, der Anschlusssicherung oder der Fahrplanauskunft mit Ist-Daten auch über die Grenzen eines Leitsystems hinweg. Als VDV-Schriften haben sie für den Austausch von Verkehrsinformationen zum Teil sogar weltweit Bedeutung erlangt und sind Grundlage für die CEN-Norm „SIRI“ geworden.

Allen Akteuren im ÖPV wurden mit der Entwicklung, Durchsetzung und Fortschreibung der Schnittstellen neue Perspektiven eröffnet

- Eine verbesserte Information für Fahrgäste, z. B. mit landesweiten Echtzeitauskünften, erleichtert die Planung und Durchführung von Reisen.
- Festgelegte Schnittstellen ermöglichen den Austausch von Informationen zwischen mehreren Unternehmen, z. B. in einem Verbund.
- Standardschnittstellen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen bieten der Industrie die Möglichkeit, erprobte Lösungen – auch im Ausland – anzubieten.

Der VDV plant auch künftig, die Schnittstellen – vermehrt im Rahmen von europäischen Normierungen – fortzuschreiben.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

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

Oberbau-Richtlinien für die Bahnen des ÖPNV – Neufassung in Bearbeitung

Die Regelwerke des VDV bieten vor allem den Verkehrsunternehmen, aber auch anderen Anwendern wertvolle Hilfestellung bei ihrer Arbeit. Zur Anpassung an die zwischenzeitlich erfolgte Weiterentwicklung oder bei besonderem Bedarf werden sie von Zeit zu Zeit überarbeitet und aktualisiert.

Oberbau-Richtlinien (OR) für die Bahnen des ÖPNV, also für Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen, wurden 1971 vom damaligen Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) erstmals herausgegeben, in den folgenden Jahren sukzessiv ergänzt sowie durch Zusatzrichtlinien (OR-Z) konkretisiert. Das Regelwerk wird nach gründlicher Überarbeitung demnächst in einer aktualisierten Neufassung erscheinen.

Überarbeitung nach 1990

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurde deutlich, dass sich der Gleisbau in der ehemaligen DDR teilweise anders entwickelt hatte als im Westen. Bei der anstehenden turnusmäßigen Aktualisierung des Regelwerks für den Oberbau der Bahnen des ÖPNV waren deshalb auch die Besonderheiten und die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen in den neuen Bundesländern zu berücksichtigen, um seine Anwendung bundesweit zu ermöglichen. Die Überarbeitung der OR/OR-Z (VDV-Schrift 600) Anfang der 1990er-Jahre musste jedoch in einem relativ engen Zeitrahmen erfolgen, sodass sie sich vorwiegend auf formale Aspekte beschränkte und nur als Vorstufe einer späteren tiefer gehenden Überarbeitung und Aktualisierung anzusehen war.

Überarbeitung des Themenbereichs „Weichen und Kreuzungen“

Der sehr umfangreiche und spezielle Themenbereich „Weichen und Kreuzungen“ wurde einige Jahre später in einem Zwischenschritt gesondert bearbeitet. Die beiden „Weichen-Handbücher“ (für Weichenanlagen aus Rillenschienen und aus rillenlosen Schienen) wurden dabei um heute nicht mehr benötigte Ausführungen gekürzt. Der verbleibende „Extrakt“ wurde in die OR integriert und im Sommer 2009 als OR 14 vorab gesondert veröffentlicht.

Intensive inhaltliche Überarbeitung

Die nächste Stufe einer Überarbeitung des in Fachkreisen geschätzten Regelwerks durch eine AG des Ausschusses für Bahnbau begann 2008. Dabei wurden einerseits einige neue Entwicklungen der letzten Jahre aufgenommen, andererseits waren aber auch einige Inhalte der früheren Fassung inzwischen überholt und konnten deshalb entfallen. Besonderer Wert wurde auf die möglichst

weitgehende Übereinstimmung der neu gefassten Oberbau-Richtlinien mit den entsprechenden Regelwerken des Eisenbahnbaus und des Straßenbaus für den Oberbau ihrer Verkehrswege gelegt.

Neufassung der Richtlinien

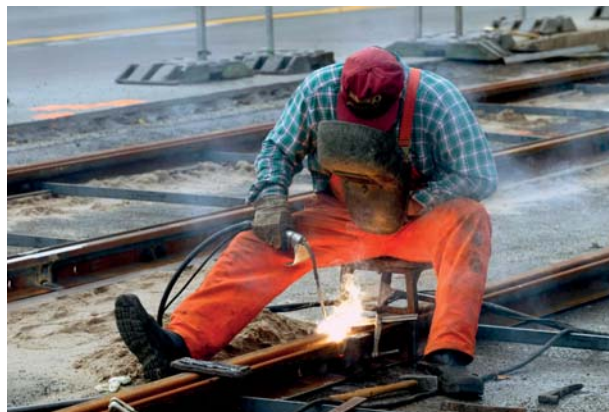
Die Neufassung der OR/OR-Z mit einem Umfang von ca. 500 Seiten wird – nach Durchlaufen des obligatorischen Abstimmungsverfahrens – voraussichtlich im Laufe des Jahres 2013 veröffentlicht werden, und zwar sowohl in Papierform als auch in elektronischer Form.

Seitens des VDV besteht die starke und sicherlich auch begründete Hoffnung, dass die aktualisierte Neufassung dieses grundlegenden Regelwerks für den Oberbau der Bahnen des ÖPNV sowohl den Verkehrsunternehmen – im Besonderen ihren Bahnbauabteilungen – als auch anderen Institutionen, die mit der Planung, dem Bau und der Instandhaltung ihrer Gleisanlagen befasst sind, nun in noch größerem Maße nützlich und hilfreich bei der Arbeit sein wird.

Es ist beabsichtigt, die neu gefassten Oberbau-Richtlinien im Rahmen des von der Europäischen Kommission erteilten Mandats zur europäischen Normung im Bereich des schienengebundenen Nahverkehrs einzubringen.

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

Arbeiter der Bremer Straßenbahn bei Schweißarbeiten



Empfehlungen zur Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen

Um Brandschäden bei Linienbussen weitestgehend zu verhindern, können Maßnahmen erforderlich werden, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Daher hat der VDV zusätzliche Empfehlungen erarbeitet, die von einigen Bushersteller bei der neuen Fahrzeuggeneration bereits aufgenommen werden. Den Verkehrsunternehmen wird empfohlen, die vom VDV publizierten Maßnahmen im Rahmen von Fahrzeugausschreibungen zu berücksichtigen.

Die Hitzeentwicklung im Motorraum kann als häufigster Auslöser von Fahrzeugbränden angesehen werden. Der Platz im Motorraum moderner Niederflurbusse wird immer geringer und die Bauteile und Motorkomponenten liegen dicht beieinander. In der Folge steigen die Temperaturen in den Motorräumen, wobei auch die Motorkapselung die Entstehung von Wärmestaus begünstigt. Um unter diesen Bedingungen eine Brandentstehung wirkungsvoll zu verhindern, müssen die Fahrzeughersteller zunächst gesetzliche Vorgaben einhalten. Die Anforderungen an den Brandschutz bei Linienbussen sind in Europa, insbesondere in der „EU-Busrichtlinie“, für die Typgenehmigung (2001/85/EG) und in der Richtlinie 95/28/EWG zum Brennverhalten der Innenausstattung von Kraftomnibussen gesetzlich definiert. Beide Richtlinien sind bereits Bestandteil der nationalen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (StVZO). Daneben ist der Schutz gegen Brandgefahren für Busse auch in den einschlägigen ECE-Regelungen 36, 52 und 107 definiert. Die ECE-R 107 z. B. empfiehlt für Fahrzeuge, deren Motor sich hinter dem Fahrerraum befindet, eine Brandmeldeanlage. Diese ist jedoch lediglich als Ergänzung zu anderen Maßnahmen zur Brandvermeidung zu betrachten. Absolute Priorität hat die Verhinderung von Bränden durch die Materialauswahl und zusätzliche konstruktive Maßnahmen.

Erfordernis zusätzlicher konstruktiver Maßnahmen und VDV-Empfehlung

Dem vorbeugenden Brandschutz ist insbesondere bereits im Rahmen der Fahrzeugkonstruktion zukünftig eine höhere Bedeutung beizumessen, denn die Fahrzeughersteller können durch konstruktive Maßnahmen bedeutende Beiträge zur Vermeidung von Bränden und deren Folgeschäden leisten. Dem Antriebsaggregat, der eingesetzten Kraftstoffart und damit dem Motorraum kommt hierbei besondere Bedeutung zu. Bei entsprechender Würdigung der vom VDV analysierten Brandursachen können Brände am wirkungsvollsten durch die konstruktive Trennung aller elektrischen Leitungen, Kohlenwasserstoff führenden Rohre und Schläuche von Wärmequellen verhindert werden. Auch durch die Ausführung der Leitungen selbst kann im Motorraum die Brandgefahr bereits wirksam reduziert werden, ggf. sind Abschottungen und Ablaufbleche vorzusehen.

Die Summe der vom VDV als zielführend identifizierten Maßnahmen wurde schließlich in der VDV-Mitteilung 2303 veröffentlicht. Primäre Zielgruppe dieser Veröffentlichung sind die Fahrzeughersteller. Obwohl die Mehrzahl der heutigen Linienbusse Dieselfahrzeuge sind, wurden auch die zusätzlichen Einflüsse beim Einsatz alternativer Antriebs- und Kraftstoffsysteme (Erdgas, Wasserstoff, Elektromobilität) behandelt und ergänzt. Der VDV empfiehlt seinen Mitgliedsunternehmen, die VDV-Mitteilung 2303 zum Bestandteil der Fahrzeugausschreibungen zu machen.

Betriebsinterne Maßnahmen der Verkehrsunternehmen

Selbstverständlich haben auch die Werkstätten in den Verkehrsunternehmen ihren Beitrag zum vorbeugenden Brandschutz zu leisten. Neben den von den Fahrzeugherstellern geforderten Maßnahmen empfehlen sich zusätzliche präventive Wartungsarbeiten sowie Personalunterweisungen und Schulungen aufseiten der Verkehrsunternehmen, da durch Maßnahmen, die über die normale Wartung hinausgehen, das Gefahrenpotenzial durch Fahrzeugbrände ebenfalls verringert werden kann. Ebenso muss auch das Fahrpersonal geeignete Verhaltensregeln in Brandfällen verinnerlichen. Auch hierzu gibt die VDV-Mitteilung Hinweise.

