

# 2014/2015

## Jahresbericht





---

# 2014/2015

---

Jahresbericht

---

---

# Inhalt

- 6 **Editorial** | Vorwärts und Rückwärts
- 8 **Verbandspolitik im ÖPNV** | Perspektiven des europäischen Ordnungsrahmens und der künftigen Finanzierung des ÖPNV
- 10 **Eisenbahnpolitik** | NE-Infrastrukturfinanzierung: ein Anfang mit Hindernissen
- 12 **Technik und Normung** | Herausforderungen annehmen und Lösungsansätze erarbeiten
- 14 **Wissenschaftlicher Beirat** | Neue Aktivitäten beim VDV

---

## Politik und Kommunikation

- 18 **Jahrestagung 2014** | In Rufweite der Politik
- 20 **Europapolitik** | Zehn Forderungen an die europäische Verkehrspolitik
- 22 **Verbandskommunikation** | Verbandspolitische Kommunikation im Zeichen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen
- 24 **Pressearbeit** | Bus-Demo in Berlin: Ein starkes Zeichen für einen zukunftsfähigen Nahverkehr!
- 25 **Marketing im ÖPNV** | Digitale (Verkehrs-) Trends: Der Kunde entscheidet über Erfolg und Misserfolg

---

## Wirtschaft und Recht

- 28 **Steuern** | Die Novellierung der Energiesteuer-richtlinie – eine Chance für Busse und Bahnen?
- 30 **Business Development** | Konzept für die digitale Vernetzung
- 31 **Fahrgastrechte** | Anpassung des EBE in greifbarer Nähe
- 32 **Personenbeförderungsrecht** | Neue Arbeitsgruppe Fernbus im VDV
- 33 **Aufgabenträger und Verbände** | Anschlussmobilität im Aufwind – Marktforschung zum City-Ticket
- 34 **Bildung** | Wer Menschen als Mitarbeiter für die Branche gewinnen will, muss um ihr Vertrauen werben
- 35 **Verkehrsbetriebswirtschaft** | Trotz steigender Fahrgeldeinnahmen – Kostendeckungsgrad leicht rückläufig
- 38 **Statistik** | Personenverkehr auf moderatem Wachstumskurs – streikbedingte Rückgänge im Schienengüterverkehr
- 41 **Eisenbahnpersonenverkehr** | Weiterentwicklung im Bestellermarkt: Potenzial für Zusammenarbeit zwischen Bahnen und Aufgabenträgern
- 42 **Marktfragen Güterverkehr** | Schwer- und Großraumtransporte auf der Schiene – eine Alternative mit Marktchancen?
- 43 **Ressourcenmanagement Eisenbahn** | AwSV – den Erfolg zügig umsetzen!
- 44 **Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr** | Trotz Halbierung des Güterbahnlärms bis 2020 drohen nach 2016 massive ordnungsrechtliche Eingriffe
- 45 **Eisenbahnbetrieb** | Das neue „Betriebsregelwerk EVU“ des VDV
- 46 **Eisenbahnrecht** | Stilllegung von Serviceeinrichtungen
- 47 **Europäische Eisenbahnangelegenheiten** | Regionale Eisenbahnen als Gegenstand von EU-Initiativen

---

## Technik und Normung

- 50 **Europäische Standardisierung** | Zentrale Register für europäische Eisenbahnen – Erfassung aller Infrastrukturen und Fahrzeuge geplant
- 51 **Schienefahrzeugtechnik** | Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen – ein europäischer Normungsschwerpunkt

- 52 **Zugsicherungstechnik** | Bedeutung der Lebenszykluskosten (LCC) im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik
- 53 **Betrieb ÖPNV** | Vollständige Barrierefreiheit bis 2022 als Ziel – Herausforderung nicht nur für Aufgabenträger!
- 54 **Verkehrsplanung** | Engagement bei der FGSV – Mitgestalten von ÖPNV-Verkehrsanlagen in Stadtstraßen
- 55 **ÖPNV-Finanzierung** | Verkehrsinfrastruktur – anhaltend großer Investitionsstau
- 56 **Telematik** | Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im ÖV (IP-KOM-ÖV)
- 57 **Informationsverarbeitung** | Neuer Mitgliederbereich im Internet: [www.vdv.de/mitglieder](http://www.vdv.de/mitglieder)
- 58 **Normung** | EU-Normungsaktivitäten im Urban-Rail-Bereich
- 59 **Kraftfahrwesen** | Praxisorientiert und zukunftsfähig: die Fortschreibung der VDV-Rahmenempfehlung für Stadtliniensebusse
- 60 **Nahverkehrs-Schienefahrzeuge** | Fahrerassistenzsysteme für Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge zur Kollisionsvermeidung
- 61 **Elektrische Energieanlagen** | Kurzschluss- und Überlastschutz – wichtiger Bestandteil der Fahrstromversorgung von Gleichstrombahnen
- 62 **Technik- und Umweltrecht** | Die Nachteile der Energiewende – 65 Mio. Euro jährliche Mehrbelastung für Schienenbahnen
- 63 **Elektromobilität** | Status quo der E-Mobilität – zukünftige Herausforderungen aus Sicht des ÖPNV

## VDV-Landesgruppen

- 66 **Im Überblick** | Die VDV-Landesgruppen
- 67 **Baden-Württemberg** | Landesregierung Baden-Württemberg setzt zwei wichtige ÖPNV-Reformvorhaben aus
- 68 **Bayern** | Neue Web-Portale zur Personalrekrutierung
- 69 **Hessen** | Landestariftreue- und Vergabegesetz in Hessen – Mobilitätspolitik der schwarz-grünen Landesregierung
- 70 **Niedersachsen/Bremen** | Ziele verwirklichen
- 71 **Nord** | Der Norden kämpft für eine bessere Infrastruktur und eine ausreichende und gerechte Finanzierung des ÖPNV
- 72 **Nordrhein-Westfalen** | Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die Stadtbahnsysteme in Nordrhein-Westfalen
- 73 **Ost** | VDV-Landesgruppe Ost 2014 – Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt
- 74 **Sachsen/Thüringen** | Verkehrspolitische Weichenstellungen für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität
- 75 **Südwest** | Einsatz für eine auskömmliche und verlässliche ÖPNV-Finanzierung

## VDV-Organisationen

- 78 **VDV-Kernapplikation** | ((e)Ticket Deutschland weiter auf Wachstumskurs
- 79 **VDV-Akademie** | Fachkraft im Fahrbetrieb – berufsbegleitende Nachqualifizierung für Berufserfahrene
- 80 **Stiftung Führungsnachwuchs** | Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

## VDV-Informationen

- 82 **Neuerscheinungen 2014**
- 86 **Zeitschriften**
- 87 **Internetangebote**
- 88 **Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur**
- 89 **Der VDV in externen Organisationen und Gremien**
- 94 **Bildquellen und Impressum**

# Vorwärts und rückwärts

Liebe Leserinnen und Leser,  
ein Jahresbericht dient ja mithin der Darstellung besonders intensiver, erfolgreicher oder außergewöhnlicher Arbeiten und Projekte des zurückliegenden Jahres. Dies wollen wir natürlich auch mit dem aktuell vorliegenden Bericht nicht vernachlässigen. Ganz im Gegenteil, auch in diesem Jahr liest sich die Sammlung der durch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betreuten Projekte beeindruckend. Ihnen allen gilt einmal mehr mein Dank als Hauptgeschäftsführer des VDV. Darüber hinaus möchte ich mich auch für das erneut große Engagement unserer ehrenamtlich tätigen Kolleginnen und Kollegen aus den Mitgliedsunternehmen bedanken. Wir wissen, dass es keine Selbstverständlichkeit ist, in Zeiten zunehmender Arbeits- und Terminverdichtung ehrenamtlich an der Facharbeit eines Branchenverbandes mit ungeheurer Themenvielfalt mitzuwirken.

Auch diesmal fällt es schwer, angesichts der zahlreichen auf den folgenden Seiten beschriebenen Projekte hier einzelne Ergebnisse oder Erfolge herauszustellen. Ich möchte mich deshalb bei meinen Ausführungen auf wenige für die gesamte Branche entscheidende Entwicklungen konzentrieren. Darüber hinaus bin ich mir sicher, dass alle Projekte in jedem Geschäfts- und Fachbereich, die Eingang in diesen Jahresbericht gefunden haben, einen wertvollen Beitrag für die Branche und unsere Unternehmen geleistet haben.

Bei aller positiven Bilanz, die man als Hauptgeschäftsführer eines engagierten Verbandes in einer erfolgreichen Branche (z. B. gemessen an stetig steigenden Fahrgastzahlen und Gütertransportmengen) ziehen kann, möchte ich allerdings auch auf die weniger erfreulichen Entwicklungen der letzten Monate eingehen. Denn auch das gehört zu einer ehrlichen, umfassenden Jahresbewertung. Wenn man an die Bemühungen des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen denkt, die alles in die Waagschale legen, um unter immer schwierigeren Rahmenbedingungen unternehmerisch verantwortungsvolle Leistung in hoher Qualität zu liefern, dann muss man zwangsläufig auch auf die Probleme und Unsicherheiten hinweisen, die uns und unsere Mitglieder in ihrem Tagesgeschäft beeinflussen. Diese Faktoren, auch das gehört zu einer ehrlichen Beurteilung, kommen in den meisten Fällen von außen und nicht selten durch politische Entscheidungen.