Prof. Dr.-Ing. Ralph Pütz
Fachbereich Kraftfahrwesen
T 0163 5797935
puetz@vdv.de

Obsoleszenzmanagement: Ein angemessenes Handeln ist erforderlich

Die Aufwendungen der Verkehrsbetriebe für die Sicherstellung der Ersatzteilversorgung im Bereich der Fahrzeugelektronik werden immer komplexer und umfangreicher, da Bauelemente relativ kurzfristig und unvermittelt abgekündigt werden. Der Schienenfahrzeugausschuss (SFA) verfasste daher eine VDV-Mitteilung, in der die Zusammenhänge und mögliche Strategien mit ihrem Für und Wider erläutert werden.

Seit einigen Jahren werden die Betreiber von Schienenfahrzeugen verstärkt damit konfrontiert, dass als Ersatzteile dringend benötigte elektronische Komponenten der Leistungselektronik oder der Steuerung aufgrund der eingestellten Fertigung abgekündigt werden. Gleichzeitig wird die Beschaffung von daten- und einbaukompatiblen Ersatzbauelementen zunehmend schwierig oder gar unmöglich. Denn aufgrund der absolut unbedeutenden Stückzahlen zeigen relevante Hersteller elektronischer Komponenten für Schienenfahrzeuge kein wirtschaftliches Interesse, die Instandhaltung dieser Komponenten langfristig sicherzustellen. In keinem anderen Bereich der Fahrzeugtechnik öffnet sich die Schere zwischen der wirtschaftlichen Nutzungszeit des Gesamtfahrzeugs von 30 bis 40 Jahren und der technisch-wirtschaftlich möglichen Nutzung elektronischer Gesamtkomponenten (zunehmend weniger als 20 Jahre) dermaßen dramatisch.

Bahnen gehören zu den kleinsten Anwendergruppen für elektronische Bauelemente

Die Gründe für diese Entwicklung liegen darin, dass die Bahnindustrie bei der Nutzung solcher Bauteile weltweit der kleinsten Gruppe angehört. Hinzu kommt die rasant steigende Geschwindigkeit bei der Erneuerung bzw. der technischen Entwicklung im Elektroniksektor. Hatten die Bauteile 1986 noch einen Entwicklungszyklus von ca. 15 Jahren, so ist dieser im Jahr 2000 auf 3 ½ Jahre gesunken. Die Verfügbarkeit eines Mikroprozessors auf dem Weltmarkt beträgt zurzeit zwei Jahre. Dieser Rhythmus wird nicht von der Bahnindustrie bestimmt, sondern ausschließlich vom Consumer-Markt, bei dem die Preisgestaltung aufgrund der großen Stückzahlen verständlicherweise bei Kunden den Wunsch nach einer Kompletterneuerung hervorruft.

VDV-Mitteilung 1507 über Elektronik in Schienenfahrzeugen

Die kurzfristige Abkündigung von Produkten ist eine Tatsache, der sich die Betreiber, aber auch die Bahnindustrie und deren Zulieferer stellen müssen. Es geht dabei um die Frage, ob die bisherige Vorgehensweise bei der Konzeption der Fahrzeuge und der allzu großzügigen Betrachtung der erforderlichen Neuinvestitionen über die erwartete Nutzungsdauer hinaus noch praktikabel ist. Ungeachtet dessen hielt der SFA es für erforderlich, in Form

einer VDV-Mitteilung den Betreibern umsetzbare Abhilfestrategien (Obsoleszenzmanagement) vorzustellen. Diese Mitteilung (Nr. 1507) trägt den Titel „Elektronik in Schienenfahrzeugen: Beispiele für Strategien bei Abkündigung benötigter Bauelemente/Komponenten“ und soll folgende Aufgaben erfüllen:

- die Problematik anhand von konkreten Beispielen detailliert darlegen,
- Empfehlungen für eine strategische Vorgehensweise zur Problemlösung geben und
- alternative Modernisierungskonzepte vorschlagen.

Diese Mitteilung wurde durch den Verwaltungsrat „Tram“ genehmigt und wird 2013 veröffentlicht. Darin werden folgende Strategien zur Problemlösung vorgestellt und die jeweiligen Maßnahmen erläutert:

- Erneuerung eines Systems
- Neuentwicklung einer Komponente
- Verwendung eines Ersatzbauteils
- Weiternutzung durch System- oder Komponentenerneuerung frei werdender Altbestandteile („Kannibalisierung“)
- alternative Konzepte zur Aufrechterhaltung der Funktion

Die Veröffentlichung der VDV-Mitteilung 1507 ist für den SFA der erste Schritt auf dem Weg zur Lösung dieser speziellen Ersatzteilproblematik. Als Nächstes werden intensive Diskussionen mit der Bahnindustrie geführt, wie diese Problematik schon bei der Beschaffung von Fahrzeugen eingehend thematisiert werden kann.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

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

Elektrische Weichenheizungen – wichtiger Bestandteil für einen störungsarmen Winterbetrieb von städtischen Nahverkehrsbahnen

Auch im Winter sind stets umstellbare und sicher befahrbare Weichen für den zuverlässigen Betrieb notwendig. Schneefall und Eisbildung können dies behindern oder unmöglich machen. Mit elektrischen Weichenheizungen werden die beweglichen Teile von Weichen schnee- und eisfrei gehalten. Um dies noch effektiver und energiesparender als bisher zu gewährleisten, wurde die entsprechende VDV-Schrift 560 überarbeitet.

Weichenheizungen sind bei städtischen Nahverkehrsbahnen seit Jahrzehnten erfolgreich im Gebrauch. Sie werden bis auf wenige Ausnahmen elektrisch betrieben, wobei die Energieversorgung entweder direkt aus dem Oberleitungsnetz oder aus dem Niederspannungsnetz geschieht. Eine weitere Einteilung der Bauarten elektrischer Weichenheizungen wird gemäß dem Einbauort vorgenommen. Die in der Regel verwendeten Bauarten sind Backenschienenheizungen (mit und ohne Schutzrohr), die sowohl bei Vignol- als auch bei Rillenschienenweichen verwendet werden, und Kammerheizungen, die nur bei Rillenschienenweichen zum Einsatz kommen. Sonderbauarten sind Verschlussfachheizungen, Zungenheizungen sowie Herzstückheizungen. Weiterhin werden auch kurze Abschnitte von Rillenschienengleisen beheizt, wenn mit einem großen Eintrag von Schnee, Schneematsch oder Eis durch den Straßenverkehr in die Spurrille zu rechnen ist.

VDV-Schriften zu Weichenheizungen immer aktuell

Der VDV und seine Vorgängerorganisationen haben zahlreiche Schriften und Empfehlungen über elektrische Weichenheizungen herausgegeben, um den in den Verkehrsunternehmen für Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung dieser Einrichtungen Verantwortlichen Informationen zu Typen und Eigenschaften dieser Betriebsmittel sowie Hinweise und Ausführungsbeispiele zu geben. Diese Publikationen werden regelmäßig überarbeitet, um technische Weiterentwicklungen sowohl bei den Heizstäben als auch bei den elektrischen Steuerungen der Heizungsanlagen zu berücksichtigen. So wurde in der Ausgabe 1996 der VDV-Schrift 560 u. a. erstmalig der Einsatz von Fehlerstromschutzschaltungen anstelle von Trenntransformatoren bei Speisung der Heizstäbe aus dem öffentlichen Dreh-/Wechselspannungsnetz vorgestellt.

Anlässlich der geänderten Normung für elektrische Anlagen von Bahnen beschloss der Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE), auch die VDV-Schrift 560 grundlegend zu überarbeiten. Außerdem wurden die Anordnung sowie der Einbau und elektrischer Anschluss von Heizstäben mit Fotos

veranschaulicht. Darüber hinaus wurden Hinweise zur Prüfung und Instandhaltung der Weichenheizungen sowie Maßnahmen für den Überspannungsschutz neu aufgenommen. Besonders wichtig erschien den an der Überarbeitung der Schrift beteiligten Ausschussmitgliedern, die Anforderungen hinsichtlich der Steuerungen und Regelungen sowie der Fernbedienung und -überwachung der Weichenheizanlagen dem Stand der Technik anzupassen. Dies bedeutet u. a., dass moderne elektrische Weichenheizungen mindestens mit einer von der Schienentemperatur abhängigen Regelung ausgestattet sein sollten, um einen effektiven und energiesparenden Betrieb zu ermöglichen. An dieser Überarbeitung war auch der Ausschuss für Bahnbau (ABB) beteiligt, der wichtige Hinweise hinsichtlich der Einbautechniken von Heizstäben sowie der Gestaltung von Schutzrohren und Schutz- und Anschlusskästen beisteuerte.

Industrie zeigt großes Interesse an VDV-Publikationen

An dem Gelbdruckverfahren waren nicht nur die VDV-Mitgliedsunternehmen, sondern auch alle dem AEE bekannten Firmen beteiligt, die Komponenten für elektrische Weichenheizungen herstellen. Sogar Firmen aus den USA wussten von diesen VDV-Aktivitäten und baten den VDV auf der Messe InnoTrans 2012 um weitergehende Informationen. Mittlerweile durchlief die VDV-Schrift 560 alle Genehmigungsprozeduren und wird 2013 veröffentlicht.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

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

VDV-Landesgruppen

Die VDV-Landesgruppen im Überblick

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.





Aktuelle EINBLICKE für die Mitglieder

Auch im Jahr 2012 hat der VDV Baden-Württemberg die Zusammenarbeit mit dem Verband Baden-württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) bei der Information der Mitglieder über aktuelle Entwicklungen fortgeführt. Im Fokus der Veranstaltungsreihe EINBLICKE standen diesmal die Themen „Rund ums Busrad“ und „Fahrgastinformation in Echtzeit“.

Über die Chancen von Kundeninfos in Echtzeit per Smartphone diskutierten die Teilnehmer der diesjährigen EINBLICKE

Teilnehmerzahlen zwischen 80 und 100 Personen je Veranstaltung machten deutlich, dass erheblicher Informationsbedarf bei beiden Themen bestand, der mit Fachvorträgen und der Diskussion offener Fragen im Plenum befriedigt werden konnte.

Dass die technische Entwicklung nicht nur alte Probleme löst, sondern manchmal auch neue Probleme auslöst, wurde in einem der Vorträge „Rund ums Busrad“ thematisiert. Wurden erste Presseberichte im Jahr 2010 zu verlorenen Busrädern noch als unerklärlicher Wartungsmangel eingestuft, änderte sich die Einschätzung mit der Häufung entsprechender Vorkommnisse im Jahr 2011. Bald war klar, dass hier offenbar ein neues, bislang nicht vorhandenes Problem aufgetaucht war und dringender Handlungsbedarf bestand. Die gemeinsam von Betreibern, Industrie und dem Verband recherchierten Erkenntnisse zu diesem Thema wurden in dem VDV-Rundschreiben 3/2012 gebündelt und den Unternehmen zur Verfügung gestellt. Das sicherheitsrelevante Thema konnte damit wirksam erledigt werden.

Vorgestellt wurden darüber hinaus auch aktuelle Lösungen zur Automatisierung der Eingangskontrolle mit automatischer Profiltiefen- und Reifendruckmessung, der Umgang mit runderneuerten Reifen, die Wintertauglichkeit von Busreifen vor dem Hintergrund neuer gesetzlicher Regelungen und neue technische Lösungen für automatisierte Verkehrskontrollen an Autobahnen mittels Wärmebildkameras.

Das zweite Thema, „Fahrgastinformation in Echtzeit“, baut auf der Vision auf, den Fahrgast jederzeit und an jedem Ort über das Angebot von Bus und

Bahn informieren zu können; eine Vision, die mit der raschen Verbreitung der neuen Smartphone-Technologie in greifbare Nähe rückt. Doch müssen, neben der Verbreitung von modernen Smartphones, noch die Bereitstellung einer Echtzeitinfrastruktur und entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge hinzukommen, damit die notwendigen Echtzeitdaten erfasst und weitergeleitet werden können. Doch was in Ballungsräumen schon funktioniert, ist auf dem flachen Land vielfach noch ein frommer Wunsch.

Die Vorträge rankten sich demnach um die Fragen, welche technischen Lösungen derzeit hierfür angeboten werden und finanzierbar sind. Aber auch Konzepte, wie die Sammlung und Verteilung der entsprechenden Daten über zentrale und regionale Datendreh scheiben organisiert werden kann, wurden erläutert und diskutiert. Und dass es ohne Standards nicht funktionieren wird, machte spätestens der Referent des VDV, Andreas Wehrmann, mit seinem Hinweis auf das laufende Forschungsprojekt IP-KOM-ÖV klar.

Die anschließende Diskussion machte ein hohes Maß an Einigkeit deutlich, dass eine moderne Fahrgastinformation ohne das Thema Echtzeit nicht darstellbar ist. Deutlich wurde jedoch auch, dass die Suche nach günstigen technischen Lösungen und funktionierenden organisatorischen Lösungen noch nicht beendet ist. Und wie immer steht am Ende auch die Frage, wie diese neue Entwicklung finanziert werden kann.

Dipl.-Ing. Uwe Grote
Geschäftsführer
VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

Fachkräftemangel als zentrales Thema der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bayern

Das Thema Fachkräftemangel ist für viele Branchen kein Zukunftsthema mehr, sondern steht schon heute ganz oben auf der Agenda. Das gilt auch für den öffentlichen Personennahverkehr und besonders für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch wenn die Personalrekrutierung ein Thema der Unternehmen ist und bleibt, kann ein Verband auf verschiedenen Wegen unterstützend tätig werden. Der VDV Bayern hat das Thema aufgegriffen und gemeinsam mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) mittels eines neuen Informationsangebotes im Internet umgesetzt.



www.bahn-frei-zukunft.de: die neue Internetjobbörse für Bahnberufe in Bayern

Ausgangslage

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich nach einer gewonnenen Ausschreibung neu in einer Region ansiedeln, müssen in relativ kurzer Zeit geeignetes Personal rekrutieren. Anders als die meisten kommunalen Verkehrsunternehmen, die seit langer Zeit vor Ort tätig sind, müssen neu gegründete Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Zuschlagserteilung und im Vorlauf auf die Betriebsaufnahme vor Ort eine entsprechende personelle und materielle Infrastruktur neu schaffen. Nachdem es sich hierbei nicht um ein branchenweites Problem handelt, war es naheliegend, dass der VDV als Branchenverband in Bayern das Thema aufgegriffen und nach einer möglichen Lösung gesucht hat.

Auslöser

Die Idee zu einer neuen Webseite wurde im Rahmen einer Besprechungsrunde im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie geboren. Nach intensiver Diskussion wurde beschlossen, dem VDV Bayern und der EVG die Federführung für die Erstellung eines neuen Internetauftritts zu übertragen. Inhaltlich und finanziell wurde das Vorhaben von den vier Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio Bayern, Bayerische Oberlandbahn (BOB), agilis und der Länderbahn sowie dem Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF) unterstützt.

Umsetzung

Der ursprüngliche Gedanke war, das im Internet ohnehin vorhandene und sehr reichhaltige Informationsangebot zu unserer Branche über

entsprechende Links auf einer Seite zusammenzuführen und diese zu bewerben. Was zunächst nach einem eher routinemäßigen Projekt aussah, entpuppte sich erst im Laufe der Umsetzung als ein relativ anspruchsvolles Unterfangen, galt es doch, sehr unterschiedliche Vorstellungen unter einen Hut zu bringen. Zunächst musste eine Agentur gefunden und ausgewählt werden, die sich in der Branche auskennt und aus einem knapp kalkulierten Budget etwas Anspruchsvolles realisieren konnte. Von zwei Angeboten überzeugte eine jedoch mit einem so eindrucksvollen Konzept, dass die Entscheidung schnell gefallen war. Und nur wenige Wochen später war der neue Internetauftritt nahezu fertig.

Auf der Zielgeraden

Nahezu! Denn gerade in der Schlussphase ging es darum, sehr unterschiedliche Vorstellungen und Begrifflichkeiten so zusammenzubringen, dass am Ende Konsens herrschte. Aber dank des Engagements der beauftragten Agentur und des intensiven Mitwirkens aller Beteiligten konnte auch dieses Problem zur Zufriedenheit aller gelöst werden.

Das Ergebnis überzeugt

Ende Januar 2013 war der neue Webauftritt fertig. Unter der neuen Internetadresse www.bahn-frei-zukunft.de findet man heute eine überzeugende Lösung, die alle relevanten Informationen enthält und so konzipiert ist, dass man über sie auch schnell auf die entsprechenden Webseiten der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit auf freie Stellen gelangt. Es bleibt zu hoffen, dass neben einer aktiven Bewerbung dieser Seiten diese unter potenziellen Interessenten auf entsprechende Resonanz stößt. Ein ausdrücklicher Dank ergeht an alle, die dieses Projekt zu einem erfolgreichen Ende gebracht haben.

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Bayern

T 089 470-2484

poel@vdv.de

Hessen: Novelle des ÖPNV-Gesetzes kommt

Der Hessische Landtag hat das „Zweite Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ beschlossen. Mit diesem Gesetz werden die organisatorischen Verhältnisse zwischen den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern, den Aufgabenträgerorganisationen einschließlich der Verkehrsverbände und dem Verkehrsministerium neu justiert. Das hat zu Kompromissen geführt, im Ganzen betrachtet haben sich die Rahmenbedingungen für die Akteure aber verbessert.

Keine Einschränkungen zur VO (EG) 1370/2007 in Hessen

Mit dem Gesetz hat sich nunmehr auch Hessen eindeutig und ohne ausdrückliche Einschränkungen auf den Boden der ÖPNV-Verordnung der Europäischen Union gestellt. Das findet seinen deutlichsten Ausdruck darin, dass in dem neuen § 5 Abs. 4 ÖPNV-G die Aufgabenträger, also die Kommunen, zur zuständigen Behörde im Sinne der VO (EG) 1370/2007 bestimmt worden sind und dass dort ihre Befugnis anerkannt worden ist, nach Maßgabe der VO (EG) 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben und allgemeine Vorschriften zu erlassen. In der Rolle als zuständige Behörde lösen die Aufgabenträger die Aufgabenträgerorganisationen ab. Der dafür maßgebliche Gesichtspunkt ist in der Begründung zum ursprünglichen, vom Kabinett beschlossenen Entwurf vom März dieses Jahres festgehalten. Dort ist ganz klar gesagt worden, dass die Aufgabenträger deshalb als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung bestimmt werden, „um die Regelung des Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 nutzen zu können“, also die Regelung über Direktvergaben. Das ist für alle grundsätzlich direktvergabefähigen Verkehrsunternehmen und ihre im Regelfall kommunalen Eigentümer eine deutliche rechtliche Verbesserung.

Wiederbelebung kommunaler Entscheidungsspielräume vor Ort

Aus der Bestimmung der Aufgabenträger zu zuständigen Behörden hat der Gesetzgeber den richtigen Schluss gezogen, dass dann die bisher geltende gesetzliche Verpflichtung der Aufgabenträger, sogenannte lokale Aufgabenträgerorganisationen einzurichten, gestrichen wurde. Durch die das ermöglichende Neuformulierung von § 6 Abs. 1 ÖPNV-G liegt es jetzt in der freien Entscheidung der Aufgabenträger vor Ort, ob sie solche lokalen Nahverkehrsorganisationen einrichten und im Wege der Beleihung Zuständigkeiten auf diese übertragen. Freiwillige Lösungen bleiben wie bisher möglich.

Aufgabenfeld „Vermarktung und Vertrieb“: gelungener Kompromiss für die Branche

Im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens konnte gemeinsam erreicht werden, dass eine noch

konkretere Beschreibung der Zuständigkeiten vorgenommen wurde. Den Verkehrsverbänden obliegt es nun, „Standards für Vermarktung und Vertrieb, einschließlich Fahrgastinformationssystemen, unter Beteiligung der Nahverkehrsorganisationen und der Verkehrsunternehmen zu planen und zu organisieren“. Diese Befugnis sichert den Verkehrsverbänden zu, unter Beteiligung der Nahverkehrsorganisationen und der Verkehrsunternehmen einen Rahmen zu setzen.

Dieser Novelle vorausgegangen war ein bereits im Frühjahr 2010 durch den zuständigen Staatssekretär Steffen Saebisch angestoßener und breit angelegter Diskussions- und Kommunikationsprozess mit der gesamten Branche in Hessen. Die VDV-Landesgruppe begrüßt ausdrücklich dieses gewählte Verfahren. Darüber hinaus danken wir den Damen und Herren verkehrspolitischen Sprechern aller im Landtag vertretenen Fraktionen, die sich bis zuletzt intensiv und in der Sache aufgeschlossen mit den Argumenten der Branche in Hessen auseinandergesetzt haben, sowie den weiteren Mitgliedern aller Parteien im zuständigen Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr. Dies zeigt auch den hohen Stellenwert, den die Themen „Mobilität und ÖPNV“ in Hessen genießen.

Bernhard Gässl

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Hessen

T 069 213-22432

gaessl@vdv.de



Steffen Saebisch
(FDP), Staatssekretär
im Verkehrsministerium,
beim Parlamentarischen
Abend des VDV Hessen

Niedersachsen wählt Busse und Bahnen

Wesentliche Teile der Verbandsarbeit standen im Zeichen der niedersächsischen Landtagswahl im Januar 2013. Hierzu hatte der VDV Niedersachsen/Bremen seine Erwartungen und Forderungen für die Legislaturperiode 2013 bis 2018 u. a. in Form einer Broschüre formuliert.