Es wäre allerdings zu kurz gegriffen, sich nur an der Bundesregierung oder der EU-Kommission kritisch abzarbeiten. Natürlich erkennen wir an, dass dort Verkehrspolitik auch immer im Spannungsverhältnis zu haushalts- und finanzpolitischen Entscheidungen und in Konkurrenz zu anderen Politikfeldern gestaltet werden muss. Gemessen an den finanzpolitischen Vorgaben eines schuldenfreien Bundeshaushaltes kann man daher aus Sicht unserer Branche einige Entscheidungen der aktuellen Bundesregierung durchaus positiv würdigen:

1. Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Deutscher Bahn. Bis 2019 zahlt der Bund 20 Mrd. Euro, also 4 Mrd. Euro jährlich, für Ersatzinvestitionen ins bundeseigene Schienennetz. Dies ist eine deutliche Steigerung zur vorherigen Vereinbarung, die einen jährlichen Betrag von 2,5 Mrd. Euro vorsah. Für den Eisenbahnverkehr in Deutschland ist das ein sehr gutes Ergebnis, denn letztlich dient dieses Geld ausschließlich der Verbesserung des bundeseigenen Schienennetzes. Und davon profitieren alle Unternehmen, die darauf fahren.
2. Das neue Investitionsprogramm der Bundesregierung. In den kommenden Jahren stellt der Bund insgesamt 15 Mrd. Euro zusätzliche Mittel für Investitionen in die Infrastrukturen zur Verfügung. Das ist ein positives Signal für eine Branche, die sehr stark abhängig ist von funktionierenden, modernen und gut ausgebauten Verkehrsinfrastrukturen. 4,35 Mrd. Euro dieser zusätzlichen Gelder bekommt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für Investitionen in Verkehrswege und Breitbandausbau. Und 5 Mrd. Euro gehen über ein Sonderprogramm direkt vom Bund an die Kommunen, für dortige Investitionen. Die Bundesregierung hat damit ein wichtiges Signal gesetzt: Sie erkennt an, dass Deutschland nach vielen Jahren, in denen man von der Substanz lebte, wieder vermehrt in die Sanierung und Modernisierung der eigenen Infrastrukturen investieren muss, und geht selbst mit gutem Beispiel voran.

Allerdings gehört dabei auch zur Wahrheit, dass 5 Mrd. Euro für die Kommunen angesichts des dortigen Sanierungsstaus von 118 Mrd. Euro nur ein kleiner Tropfen auf den viel zu heißen Stein sind. Und wie viel dieser Gelder tatsächlich beim Verkehr bzw. beim kommunalen ÖPNV ankommen werden, ist vollkommen offen. Denn zweckgebunden sind diese Gelder nicht. Und Blankoschecks können vielleicht den ein oder anderen kommunalen Entscheidungsträger dazu verführen, lieber in kurzfristig

sichtbare Verbesserungen zu investieren, statt den seit Langem auflaufenden Sanierungstau bei kommunalen Verkehrsinfrastrukturen schrittweise zu beseitigen. Für uns als Verband bedeutet dies zudem, dass wir nun gemeinsam mit unseren Mitgliedsunternehmen in den Landesparlamenten und Rathäusern der Republik für unsere Sanierungs- und Ausbauvorhaben stärker werben müssen als zuvor. Hierbei wird die Hauptgeschäftsstelle die Unternehmen in besonderem Maße unterstützen.

### **Wie geht 's weiter mit GVFG-, Entflechtungs- und Regionalisierungsmitteln?**

Und damit bin ich dann bei den weniger erfreulichen Entwicklungen angekommen: Zur Zukunft der GVFG-, Entflechtungs- und Regionalisierungsmittel und zu den umfänglichen Anstrengungen des Verbandes werden Sie auf den kommenden Seiten des Jahresberichts ausgiebig informiert. Deshalb möchte ich nicht alles vorwegnehmen, aber dennoch muss man diese Dauerbrenner politischer Entscheidungslosigkeit hier kurz aufrufen. Alle drei wesentlichen Finanzierungsinstrumente des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland laufen aus und ihre Zukunft ist weitestgehend ungeklärt. Insgesamt geht es um rund 9 Mrd. Euro. Die Fahrgastzahlen steigen, inzwischen sind es zehn Milliarden jährlich, und vor allem in den Wachstumsregionen, Großstädten und Ballungsräumen wurden die Angebote kontinuierlich ausgebaut, verbessert und auf die wachsenden Kundenbedürfnisse angepasst. All das wäre ohne GVFG-, Entflechtungs- und Regionalisierungsmittel, also ohne Unterstützung des Bundes und der Länder, in dieser Form nicht möglich gewesen. Ebenso wenig wie die Grundsicherung der Mobilität in ländlichen Regionen. Wer als Bundesregierung dafür sorgen möchte, dass sich Städte und ländliche Räume in gewissen Grundangeboten nicht unterscheiden und es auch in Mittel- und Kleinstädten funktionierende Daseinsvorsorge gibt, der darf die Finanzmittel für den öffentlichen Nahverkehr nicht kürzen oder die Verantwortung dafür abgeben, sondern muss massiv in die Förderung von Bus und Bahn investieren.

Und zwar auch dort, wo Kapazitäten schon heute nicht mehr ausreichen, wo Infrastrukturen dringend saniert und ausgebaut werden müssen und wo trotz schleichenden Verfalls die Fahrgastzahlen weiter steigen, weil die Menschen einen guten ÖPNV brauchen, um mobil zu sein: in den Großstädten und Ballungsräumen. Diese essenziellen Finanzierungsinstrumente zur Verhandlungsmasse in Bund-Länder-Finanzgesprächen zu machen, ist unredlich und wird der Bedeutung dieser Gelder nicht annähernd gerecht. Wir werden als Verband weiterhin mit aller Kraft auf die Notwendigkeit dieser Mittel drängen. Und auch unsere Mitgliedsunternehmen müssen vor Ort dringend weiter für den Fortbestand der Finanzierungsinstrumente und deren Zweckbindung werben. Eine pauschale Zahlung des Bundes an die Länder aus den Mehrwertsteuereinnahmen ist keine Lösung!

### **Quo vadis Schienengüterverkehr?**

Ein ähnliches Spannungsverhältnis zwischen politischem Handeln und unternehmerischer Realität stellen wir leider auch beim Schienengüterverkehr (SGV) fest: Die Politik wird nicht müde, die Bedeutung der Schiene und des Gütertransports auf selbiger zu betonen, wenn es um den möglichst effizienten und umweltfreundlichen Verkehr geht. In der politischen Praxis dieser Bundesregierung gibt es jedoch gleich mehrere dicke Brocken, die den SGV – man muss es leider so deutlich sagen – an den Rand seiner Existenzgrundlage bringen können. Vor allem die geforderte Lärminderung bis 2016 oder auch die Mehrbelastung der Schienenbahnen durch die Novelle des EEG bedeuten für den SGV in Deutschland massive Kostensteigerungen in einem Markt, in dem es in erster Linie auf den Transportpreis ankommt, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Konsequenzen dieser politisch gewollten Entscheidungen beim EEG und beim Schienenlärm sind klar: Massive Abwanderungen in Richtung Straßengüterverkehr, womit die Verkehrsverlagerung in genau die andere Richtung läuft wie von der Bundesregierung immer gefordert. Und es wird sich vielfach wirtschaftlich nicht mehr lohnen, in einem Segment tätig zu sein, das sich permanenten politischen Eingriffen ausgesetzt sieht.

### **Was macht eigentlich die EBE-Erhöpfung?**

Noch einmal zur Erinnerung: Vor drei (!) Jahren haben wir als VDV den damaligen Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer darauf hingewiesen, dass es nach zehn Jahren sinnvoll wäre, das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) für Schwarzfahrer von 40 auf 60 Euro und für Wiederholungstäter auf bis zu 120 Euro anzuheben, um die abschreckende Wirkung nicht zu verlieren. Seitdem wurden zumindest bezüglich der Anhebung auf 60 Euro alle vom BMVI geforderten Hürden locker übersprungen: einstimmiges Votum der Verkehrsministerkonferenz, gemeinsamer Vorschlag der Länder (u. a. auch von Bayern) zur Erhöhung des EBE und damit verbunden ein einstimmiges Votum der Ministerpräsidenten. Öffentliche Kritik daran gab und gibt es quasi keine, denn niemand akzeptiert Schwarzfahren oder heißt es gut, wenn ehrliche Fahrgäste für Schwarzfahrer die Zeche zahlen. Inzwischen ist allerdings Licht am Ende dieses langen Tunnels.

Dem Vernehmen nach werden die entsprechenden Rechtsverordnungen momentan im BMVI überarbeitet, sodass einer EBE-Erhöpfung auf 60 Euro zum 1. Juli 2015 scheinbar nichts mehr im Wege steht!