Damit diese nicht in der Papierflut des Wahlkampfes untergeht, wurde bewusst eine sehr plakative Aufmachung mit populären Thesen gewählt. Unter dem Strich stehen vier Kernforderungen:

- 1. Niedersachsen braucht einen Masterplan für den öffentlichen Verkehr.** Dieser muss über das heutige Konzept für den Schienenpersonennahverkehr hinausgehen und zentrale Fragen für die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs beantworten.
- 2. Niedersachsen braucht ein landesweites integriertes „Grundnetz Bus und Bahn“.** Dieses deckt die Hauptverbindungsachsen ab. Dort, wo heute Bahnstrecken fehlen, müssen hochwertige Buslinien in „Schienenqualität“ die Lücken schließen.
- 3. Niedersachsen muss mehr Druck auf den Bund ausüben.** Denn es besteht die große Gefahr, dass das Land bei einer Neuverteilung der Mittel aus dem Regionalisierungs- und Entflechtungsgesetz zum Verlierer wird.
- 4. Niedersachsen braucht eine Verschiebung der Finanzmittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs.** Nur so können die heutigen Angebote gesichert und auch zukunftsgerecht weiterentwickelt werden.

Die Broschüre wurde breit verteilt und in entsprechenden Gesprächen erörtert. Flankiert wurde dies durch die Unterstützung von Mitgliedsunternehmen, die die Broschüre ebenfalls einsetzten. Um über die Fachöffentlichkeit hinaus auch die Fahrgäste ansprechen zu können, wurde ein Flyer entwickelt, der – ergänzt um das Logo des jeweiligen Unternehmens – in den Fahrzeugen ausgelegt werden konnte und einen Link bzw. QR-Code auf die Langfassung im Internet enthielt.

Busse und Bahnen halten Niedersachsen umweltfreundlich mobil



45a-Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung: Ende gut, aber nicht alles gut

Im ländlichen Raum bildet die Schülerbeförderung das Rückgrat des ÖPNV. Deshalb sind die Ausgleichszahlungen für diese Verkehre gerade in einem Flächenland wie Niedersachsen von elementarer Bedeutung. Nach mehr als drei Jahren Verhandlungen konnte im Jahr 2012 eine Neuregelung bis 2017 vereinbart werden. Im Grundsatz bleibt alles wie bisher: Sofern sich die Verkehrsangebote nicht signifikant verändern, erhalten die Unternehmen auch weiterhin die heutigen Ausgleichsbeträge.

Zwei wesentliche Probleme konnten jedoch nicht gelöst werden:

- **Problem 1: Das Geld reicht nicht.** Ein vom Land in Auftrag gegebenes Gutachten wies nach, dass der tatsächliche Ausgleichsbedarf ca. 240 Millionen Euro pro Jahr beträgt, also fast dreimal mehr, als Niedersachsen zur Verfügung stellt! Zudem werden die Mittel auch in Zukunft nicht dynamisiert, sondern bleiben konstant. Angesichts steigender Kosten bedeutet dieses faktisch eine fortlaufende Kürzung. Diese Lücke müssen die Unternehmen und die lokalen Aufgabenträger schließen, denn letztlich müssen die Kinder ja zur Schule befördert werden.
- **Problem 2: fehlende Landesmittel.** Anders als andere Länder finanziert Niedersachsen die Landesaufgabe Schülerbeförderung mit keinem Cent aus dem eigenen Etat. Stattdessen bedient es sich bei den Regionalisierungsmitteln. Durch diesen „Finanzierungsstrick“ werden dem System öffentlicher Verkehr also unter dem Strich 87 Millionen Euro Landesmittel entzogen. Gleichzeitig aber subventioniert das Land fast in gleicher Höhe mit Eigenmitteln die Bundesaufgabe „Straßenbau“.

Fazit: Auch wenn mit der Fortführung der 45a-Mittel ein wichtiger Meilenstein gesetzt wurde, wird über die künftige ÖPNV-Finanzierung im Land weiterhin zu sprechen sein.

Dipl.-Ing. Martin Röhrleef

bis 31.12.2012 Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen

Hamburg optimiert Bussystem, Kampf um Sicherung der ÖPNV-Finanzierung in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein

Die Aufgaben sind in den von der Landesgruppe betreuten Ländern naturgemäß sehr unterschiedlich: In der Metropole Hamburg wird der öffentliche Verkehr überwiegend bedarfsorientiert ausgebaut und finanziert. Dagegen liegt das Hauptaugenmerk in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein vor allem auf der steigenden Gefahr, dass ländliche Räume vom ÖPNV sukzessive abgehängt werden.

Hamburg hat zur Verbesserung und Beschleunigung des Busverkehrs ein Investitionsprogramm in Höhe von 260 Millionen Euro bis 2016 aufgelegt. Damit soll das Bussystem insgesamt leistungsfähiger werden. Im Frühsommer 2012 ist auf einem VDV-Kolloquium in Köln die Entwicklung von smartphonegestütztem Fahrkartenverkauf und dessen bundesweite Vernetzung als Ziel kommuniziert worden. Seit November 2012 ist das HVV-Mobilticket nun in Form einer App erhältlich, die zusätzlich zur Auskunftsfunktion auch eine Verkaufsfunktion bietet. Dadurch gibt es neben dem noch bis zum Jahr 2014 erhältlichen HandyTicket Deutschland eine zusätzliche Möglichkeit, über ein mobiles Endgerät Fahrscheine zu erwerben. Der HVV entwickelt damit seinen elektronischen Vertrieb gemäß den Leitlinien des VDV. Seit der DB-Fahrplanumstellung im Dezember 2012 gilt im Rahmen des von VDV und DB entwickelten Citytickets nun auch im HVV-Bereich die kundenfreundliche Ausweitung des Angebots auf den Startort der Reise.

Die Hamburger Hochbahn will ihr Bussystem ausweiten und investiert in die Anschaffung neuer Fahrzeuge

In Mecklenburg-Vorpommern war die Interessen- und Lobbyarbeit insbesondere geprägt von der Diskussion um die neue Ausgleichsverordnung für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden für den Zeitraum der Jahre 2012 bis 2016. Hier konnten die Interessen der Verkehrsunternehmen und

Aufgabenträger mit dem Ergebnis verbesserter Planungssicherheit ebenso eingebracht werden wie bei der neuen bis zum Jahr 2017 geltenden Busförderrichtlinie oder der bis zum Jahr 2016 geltenden Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV. Im Jahr 2012 ebenso wie künftig wird es vor allem darum gehen zu verhindern, dass sich das Land angesichts enger finanzieller Spielräume mehr und mehr aus der Verkehrsfinanzierung zurückzieht. Das 7. Verkehrsforum im Oktober 2012 in Rostock-Warnemünde stand unter dem Motto „Die Finanzierung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern!“ und beschäftigte sich insbesondere mit den o.g. Verordnungen und Richtlinien.

In Schleswig-Holstein stand die Interessen- und Lobbyarbeit vor allem im Zeichen der Landtagswahlen im Mai 2012, die zu einem Regierungswechsel geführt haben. Großes Engagement forderte die neue Finanzierungsverordnung für die Jahre 2013 bis 2017, die angesichts leerer Kassen lediglich ein Einfrieren der undynamisierten Regionalisierungs- und Landesmittel auf dem Stand von 2009 vorsieht. Hier wird es auch weiterhin darum gehen, der Politik die aus der Unterfinanzierung resultierenden Folgen insbesondere für den ÖPNV in der Fläche aufzuzeigen. Dieses war auch zentrales Thema bei Podiumsdiskussionen im April und Oktober 2012 mit den verkehrspolitischen Sprechern der Landtagsfraktionen. Bei der Revision der Entflechtungsmittel gelang es erfolgreich, die Landesregierung von der Notwendigkeit einer Nachfolgeregelung zu überzeugen. Ein besonderes Augenmerk galt schließlich der politischen Entscheidung, ein Tarifreue- und Vergabegesetz nach dem Vorbild von NRW zu implementieren. Hier wird es auch im Jahr 2013 darum gehen zu verhindern, dass die in NRW gemachten Fehler fahrlässig auch in Schleswig-Holstein übernommen werden.

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



1,1 Milliarden Euro für die Grundsanie rung der U- und Straßenbahnen in NRW

Aufbauend auf der Finanzierungsstudie des VDV aus dem Jahre 2009 hat der VDV NRW 2012 den konkreten Investitionsbedarf der Kommunen und Verkehrsunternehmen für die Sanierung der Stadtbahnsysteme in NRW untersuchen lassen. In den kommenden fünf Jahren sind 1,1 Milliarden Euro notwendig, bis 2025 weitere 2 Milliarden Euro.

„NRW bröckelt“, so hat es die BILD im letzten Jahr auf den Punkt gebracht, als sie über den Zustand der Stadtbahnen in NRW berichtet hat. NRW hat früher als andere Länder in damals hochmoderne Stadtbahnsysteme investiert. Jetzt sind sie mittlerweile in die Jahre gekommen und haben ihre technisch-wirtschaftliche Lebensdauer erreicht, wenn nicht sogar schon überschritten. Rolltreppen sind verschlissen und störanfällig, die Gebäudetechnik ist veraltet und für Zugsicherungssysteme haben Hersteller die Ersatzteilversorgung aufgekündigt. Nicht zuletzt entspricht das Erscheinungsbild der Bahnhöfe und Fahrzeuge oft nicht mehr dem, was tagtäglich rund 2,4 Millionen Fahrgäste (!) in NRW erwarten dürfen.

Der VDV NRW hat diesen Sanierungsbedarf konkret für NRW ermittelt. Die Ergebnisse sind ohne Übertreibung ernüchternd:

Rund 1,1 Milliarden Euro müssen Unternehmen und Kommunen (ihnen gehören oft die Tunnel und U-Bahnhöfe) allein in den nächsten fünf Jahren in die Sanierung der Tunnel, Gleise, Bahnhöfe und in die Technik investieren. Legt man die durchschnittlichen Abschreibungen der letzten Jahre zu Grunde, können sie aus eigener Kraft bestenfalls ein Viertel davon selbst aufbringen. Es droht also eine Finanzierungslücke von über 800 Millionen Euro, die die oftmals hoch verschuldeten Kommunen in NRW schließen müssten. Alternativ wären erhebliche Leistungskürzungen die Folge. Teilweise ist dies heute schon zu beobachten: In Mülheim musste ein Streckenabschnitt der Straßenbahn stillgelegt werden, weil der technische Zustand einen Weiterbetrieb nicht zuließ und Mittel für die Sanierung nicht zur Verfügung standen. In Oberhausen ist das Busangebot in den letzten zehn Jahren um rund 20 Prozent zurückgefahren worden, in Wuppertal wird das Angebot aktuell um 11 Prozent reduziert.