**Oliver Wolff**

*Hauptgeschäftsführer des VDV*

T 0221 57979-101

wolff@vdv.de

# Perspektiven des europäischen Ordnungsrahmens und der künftigen Finanzierung des ÖPNV

Obwohl nach langen Diskussionen der rechtliche Ordnungsrahmen des ÖPNV in Europa mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und in Deutschland mit dem Personenbeförderungsgesetz 2013 (PBefG) eine aus Branchensicht alles in allem zukunfts- und praxisgerechte Kontur erreicht hat, möchten die EU-Kommission und das EU-Parlament diesen Status quo im Rahmen des sog. Vierten Eisenbahnpaketes substanziell verändern. Im Hinblick auf die Zukunft der Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen wäre dagegen eine langfristig wirkende Gesetzgebung auf nationaler Ebene dringend erforderlich; Lösungen hierzu werden aber leider weiter auf die lange Bank geschoben.

## Europäische Initiativen zur Änderung der Verordnung 1370/2007

Am 26. Februar 2014 beschloss das Plenum des EU-Parlaments (EP) in erster Lesung insgesamt 62 Änderungsanträge zu dem Kommissionsvorschlag vom 30. Januar 2013 zur Änderung der Verordnung 1370/2007.

Ziele des Kommissionsvorschlags sind vor allem obligatorische wettbewerbliche Vergabeverfahren und die Veröffentlichung von Informationen, um Unternehmen den Marktzutritt zu erleichtern. Entschlackungen der bisherigen Anforderungen der EG-Verordnung sind nicht vorgesehen. Der VDV hatte den Kommissionsvorschlag im Rahmen einer detaillierten Gesamtstellungnahme zum Vierten Eisenbahnpaket abgelehnt (vgl. VDV-Jahresbericht 2012/2013, S. 11). Darin wurde gefordert, die EG-Verordnung unverändert bestehen zu lassen und zunächst die in der Verordnung vorgesehene Evaluierung abzuwarten. Im Detail kritisiert der Verband, dass unter der Überschrift „Eisenbahnverkehr“ auch zahlreiche allgemeine Regelungen der Verordnung geändert würden, die auch den Verkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen betreffen. Viele vorgeschlagene Modifikationen der Verordnung sind nach Ansicht des VDV – 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.

Das EP-Plenum ist dem VDV in seinem Hauptvotum nach Abwarten nicht gefolgt, hat aber den vom VDV stark kritisierten Kostenmaßstab für Direktvergaben („auf die kostenwirksamste Weise“) in letzter Minute korrigiert. Andernfalls wäre eine Anforderung eingeführt worden, die sogar enger gewesen wäre als der vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) im Urteil Altmark Trans aufgestellte Maßstab des durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens. Die vom EP-Plenum beschlossene Formulierung lautet „auf kostenwirksame Weise“ und wäre somit erheblich milder.

Anders als die Kommission möchte das EP-Plenum dem Überkompensationsverbot der Verordnung 1370/2007 ein Unterkompensationsverbot hinzufügen. Damit könnte aus einer Betrauung, einem Verkehrsvertrag usw. ein Rechtsanspruch erwachsen, der u. U. in voller Höhe als steuerpflichtige Betriebseinnahme erfolgswirksam bilanziert werden müsste. Die gesetzliche Absicherung des Querverbundes könnte dann entweder ins Leere gehen oder u. U. vom Tatbestand her nicht mehr erfüllt sein. Dadurch wäre die steuerliche Anerkennung des kommunalwirtschaftlichen Querverbundes infrage gestellt.

Die Befassung mit der Verordnung 1370/2007 innerhalb des Rates unter griechischer und in der zweiten Jahreshälfte 2014 unter italienischer Präsidentschaft brachte kaum Fortschritte. Am 6. Januar 2015 legte die lettische Ratspräsidentschaft ein detailliertes Arbeitsdokument mit zahlreichen Kompromissvorschlägen vor, mit dem Bewegung in die Verhandlungen auf Ratsebene kommen dürfte. Dieses Dokument bezieht sich nicht auf die EP-Beschlusslage, sondern ausschließlich auf den Kommissionsvorschlag vom Januar 2013, und fordert ebenfalls substanzielle Änderungen der Verordnung 1370/2007. Allerdings ist es im Hinblick auf die Reichweite moderater als der Kommissionsvorschlag. So werden beispielsweise die von der Kommission vorgeschlagenen detaillierten bürokratischen Anforderungen an Verkehrspläne und zu Direktvergaben deutlich verschlankt.

Auch wenn sich der VDV bisher auf allen drei Ebenen der EU-Rechtsetzung (Kommission, EP und Rat) mit seiner Forderung nach Aussetzung von Änderungen der Verordnung 1370/2007 im Rahmen des Vierten Eisenbahnpaketes nicht durchsetzen konnte, so besteht doch angesichts des jüngsten Ratsdokuments Anlass zur Hoffnung, dass am Ende des Verfahrens die Substanz der heutigen Verordnung 1370/2007 doch erhalten bleiben wird, insbesondere echte Gestaltungsoptionen der zuständigen Behörden und unterschiedliche Vergabeinstrumente inklusive der Eigenerbringung bei Bus und Tram.





Man kann nicht mit Blick auf das Bundes-GVFG, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, bis 2015 warten, sondern man muss noch in diesem Jahr entscheiden

Bundesförderung muss fortgeführt und ausgebaut werden, „auch finanziell“

Gleiches gilt für die Regionalisierungsmittel, über die noch in diesem Jahr verhandelt werden soll

Ich bin ein „leidenschaftlicher Kämpfer“ für eine bessere Finanzausstattung des ÖPNV

Brauchen jetzt Entscheidungen. Können nicht bis 2015 warten; deshalb brauchen wir jetzt auch keine Debatte über eine Umwandlung des Solidaritätszuschlags in eine Infrastrukturabgabe ab 2020

### **Attentismus bei der ÖPNV-Finanzierung**

Im Hinblick auf die ÖPNV-Finanzierung wird das Kalenderjahr 2014 als Jahr des Stillstands und der politisch motivierten Mehrbelastungen des ÖPNV auf der Bundesebene in Erinnerung bleiben. Auf der Habenseite des Bundesgesetzgebers steht lediglich eine Initiative zur Verschiebung des Zeitpunktes für die Revision des Regionalisierungsgesetzes von 2014 auf 2015. Damit würde immerhin gewährleistet, dass die Regionalisierungsmittel 2015 um 1,5 Prozent gegenüber 2014 ansteigen könnten. Bei einer branchenbezogenen Gesamtbetrachtung würden damit aber voraussichtlich gerade einmal die Mehrbelastungen der Schienenbahnunternehmen durch das im Sommer 2014 reformierte Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) kompensiert werden können (vgl. Beitrag auf S. 62).

Nicht nur im Hinblick auf die drängenden Zukunftsprobleme der ÖPNV-Finanzierung dominiert Attentismus auf der Ebene des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Bundespolitik, sondern sogar in Bezug auf VDV-Forderungen, die keines Geldes aus öffentlichen Kassen bedürfen, aber die finanzielle Situation der Verkehrsunternehmen erheblich verbessern würden: So brauchte das BMVI zweieinhalb Monate, um nach einem einstimmigen Beschluss des Bundesratsplenums einen – redaktionell geänderten – Referentenentwurf zur seit Jahren geforderten Anpassung des Erhöhten Beförderungsentgelts (EBE) von 40 auf 60 Euro vorzulegen. Dadurch verlängert sich das Verfahren, sodass noch Monate vergehen werden, bis dieses EBE durch die Verkehrsunternehmen erhoben werden kann. Auch wurde 2014 kein weiteres drängendes – und von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in der VDV-Jahrestagung am 27. Mai 2014 in Berlin mit Aktivitätsankündigung versehenes – Problem einer Lösung zugeführt (vgl. Textbox).

Zu begrüßen war allerdings, dass die Länder im Hinblick auf die Revision der Regionalisierungsmittel 2014 die Initiative ergriffen und sich auf der Basis eines Gutachtens zu einem Zukunftsentwurf

bis 2030 mit einem modifizierten Länderschlüssel einigen konnten (sog. „Kieler Schlüssel“).

Es bleibt abzuwarten, ob 2015 die Dotierung der Regionalisierungsmittel durch den revisionsverpflichteten Bund langfristig und in angemessener Höhe festgelegt werden wird. Damit wäre ein wesentlicher Schritt zur Zukunftsfestigkeit der ÖPNV-Finanzierung getan.

Dringend erforderlich bleiben indes auch Entscheidungen zur Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Entflechtungsgesetzes über 2019 hinaus (vgl. Beitrag auf S. 55).

Denn Verkehrsinfrastrukturfinanzierung vollzieht sich nicht von Jahr zu Jahr in neuen Haushaltsansätzen; vielmehr werden die Planungsgrundlagen frühzeitig geschaffen und die Projekte dauern viele Jahre. Sich erst kurz vor 2019 über eine Fortführung Gedanken zu machen, bedeutet Stillstand der Infrastrukturentwicklung bis zu diesem Zeitpunkt.

Hier erwartet der VDV von der Politik in Bund und Ländern, ein Verständnis für diesen Umstand zu entwickeln und unter Berücksichtigung der 2013 erreichten Fortführung der Entflechtungsmittel klare Signale zu setzen.