Für die Finanzierung der deutschen Verkehrsinfrastruktur werden in den nächsten Jahren weitere Milliarden benötigt. Und der Nachholbedarf ist schon jetzt enorm

Völlig entgegengesetzt hat sich die Nachfrage entwickelt. IT.NRW meldet für die letzten sechs Jahre 8,5 Prozent mehr Fahrgäste. Dieses Wachstum und der Klimaschutz legen eigentlich einen deutlichen Ausbau nahe. Der ist aber bei den Erhebungen für den Finanzbedarf nicht einmal im Ansatz berücksichtigt.

Auch der ÖPNV-Fahrzeugpark in NRW ist zunehmend überaltert. Wirtschaftlich sinnvoll wäre ein

Durchschnittsalter von 15 Jahren, tatsächlich sind die Bahnen etwa 18 Jahre alt. Für die Ersatzbeschaffung müssten die Unternehmen in NRW in den nächsten fünf Jahren nochmals rund 630 Millionen Euro aufwenden.

Für die Periode von 2017 bis 2025 sind weitere ca. 2 Milliarden Euro an Investitionen für ortsfeste Infrastruktur und 1,6 Milliarden Euro in den Fahrzeugpark erforderlich.

Anlagen und Fahrzeuge wurden öffentlich gefördert. Die Unternehmen konnten deshalb keine Abschreibungen bilden. Eine Rücklagenbildung scheiterte am strukturellen Defizit der Unternehmen. Angesichts der steigenden Nachfrage im ÖPNV, übrigens im Gegensatz zum Individualverkehr, ist ein Verzicht und die Stilllegung keine ernst zu nehmende Alternative.

Kurzfristig muss die Förderfähigkeit von Erneuerungsinvestitionen zweifelsfrei im Landesrecht geregelt werden. Mittelfristig muss, wie bei der Infrastruktur der Bahn, der Staat für Neubau und Grundinstandsetzung verantwortlich zeichnen, laufende Unterhaltung und Betrieb wäre Sache der Unternehmen. Für die DB ist diese Lastenverteilung ausdrücklich politisch akzeptiert. Es gibt keinen Grund, das nicht als Vorbild für die Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur in NRW zu nehmen.

Volker Wente

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen

T 0221 57979-138

wente@vdv.de



Landesgruppe Ost: Im Osten nichts Neues?

Die knappe finanzielle Ausstattung des ÖPNV in den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt – indirekt auch in Berlin – beschäftigte die Landesgruppe Ost auch im Jahr 2012. Zum zweiten Mal konnten wir über eigene Erhebungen nachweisen, in welcher Höhe Investitionsmittel fehlen.

Mittelausstattung ÖPNV

Nachgewiesen: In Brandenburg und Sachsen-Anhalt fehlen Mittel im zweistelligen Millionenbereich, um den aktuellen Status quo bei Anlagen und Fahrzeugen zu erhalten. Jedes Jahr wird diese Lücke größer, denn die Länder passen die Mittel noch nicht einmal im erforderlichen Maße an, um die Kostensteigerungen aufzufangen. Das Land Brandenburg gibt noch nicht einmal die eigenen Einnahmesteigerungen aus Bundesmitteln weiter. Die Regionalisierungsmittel werden jährlich um 1,5 Prozent dynamisiert, die Aufgabenträger im ÖPNV gehen dabei jedoch leer aus.

Bei den für die Investitionen besonders wichtigen Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz wurde im Jahr 2012 in den Flächenländern über die Zweckbindung über 2013 hinaus gestritten. Das Land Brandenburg ist dabei in Vorlage gegangen und hat eine gesetzliche Grundlage geschaffen, in Sachsen-Anhalt lässt eine gesetzliche Regelung dagegen auf sich warten.

In beiden Ländern wurde auch intensiv über die (Binnen-)Verteilung der Entflechtungsmittel zwischen dem Straßenbau und dem ÖPNV gesprochen. Nach vorliegenden Haushaltsplanzahlen der Jahre 2011 und 2012 befindet sich Sachsen-Anhalt mit 23 Prozent für den ÖPNV am traurigen Ende der Skala. Auch Brandenburg, mit 40 Prozent für den ÖPNV, liegt klar unter dem Durchschnitt.

Wir fordern in beiden Ländern, die Mittel für den ÖPNV auf 50 Prozent anzuheben. Dies entspricht dem bundesweiten Durchschnitt und ist im Rahmen von Klimadebatte und Vorgaben zur Emissionsreduzierung etc. auch zeitgemäß.

Lösungen für wichtige Mobilitätsfragen im Blick

Im Jahr 2012 hat sich die Landesgruppe Ost erneut intensiv mit der Entwicklung des ländlichen Verkehrs auseinandergesetzt. In Sachsen-Anhalt wurde nicht nur in den Regionalgesprächen (gemeinsame Gesprächsrunden der ÖPNV-Unternehmen mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, MLV) über Probleme und mögliche Lösungswege im ländlichen Verkehr gesprochen. Das Ministerium hat großes Interesse daran, mit den gegebenen Mitteln eine Attraktivitätssteigerung zu erreichen. Die Unternehmen in Sachsen-Anhalt

haben eine eigene Arbeitsgruppe gegründet, die bis zum Herbst 2013 Ergebnisse für umsetzungsfähige Modelle liefern will.

In Brandenburg hat die Beschäftigung mit dem Thema „Elektromobilität“ im März 2012 zu einer Veranstaltung in Cottbus geführt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden sowohl neue Anwendungen z.B. durch Elektroautos in Carsharing-Systemen, als auch Anwendungen der klassischen Elektromobilität durch Straßenbahnen und O-Busse diskutiert. Die Diskussion mit Minister Vogelsänger verlief nicht ohne Kontroversen, da das Land Brandenburg die Straßenbahnen nicht auskömmlich finanziert. Nach unseren Berechnungen müssten die Investitionsmittel um ca. 5 Millionen Euro pro Jahr angehoben werden.

Akzente für den Güterverkehr in der Landespolitik gesetzt

Der Schienengüterverkehr in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt verdient mehr Aufmerksamkeit in der politischen Öffentlichkeit der jeweiligen Länder. Aus dieser Erkenntnis heraus hat die Landesgruppe Ost eine eigene Broschüre entwickelt, die sowohl Arbeit, Geschäftsmodelle und Kunden etc. als auch wichtige – zum Teil unterstützungsbedürftige – Projekte unserer Mitgliedsunternehmen beschreibt. Das Thema Schienengüterverkehr wurde auch im Rahmen eines Parlamentarischen Abends in Berlin im März 2012 und einer Veranstaltung zum „umweltgerechten Güterverkehr“ in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen im November 2012 in Magdeburg erfolgreich vertieft. Fortsetzung geplant.

Interna

Seit dem 1.12.2012 ist Francois Girard nicht mehr Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Ost. Herr Girard übte diese Funktion seit 2010 aus, zuvor war er lange Zeit stellvertretender Vorsitzender. Wir werden Herrn Girard in der Frühjahrssitzung 2013 der Landesgruppe offiziell verabschieden und eine/n neue/n Vorsitzende/n wählen.

Dipl.-Pol. Werner Faber, MBA

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

Herausforderungen in einem schwierigen Umfeld für den ÖPNV in den Freistaaten Sachsen und Thüringen

Das Jahr 2012 stand wieder im Zeichen wachsender finanzieller Herausforderungen für den ÖPNV in Sachsen und Thüringen. In einer Vielzahl von Veranstaltungen und Gesprächen wurde das Lobbying für den ÖPNV bei Entscheidern und Meinungsbildnern intensiviert. Die Politik erwartet dabei vom VDV konkrete konzeptionelle Lösungsvorschläge für die Gestaltung des ÖPNV. Aber auch die landesspezifische Differenzierung unserer Verbandsarbeit wird immer entscheidender.

Die verbandspolitische Arbeit konzentriert sich zunehmend auf die finanzielle Sicherung von Investitionen und vor allem auch auf die Sicherung des Betriebs des ÖPNV, hier besonders in den ländlichen Regionen, wo in Sachsen und vor allem Thüringen die überwiegende Mehrzahl der Bewohner lebt. Aber auch die nachhaltige Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV in den wachsenden Städten (Chemnitz, Dresden, Leipzig, Thüringen Erfurt, Weimar und Jena) liegt im Schwerpunkt der Landesgruppenarbeit.

Sachsen: Neufassung der Förderrichtlinie zur Beschaffung von Bussen bringt negative Auswirkungen für den ÖPNV im ländlichen Raum

Die Verkehrsunternehmen in Sachsen besitzen bisher einen vergleichsweise modernen und attraktiven Fuhrpark. In den letzten Jahren ist die Busförderung allerdings immer stärker reduziert worden. Mit der vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) neu gefassten Förderrichtlinie droht nunmehr eine signifikante Verschärfung der Finanzierungslage des straßengebundenen ÖPNV, besonders im ländlichen Raum. Die notwendigen Ersatzinvestitionen können zunehmend nicht mehr geleistet werden. Das hat enorme Auswirkungen auf die Attraktivität des ÖPNV und den Instandhaltungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen. Ein Teufelskreis von sinkenden Einnahmen, erhöhten Aufwendungen, Erhöhungen von Fahrpreisen und kommunalen Zuschüssen, Angebotsabbau und zurückgehender Akzeptanz droht. Fast die gesamte Landesgruppenarbeit in Sachsen wurde von diesem Thema bestimmt. Immerhin gelang es, die Problematik den Entscheidern in der Landespolitik zu verdeutlichen und die Zusicherung zu erhalten, gemeinsam mit dem VDV nach Lösungen zu suchen. Aber auch die Neufassung des sächsischen Vergabegesetzes stellte uns überraschend vor neue Herausforderungen, galt es doch hier, wirtschaftliche Belastungen für unsere Unternehmen durch eine Überbürokratisierung im Beschaffungswesen abzuwenden. Ein Großereignis war die Fachveranstaltung „20 Jahre neuer Regionalverkehr“ im Juni 2012 in Dresden mit dem gesamten Spektrum von Entscheidern und Multiplikatoren. Ein wirklicher Innovationskongress, der fortgesetzt werden wird.