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

# NE-Infrastrukturfinanzierung: ein Anfang mit Hindernissen

Mit dem Inkrafttreten des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) ist ein wichtiger Meilenstein für die Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) erreicht. Nun geht es darum, das Instrumentarium dieses Gesetzes so effizient wie möglich zu nutzen und gleichzeitig an seiner Verbesserung zu arbeiten.

Nach jahrzehntelangem Kampf war es im August 2013 so weit: Mit dem SGFFG wurde erstmals in der deutschen Geschichte eine gesamtstaatliche Förderung der Schienenwege von NE eingeführt. Die Verabschiedung des Gesetzes stand unter großem Zeitdruck, da der Entwurf einer der letzten eingebrachten Entwürfe war, über die in der 17. Legislaturperiode beraten wurde, und daher große Anstrengungen zur Einhaltung der Fristen erforderte. Dennoch gelang es im intensiven Austausch mit der Bundesregierung, dem Bundestag und den Ländern, schon in der Gesetzgebungsphase einige aus der Sicht der Praxis sinnvolle Verbesserungen bei Fördervoraussetzungen und -verfahren durchzusetzen und damit zu einer insgesamt brauchbaren Fassung zu gelangen. Dabei war es uns bewusst, dass das Gesetz nur ein erster Schritt zu einer umfassenden Lösung für die Finanzierung der NE-Infrastruktur sein konnte. Nachdem nun über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr Erfahrungen mit dem neuen Gesetz vorliegen, ist es an der Zeit, eine Zwischenbilanz zu ziehen.

Trotz des späten Inkrafttretens des SGFFG im Jahresverlauf und des notwendigen Vorlaufs beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als der zuständigen Verwaltungsbehörde konnten im Rumpfbjahr 2013 noch 24 Anträge auf Förderung gestellt werden, von denen 15 zu rechtskräftigen Zuwendungs-

bescheiden führten. Einige Anträge mussten nach einem Ranking, das wegen des eingeschränkten Finanzvolumens erforderlich wurde, abgelehnt werden. Diese Anträge konnten jedoch 2014 neu eingebracht werden. Insgesamt wurden im Jahr 2014 30 Förderanträge gestellt, für die ein Förder-volumen von 18,5 Mio. Euro zur Verfügung stand (25 Mio. Euro gemäß Ansatz im Bundeshaushalt, abzüglich 6,5 Mio. Euro Verpflichtungsermächtigung). Da nur Mittel in Höhe von 12,35 Mio. Euro beantragt wurden, war ein Ranking nicht mehr erforderlich.

Angesichts des vom VDV ermittelten und allgemein bestätigten Ersatzinvestitionsbedarfs der NE-Infrastrukturbetreiber von 150 Mio. Euro verwundert auf den ersten Blick die Zurückhaltung der Unternehmen bei der Beantragung von Mitteln. Bei genauerer Betrachtung gibt es dafür allerdings gute Gründe. Dazu gehört die Problematik, die Restfinanzierung angesichts der auf 50 Prozent beschränkten Förderquote sicherzustellen. Dies bereitet vielen Unternehmen Schwierigkeiten, zumal sie bei Antragstellung verpflichtet sind, die Gesamtfinanzierung gegenüber dem Fördergeber darzulegen. In einigen Bundesländern, allen voran Niedersachsen mit seinen vielen NE, wurden leistungsfähige Förderinstrumente für den verbleibenden Finanzierungsbedarf geschaffen.

Teures Vergnügen: Infrastruktur, hier bei der Havelländischen Eisenbahn (hvle)



Leider gilt dies bei Weitem nicht für alle Bundesländer. Dies ist umso bedauerlicher, als dort der öffentlichen Infrastruktur damit dringend benötigte Mittel entgehen und im föderalen Wettbewerb ein Standortnachteil geschaffen wird. Die Schaffung komplementärer Förderinstrumente durch alle Länder bleibt daher eine Kernforderung des VDV.

Ein weiteres Problem lag darin, dass die tatsächliche Aktivierung der Ersatzinvestition – anstelle der bloßen Aktivierungsfähigkeit – gefordert wurde. Dies führte insbesondere bei Unternehmen, die nach Festwertverfahren bilanzieren, zu erheblichen Nachteilen. In kooperativen Gesprächen des VDV mit dem EBA wurde hier jedoch eine marktverträgliche Lösung gefunden.