Thüringen: Sicherung der Fortentwicklung des ÖPNV im Fokus

Das Jahr 2012 nutzte der VDV in Thüringen für die Konsolidierung des politischen Umfeldes für den ÖPNV im Freistaat. Die Fortführung des bewährten Thüringer Weges stand dabei im Mittelpunkt unserer Verbandsarbeit. Aber auch in Thüringen wird das Umfeld für den ÖPNV, bedingt durch die Zwänge der öffentlichen Haushalte, zunehmend schwieriger. Wenn auch die bedarfsgerechte Fortentwicklung des ÖPNV für die nächsten Jahre gesichert ist, so muss doch kritisch bemerkt werden, dass es so gut wie keine originären Landesmittel für den ÖPNV mehr gibt. Eine Herausforderung für die Landesgruppenarbeit, hier dem ÖPNV einen größeren verkehrs- und vor allem finanzpolitischen Stellenwert zu verschaffen. Ein nicht unwesentliches Element in dieser Strategie ist das auf Anregung des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV) entwickelte Thüringer RegioNetz, welches dem ÖPNV im ländlichen Raum, und dabei besonders dem System Regionalbus in allen seinen Angebotsformen bis hin zu innovativen Mobilitätsmanagementkonzepten einen größeren Stellenwert im Freistaat Thüringen verschaffen soll. In einem Fachkongress zum ÖPNV im ländlichen Raum wurde dieses strategisch entscheidende Thema lösungsorientiert diskutiert. Der Kongress bildete zugleich den Auftakt unserer Zukunftswerkstatt ÖPNV im ländlichen Raum. Hierbei soll ein landesweites Netz aller Akteure im ÖPNV aufgebaut werden, mit dem Ziel, innovative Lösungen zu entwickeln und nach Möglichkeit über die Ebene der politischen Entscheider auch zur Umsetzung zu bringen.

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

Matthias Scheidhauer

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen

T 03643 498964

scheidhauer@vdv.de

ÖPNV in Zeiten von Schuldenbremsen und Haushaltsstrukturkommissionen

Im Jahr 2012 lagen die Schwerpunkte der Landesgruppenarbeit in der intensiven politischen Begleitung der Verkehrspolitik in den beiden Ländern mit dem wesentlichen Ziel, langfristig tragfähige Finanzierungsperspektiven für das Saarland und für Rheinland-Pfalz zu erarbeiten.

Saarland: Direkte Aufnahme der Gespräche mit der neuen Landesregierung

Unmittelbar nach der Landtagswahl wurden mit dem neuen Verkehrsminister und stellvertretenden Ministerpräsidenten Heiko Maas die wesentlichen verkehrspolitischen Schwerpunkte der Regierungsarbeit ausgetauscht. Gemeinsames Ziel für die kommenden Jahre ist es, die Vorgaben aus der Haushaltsstrukturkommission für den ÖPNV so umzusetzen, dass die Finanzierung der Verkehre gesichert bleibt. Eines der ersten Projekte der neuen Landesregierung stellt die Überarbeitung des seit November 2010 in Kraft gesetzten Tariftreuegesetzes dar. Als Nichttarifpartner nimmt der VDV Südwest dabei nicht zu den tariflichen Kernfragen des Gesetzes Stellung, konnte aber erreichen, dass die nun in Arbeit befindliche Neuregelung keinen einheitlichen repräsentativen Tarifvertrag vorsieht. Künftig muss nur einer der im Saarland gültigen Tarifverträge angewendet werden.

Rheinland-Pfalz: Finanzierungssituation spitzt sich zu

Die Verkehrswirtschaft in Rheinland-Pfalz befindet sich zunehmend in einer angespannten Lage. Das Fundament der Unternehmen wird dabei gleich von mehreren Seiten geschwächt: sinkende Fahrgastzahlen aufgrund des demografischen Wandels und steigende Kosten im Bereich Energie und Personal treffen auf wachsende Anforderungen der Gesellschaft an die Qualität der Dienstleistung beim Fahrplanangebot, Komfort, Barrierefreiheit, Schadstoffreduzierung, Echtzeitinformation etc. Ein gleichzeitiger, schleichender Rückgang der Landesmittel verschärft die Situation. Insbesondere bei der Ausgestaltung der

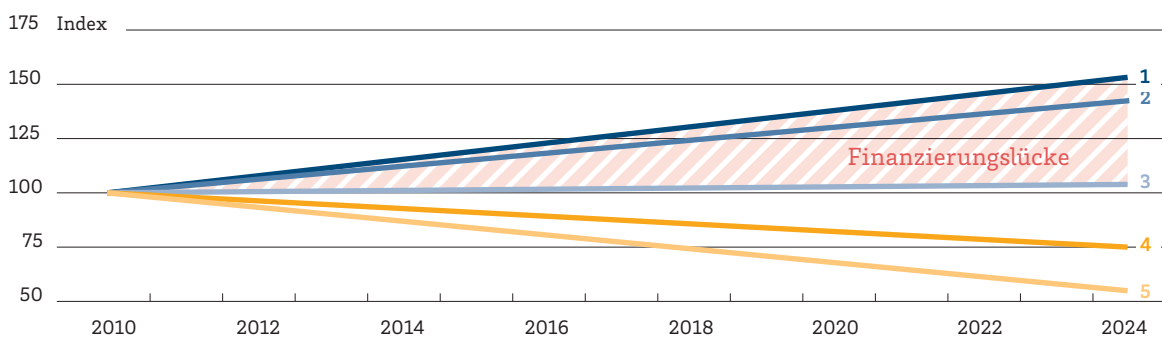
zukünftigen Ausgleichsleistung im Ausbildungsverkehr ist der VDV Südwest seit Jahren in Beratungen mit dem Land, um eine tragfähige Neuregelung auf den Weg zu bringen. Die Entwicklung der 45a-Mittel ist dabei besorgniserregend. Von den fast 50 Millionen Euro p. a., die noch vor acht Jahren an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt wurden, sind heute noch rund 41 Millionen Euro verblieben. Dieser Betrag gleicht schon lange nicht mehr die gesamte Rabattierungsleistung der Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr aus, die Summe der Rabattierungen liegt aktuell bei rund 45 Millionen Euro jährlich (Differenz von Jedermann-Ticket und Schülerticket). Die Erstattungsleistung pro Einwohner liegt in Rheinland-Pfalz bei 10,49 Euro. Im benachbarten Baden-Württemberg und dem Saarland sind diese Mittel mit 20,77 Euro bzw. 17,30 Euro pro Kopf und Jahr fast doppelt so hoch. Der Schülerverkehr, in den meisten Bundesländern die Einnahmehasis des ÖPNV, muss in Rheinland-Pfalz also massiv von den Unternehmen quersubventioniert werden.

Die Finanzierungslücke kann nicht durch Tarifanpassungen ausgeglichen werden und rückläufige Schülerzahlen beschleunigen die negative Entwicklung. Nur ein merklicher und kurzfristiger Anstieg der Ausgleichsleistungen kann dieser Entwicklung entgegengetreten.

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

1 | Steigende Finanzierungslücke – ohne Anpassung der §45a-Ausgleichsleistungen Regionalverkehr: Entwicklung der ökonomischen Kennzahlen (Kosten, Erlöse, Ergebnis)

© VDV



Quelle: BPV Consult GmbH 2012 - Analyse im Auftrag der VDV-Landesgruppe Südwest, Entwicklung der ökonomischen Kennzahlen (Kosten, Erlöse, Ergebnis).

VDV-Organisationen

Weitere Einführungen des eTickets, Weiterentwicklung des Standards, Erweiterung der Organisation

Nach dem Start der Projekte im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und Hamburger Verkehrsverbund (HVV) im Jahr 2011 begann 2012 dort der Rollout des (eTickets Deutschland, wodurch die Zahl der im Feld befindlichen Chipkarten signifikant anstieg. Bis zum 31.12.2012 wurden insgesamt mehr als acht Millionen Chipkarten ausgegeben – Tendenz weiter steigend.

Im Jahr 2012 haben über 100 Verkehrsunternehmen und -verbände (VU/VV) die Teilnahmeverträge am (eTicket Deutschland unterzeichnet. Auch auf diesem Gebiet wird die Ausbreitung des (eTickets-Deutschland deutlich. Insgesamt haben 160 VU/VV (eTicket-Teilnahmeverträge mit der VDV-KA KG abgeschlossen, Tendenz auch hier steigend. Mitte des Jahres 2012 führte die VDV-KA KG im Namen von 70 VU/VV eine europaweite Ausschreibung zur Chipkartenbeschaffung durch. Dabei wurden Preise erzielt, die ca. 50 Prozent unter den bisherigen Kartenpreisen liegen, was zu Einsparungen in Millionenhöhe für die umsetzenden Unternehmen führt.

Weiterentwicklung des Standards „VDV-Kernapplikation“ und der KA-KG

Mit dem Abschluss der Entwicklung des Sperrlistensystems (KOSES) sowie der Aufschaltung weiterer Funktionalitäten im Applikations- und Sicherheitsmanagement-System (ASM) wurden wichtige Dienstleistungen der KA KG erweitert und den Unternehmen wesentliche und arbeitserleichternde Funktionen an die Hand gegeben. Durch das Zertifizierungsverfahren, welches von nun an alle Lieferanten durchlaufen müssen, wird die technische Funktionalität und Konformität aller (eTicket-Deutschland-Komponenten sichergestellt. Um Einsteiger wie auch Fortgeschrittene an die Möglichkeiten und Funktionsweisen des (eTickets Deutschland heranzuführen, wurden, in Kooperation mit der VDV-Akademie, erstmals Seminare angeboten. Diese Seminarreihe wird 2013 fortgesetzt.

Organisation

Im Organisationsmodell der VDV-KA KG finden sich zwei neue Organisationseinheiten: die Teilnehmerversammlung bietet allen Teilnehmern am (eTicket Deutschland die Möglichkeit, sich aktiv in den Entwicklungsprozess einzubringen. Hier werden z. B. auch sämtliche Änderungen bzw. Neuerungen am Standard selbst beschlossen. Auch Änderungen im Regelwerk, der Vertragsgrundlage zwischen Unternehmen und VDV-KA KG, müssen von der Teilnehmerversammlung beschlossen werden.

Neben der Teilnehmerversammlung wurde der Aufsichtsrat der VDV-KA-Verwaltungsgesellschaft

mbH gegründet, welcher sich aus Vertretern der VDV-Gremien sowie Gesellschaftern der VDV-KA KG zusammensetzt.

Strategische Aspekte

Im Rahmen allgemeiner Strategiediskussionen zum elektronischen Vertrieb wurde die VDV-KA KG durch das VDV-Präsidium, den Ausschuss für Preisbildung & Vertrieb sowie den Aufsichtsrat der VDV-KA-Verwaltungs-GmbH mit der Betreuung der elektronischen Vertriebswege (Chipkarte, HandyTicket, 2D-Barcode) beauftragt. Zudem wird die VDV-KA KG die Smartphonestrategie des VDV umsetzen. Ziel hierbei ist es, bestehende bzw. neue HandyTicket-Systeme zu vernetzen, um den regionenübergreifenden, gegenseitigen Vertrieb von Verbundtickets über unterschiedliche Smartphone-Apps zu ermöglichen. Der Kunde kann dann also auch mit einer regionalen App bundesweit ÖPV-Tickets erwerben. Mittelfristiges Ziel ist, innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre 5 bis 7 Prozent des Ticketabsatzes im Segment Einzel-/Mehrfahrtenkarten über HandyTicket-Systeme abzuwickeln. Die VDV-KA KG wird die für die Vernetzung der HandyTicket-Systeme untereinander erforderliche Schnittstelle (IPSI) entwickeln, aufbauen und als Dienstleistung zur Verfügung stellen.

Drs. Ing. J. Sjef A.L. Janssen

Geschäftsführer
VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG
T 0221 716174-111
janssen@vdv.de

Nils Zeino-Mahmalat

Geschäftsführer
VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG
T 0221 716174-112
zeino@vdv.de

Durchlässigkeit und Gleichwertigkeit als Parameter der Bildungspolitik

Der steigende Bedarf der Wirtschaft an Beschäftigten mit akademischem Abschluss und qualifizierten Berufs- und Weiterbildungsabschlüssen hat in den vergangenen Jahren zu Anpassungen im deutschen Bildungssystem geführt. Kennzeichen dieses Anpassungsprozesses sind Durchlässigkeit und Transparenz zwischen der beruflichen und der hochschulischen Bildungssäule in Deutschland.

Die Studienanfängerquote beträgt 43 Prozent – mit wachsender Tendenz. Viele Bundesländer haben ihre Hochschulen für beruflich qualifizierte Beschäftigte geöffnet; Zugänge zu Bachelor- und Masterstudiengängen sind für Meister, Fachwirte und Techniker vereinbart worden. Gleichzeitig nimmt die „Verwissenschaftlichung“ von beruflichen Abschlüssen zu – das belegen viele Neuordnungsverfahren von weiterführenden Bildungsgängen mit IHK- und Handwerkskammerabschlüssen. Hier spiegeln sich die wachsenden beruflichen Anforderungen in Industrie, Handel und Dienstleistungsbranchen wider.

Der Deutsche Qualifikationsrahmen (DQR), im Frühjahr 2012 von Bund, Ländern und den Sozialpartner-Parteien verabschiedet, ist Ausdruck dieser Veränderungen. Er schafft Gleichwertigkeit zwischen den verschiedenen Abschlüssen beider Systeme, indem er auf einer Qualifikations- und Kompetenzleiter von 1 (ungelernt) bis 8 (Promotion) ihre jeweiligen Lernergebnisse vergleicht, in Beziehung setzt und den einzelnen Stufen der „Leiter“ zuordnet. Der DQR fungiert als Referenz- und Meta-Rahmen, um die Durchlässigkeit zwischen der beruflichen und akademischen Bildungssäule zu dokumentieren. Grundsätzlich gilt im DQR: Meister-, Fachwirte- und Technikerabschlüsse sind einem akademischen Bachelorabschluss gleichwertig, wenn die jeweils erworbenen Kompetenzen und erzielten Lernergebnisse inhaltlich vergleichbar sind.

Der DQR ist damit nicht automatisch die Eintrittskarte für den Zugang zur nächsthöheren Kompetenzstufe, sondern sie ist lediglich eine Handlungsanleitung. Das Erreichen einer Stufe ist entkoppelt von Tarif- und besoldungsrechtlichen Auswirkungen.

Das System beruflicher Bildungswege

Analog der Stufen des DQR haben verschiedene Branchen wie die IT-Branche, das Handwerk und der öffentliche Verkehr branchenbezogene Systeme beruflicher Bildungswege entwickelt. Das System des öffentlichen Personen- und Schienengütersystems, das die VDV-Akademie mit dem Bildungsausschuss des VDV entwickelt hat, zeichnet sich durch vier Qualifizierungsniveaus aus und beinhaltet für die Sektoren Technik, Betrieb und

kaufmännische Dienstleistungen alle relevanten Aus- und Weiterbildungsabschlüsse im beruflichen und akademischen Bildungssystem.

Das Niveau 1 entspricht im DQR den Stufen 3 (2-jährige Berufe) und 4 (3- und 3,5 jährige Berufe), Niveau 2 entspricht Stufe 5 im DQR, das 3. Qualifizierungsniveau ist auf der Stufe 6 (Bachelor, Meister, Fachwirte, Techniker) angesiedelt und das Niveau 4 entspricht der 7. DQR-Stufe (Master).

Das 2. Qualifizierungsniveau umfasst all die Zusatzqualifikationen, die u. a. in Branchen und Unternehmen zur Ausführung von höherwertigen Aufgaben benötigt werden. Für Werkstätten und Betriebshöfe können das z. B. die Elektrofachkraft für festgelegte Tätigkeiten, Abnahmeberechtigungen oder Qualifizierungen im Rahmen der BGI 8686 sein. Die Einordnung in diese Niveaustufe setzt eine abgeschlossene Berufsausbildung voraus. Da diese Niveaustufe selbst in der Regel nicht staatlich anerkannt ist, werden abschließend Zertifikate von Branchen, Schulungseinrichtungen, Herstellern oder anderen Institutionen wie der Industrie- und Handelskammer oder der Handwerkskammer ausgestellt.

Ausblick

Noch tut sich die Wissenschafts- und Berufsbildungspolitik schwer, die Konsequenzen aus der Gleichwertigkeits- und Transparenzdebatte zu ziehen; z. B. Meistern und Fachwirten ohne Einschränkungen den Zugang zu (berufsbegleitenden) Masterstudiengängen zu öffnen. Gut Ding will offenbar Weile haben – und mit Nachdruck verfolgt werden.

Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz

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

Die Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) unterstützt neues berufsbegleitendes Masterstudium „ÖPNV und Mobilität“ an der Universität Kassel

Im Oktober 2013 startet an der Universität Kassel der berufsbegleitende Masterstudiengang „ÖPNV und Mobilität“. Er richtet sich an Fach- und (angehende) Führungskräfte mit erstem akademischem Abschluss. Die Themen Verkehrsplanung, Mobilität, Verkehrstechnik, ÖPNV-Finanzierung, Recht und Human Resources werden in fünf Semestern wissenschaftlich bearbeitet. Die Studiengebühren betragen 16 000 Euro. Beschäftigte aus Mitgliedsunternehmen des VDV oder des VDV-Förderkreises können als Studierende bei der Stiftung Führungsnachwuchs ein Stipendium beantragen. Der Zuschuss beträgt bis zu 4 000 Euro.

Anmeldungen für diesen Studiengang sind ab sofort möglich auf der Homepage der Universität Kassel (<http://www.unikims.de/oePNV/>). Weitere Details bietet die Informationsbroschüre, die als PDF-Dokument bei der Stiftung Führungsnachwuchs angefordert werden kann.

Management-Symposium 2012 der Stiftung Führungsnachwuchs

Im Oktober 2012 führte die Stiftung Führungsnachwuchs traditionell ihr jährliches Management-Symposium, diesmal in Hamburg, durch. Über 70 Teilnehmer diskutierten mit interessanten Referenten folgende Themenschwerpunkte:

- städtische Infrastruktur und die Rolle des ÖPNV,
- Verkehr und Mobilität,
- Arbeiten, Lernen und Führen aus anderen Perspektiven,
- finanzwirtschaftliche Entwicklungen in Deutschland und Europa.

Die Vorträge des SFN-Symposiums waren auch dieses Mal eine Mischung aus branchenspezifischen, gesellschaftlichen und wirtschaftspolitischen Themen. Lernen in anderen Lebenswelten, Lifestyle Mobilität, Arbeiten in Afrika, die Bankenkrise – eine horizonterweiternde Vielzahl von Informationen und neuen Erkenntnissen, die die Teilnehmer gerne mit nach Hause und an ihren Arbeitsplatz genommen haben.

Das nächste Management-Symposium findet vom 18. bis 20. Oktober 2013 in Leipzig statt. Die Einladung dazu wird per Rundschreiben voraussichtlich im Mai/Juni 2013 an alle Geschäftsführungen/Vorstände der VDV-Mitgliedsunternehmen verschickt.

Was macht die Stiftung sonst noch?

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

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

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

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

Angela Struß

Assistentin der Geschäftsführung

der VDV-Akademie

T 0221 57979-173

struss@vdv.de

Informationsbroschüre der Universität Kassel zum Masterstudiengang „ÖPNV und Mobilität“



VDV-Informationen

Publikationen 2012

VDV-Schriften

Schrift 423-3 | 12/2012

Digitaler Standard für Telekommunikation im ÖPNV (DISTEL-ÖV) – Teil 3 Fachdienste

Schrift 724 | 9/2012

Piktogramme an Haltestellen und in Fahrzeugen

Schrift 423-1 | 7/2012

Digitaler Standard für Telekommunikation im ÖPNV (DISTEL-ÖV) – Teil 1: Grundlagen

Schrift 423-2 | 7/2012

Digitaler Standard für Telekommunikation im ÖPNV (DISTEL-ÖV) – Teil 2: Konzeption, Schichtenmodell und Glossar

Schrift 181 | 6/2012

Luftbehandlung in Schienenfahrzeugen des innerstädtischen und regionalen Nahverkehrs – Fahrgasträume

Recommendation 181 | 6/2012

Air Conditioning for Urban and Suburban Rolling Stock – Passenger Areas

Recommendation 509 | 6/2012 | basiert auf deutscher Ausgabe 10/2008

Application of Residual Current Protective Circuits in Electrical Power Installations of DC Urban Rail Systems

Schrift 525 | 6/2012

Überspannungsschutz für Fahrstromversorgungsanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen

Recommendation 525 | 6/2012

Overvoltage Protection of Traction Power Supply Systems of DC Urban Rail Systems

Schrift 881-1 | 6/2012

Verfahren zur Ermittlung von Personal-Kennzahlen für die Instandhaltung von Trolleybussen (Anhang zur VDV-Schrift 881, 05/2006)

Schrift 721 | 4/2012

Empfehlung für eine Rahmendienstanweisung des Betriebsleiters BOStrab

Schrift 712 | 3/2012

Empfehlungen für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung im Fahrdienst – ZAWFahrdienst

Publikationen 2012

VDV-Mitteilungen

Mitteilung 4013 | 12/2012

Prozessnetzwerke in Verkehrsunternehmen – Stand und Trends

Mitteilung 7508 | 12/2012

Arbeiten im Bereich von Gleisen nichtbundes-eigener Eisenbahnen – Auswahl der Sicherungsmaßnahme und betriebliche Umsetzung

Mitteilung 9056 | 12/2012

Praxisleitfaden zum PBefG 2013

Mitteilung 9052 | 11/2012

Marken im ÖPNV

Mitteilung 7026 | 9/2012

Geodaten in der ÖPNV-Kundeninformation

Mitteilung 2303 | 8/2012

Empfehlungen zur Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen

Mitteilung 4014 | 7/2012

Auswirkungen der DIN 14675 auf den Aufbau und Betrieb von Brandmeldeanlagen im ÖPNV

Mitteilung 4015 | 7/2012

Funktechnisches Betriebskonzept für den Digitalfunk im ÖPNV

Mitteilung 7507 | 6/2012

Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 vom 24. April 2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG bei der Änderung betrieblicher Prozesse und Verfahren

Mitteilung 7023 | 5/2012

Kommunikation im ÖV (IP-KOM-ÖV) – Szenarien & Personen sowie deren Anforderungen an die Kundeninformation

Mitteilung 7025 | 5/2012

Kommunikation im ÖV (IP-KOM-ÖV) – Anwendungsfälle im Umfeld der Echtzeit-Kundeninformation

Mitteilung 9055 | 5/2012

Anforderungen an zukunftsorientierte Einnahmenaufteilungsregelungen

Mitteilung 9919 | 5/2012

(verbandsintern) Erträge und Aufwendungen 2010 im Personenverkehr

Mitteilung 7024 | 3/2012

Eigentums- und Nutzungsrechte von ÖPNV-Fahrplandaten

Mitteilung 9049 | 1/2012

Schlafstörung mit Tagesschläfrigkeit – Handlungshilfe für die betriebsärztliche Beurteilung von Fahrzeugführern und Betriebsbediensteten

VDV-Positionen

Stellungnahme zum Entwurf des SGFFG-E | 1/2013

VDV-Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz

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.

Anforderungen des VDV an die Organisation der Eisenbahnunternehmen in Europa | 11/2012

Beschluss des Präsidiums des VDV vom 14. November 2012

„Staff working document on land transport security, SWD (2012) 143 final“ der Europäischen Kommission | 11/2012

Vom 31. Mai 2012

VDV-Politikbrief – Informationsdienst für Entscheider in Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und Medien | 8/2012

Der VDV informiert regelmäßig mit einem Politikbrief über die aktuelle verkehrspolitische Arbeit im Bund, in den Ländern und auf EU-Ebene.

Ergänzende Stellungnahme des VDV zum Fernbus | 2/2012

Anlässlich der Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 29. Februar 2012

Gemeinsame Stellungnahme des VDV und bdo | 2/2012

Zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften, zum Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften und zum Antrag der Fraktion DIE LINKE „Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche“

„Recast“ des ersten EU-Eisenbahnpakets | 2/2012

Bewertung der Ergebnisse der ersten Lesung des Europäischen Parlaments sowie der politischen Einigung des Rates

Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen | 2/2012

Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben | 2/2012

Positionspapier des VDV

Zeitschriften des VDV

Der Nahverkehr | Offizielles Organ des VDV
Die Zeitschrift bietet Fachwissen in qualifizierten und umfangreichen Beiträgen. Die Palette der Themen umfasst Verkehrspolitik, Verkehrsrecht und andere relevante Rechtsgebiete, Fragen der Verkehrswirtschaft, des Marketings, der Fahrzeug- und Betriebstechnik sowie der betrieblichen Organisation. In der Zeitschrift publizieren erfahrene Praktiker ebenso wie Fachleute der einschlägigen Wissenschaften.
Herausgegeben durch den Alba Fachverlag.
Bezug: www.alba-publikation.de



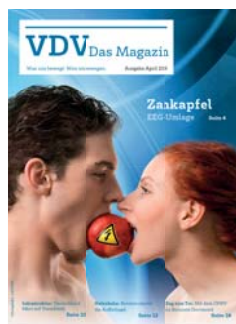
Güterbahnen | Offizielles Organ des VDV
In dieser Zeitschrift werden Themen rund um den Güterverkehr auf der Schiene und dessen Logistik und Vernetzung vertiefend dargestellt. Autoren aus Praxis und Wissenschaft behandeln aus verschiedenen Blickwinkeln wirtschaftliche, politische, betriebliche, technische und rechtliche Themen. „Güterbahnen“ ist somit Sprachrohr des Schienengüterverkehrs und dessen Umfelds.
Herausgegeben durch den Alba Fachverlag.
Bezug: www.alba-publikation.de



Bis März 2013: Bus & Bahn | Die politische Zeitschrift des VDV
Bus & Bahn richtet sich an alle am ÖPNV und Schienengüterverkehr Interessierten. In Nachrichten, Berichten und Kommentaren werden aktuelle Fragen der beiden Branchen behandelt. Mit „Bus & Bahn“ stellt der VDV die Anliegen der Verkehrsunternehmen allgemeinverständlich dar. Besonders Entscheidungsträger, die nicht beruflich im Verkehrssektor tätig sind, werden über auf den Verkehr einwirkende Vorhaben unterrichtet.



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

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

Mitgliederbereich der VDV-Website

www.vdv.de | [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

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

VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr

www.gueterbahnen.com

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

VDV-Akademie

www.vdv-akademie.de

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

Karriere- und Bildungsportal des VDV

www.vdv-karriere.de

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

VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG – E-Ticket Deutschland

www.eticket-deutschland.de

Der VDV hat das seit 2002 laufende Forschungsprojekt „ÖPNV-Kernapplikation“ im Juli 2005 erfolgreich abgeschlossen. Die VDV-Kernapplikation ist der technische Standard für alle Varianten des elektronischen Fahrgeldmanagements. In der regionalen Umsetzung und Anwendung des E-Ticketings bleibt die Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten für die Mitgliedsunternehmen gesichert. Elektronisch das Fahrgeld managen (EFM) – ein Schritt in die Zukunft der interoperablen Mobilität und des bargeldlosen Zahlens im ÖPNV.

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 den Zielen verbesserter Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Er tritt für die Ausweitung dieser Verkehre ein. Sie gewährleisten die umwelt- und flächenschonende Mobilität von Personen und Gütern. Dadurch leisten sie einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt der Funktionsfähigkeit der Verdichtungsräume und der Attraktivität der Regionen.

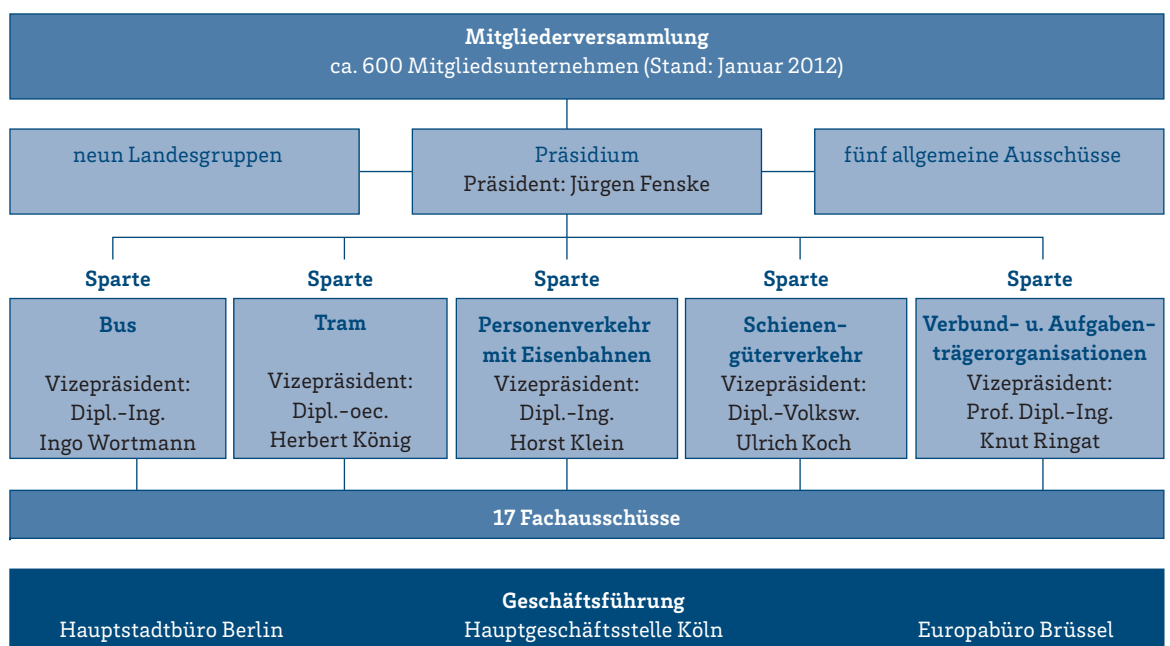
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert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

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

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

Eine Sondergruppe bilden die Infrastrukturunternehmen.

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



Impressum

Herausgeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 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

PEIPERS – DruckZentrum KölnWest

erschienen im Juni 2013

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

Bildquellen

Alle Bilder von links nach rechts:			
Titel	lightpoet/Fotolia, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Frank Reinhold VTG AG, Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft	Seite 39 Seite 40 Seite 42 Seite 49	Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG Dr. Jochen Brandau Martin Rospek Bremer Straßenbahn AG, Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN)
Seite 13	Meike Böschmeyer, Stadtwerke Bonn		DB Regio AG
Seite 15	Michael Fahrig	Seite 51	Bremer Straßenbahn AG
Seite 16	Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH	Seite 55 Seite 61	Hocus Focus Studio, Istockphoto, Stadtwerke Gütersloh GmbH Montage VDV
Seite 18	Michael Fahrig		VDV Bayern und EVG
Seite 20	VDV		Eisenbahn- und Verkehrsgewerk- schaft, Landesverband Bayern
Seite 22	Volker Emersleben, Deutsche Bahn AG	Seite 62	VDV Hessen
Seite 23	Grafik VDV		Martin Röhrleef
Seite 24	Hamburger Hochbahn AG	Seite 63	Dirk Uhlenbrock Hamburger Hochbahn AG
Seite 26	Fotogestoeber, Fotolia	Seite 64	Tobias Arhelger Fotolia
Seite 27	MoBiel GmbH	Seite 65	VDV
Seite 28	Dr. Thomas Hilpert		
Seite 29	Daniel Möller Fotografie üstra	Seite 66	
Seite 30-36	VDV	Seite 69	
Seite 38	Stadtwerke Gütersloh GmbH		

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