Hinzu kommt, dass das Gesetz die Vorhaltung der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentliche Eisenbahninfrastruktur bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit voraussetzt. Die daraus resultierenden langen Vorhaltefristen bürden NE, die über die Nutzung ihrer Infrastruktur nicht autonom entscheiden können, vielfach so hohe Risiken auf, dass sie auf die Förderung verzichten. Auch die Kosten aus Bürgschaftsverpflichtungen werden von betroffenen Unternehmen als Hinderungsgrund für eine Antragstellung genannt. Insgesamt führen diese Rahmenbedingungen dazu, dass einige Unternehmen trotz unabweisbaren Investitionsbedarfs die Förderung bislang nicht beantragt haben. Zwischenzeitlicher Schwergang durch Unklarheiten beim Verfahrensverlauf konnten immerhin durch mittlerweile angebotene Schulungsveranstaltungen und Einzelberatung weitgehend überwunden werden.

Für den VDV bleibt es im Jahr 2015 eine wichtige Aufgabe, an der Beseitigung von verbliebenen Hindernissen bei der Förderungsinanspruchnahme zu arbeiten. Sowohl mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als auch mit dem EBA besteht ein enger, intensiver und vertrauensvoller Austausch zur Weiterentwicklung des Gesetzes und des Verfahrens. Im Detail wurden schon an einigen Stellen, so z. B. bei den Bürgschaftsanforderungen, Verbesserungen erreicht bzw. in die Wege geleitet. Allerdings sind manche sinnvollen Änderungswünsche nur im Rahmen einer Überarbeitung des Gesetzes umsetzbar. Dies erfordert ein weiteres Gesetzgebungsverfahren, das nur durchsetzbar sein wird, wenn hinreichende Erfahrungen mit der derzeitigen Gesetzesfassung vorliegen, diese umfassend dokumentiert und konkrete Forderungen hieraus entwickelt werden.

Darin müssen die Ergebnisse des anstehenden Gesetzgebungsverfahrens zum Regulierungsgesetz einfließen, die im Hinblick auf die Finanzierung der Infrastruktur neue Anforderungen aus dem „Recast“ der EU-Eisenbahnrichtlinien umsetzen müssen. Um noch im Rahmen der laufenden Legislaturperiode das Gesetz anpassen zu können, müssen die notwendigen Impulse 2015 gesetzt werden. Deren inhaltliche Vorbereitung und politische Flankierung hat in diesem Jahr beim VDV einen hohen Stellenwert.



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

# Herausforderungen annehmen und Lösungsansätze erarbeiten

Auch im zurückliegenden Jahr wurden viele neue Themen und Dauerbrenner diskutiert. Es zeigt sich, dass ein brancheninterner Austausch, Positionsfindungen und eine anschließende Kommunikation und Diskussion immer entscheidender dem Verständnis unserer Belange dienen sowie dem Weiterbestand und Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Eisenbahnen. Die technischen Gremien im VDV nehmen die Herausforderung an und bieten mit der Erstellung von Positionspapieren und VDV-Schriften Lösungskonzepte und Hilfestellung an.

Deutschland wurde im letzten Jahr in Brasilien Fußballweltmeister. Sicherlich haben dazu auch die Millionen „Bundestrainer“ vor den Fernsehgeräten beigetragen. Im ÖV ist es ähnlich wie im Fußball: Wir haben eines der besten ÖV-Systeme der Welt und dennoch fühlen sich viele dazu berufen, aus politischen, persönlichen oder strategischen Gründen das System neu auszurichten und teilweise neue Einzelanforderungen bei einer ungesicherten Finanzierungslage einzufordern. Die Aufgabe ist es, hierbei insbesondere die sinnvollen und im Zusammenspiel der unterschiedlichen Anforderungen passenden Themen herauszuarbeiten, mit Inhalt zu füllen, zu kommunizieren und einen Weg zu finden, sie in die Entscheidungsprozesse einzubringen. Die VDV-Gremien und -Mitarbeiter nehmen sich dieser Aufgaben auf nationaler und europäischer Ebene an. Insbesondere auf Letzterer ist ein Engagement nötig, da dort viele Themen diskutiert, Richtungsentscheidungen getroffen und Gesetzes- und Richtlinienausrichtungen beschlossen werden. Die im Vierten Eisenbahnpaket enthaltenen technischen Definitionen oder auch die betrieblichen Auswirkungen werden immer wieder vonseiten des VDV kommentiert und alternative Formulierungsvorschläge werden eingebracht. Auch wenn immer wieder Überraschungen auftreten, engagieren wir uns mit einer Übermittlung unserer Position und bieten Erfahrungsberichte an. Ob im Busbereich, mit den Entwicklungen der ECE-Richtlinien, im Schienenbereich mit dem Vierten Eisenbahnpaket oder auch dem Straßenbahn-Normungsmandat M486 – der VDV setzt sich ein.

Insbesondere bei der Erstellung von europäischen Normen für den Straßenbahnbereich benötigen wir aktuell eine gute Kooperation mit anderen Ländervertretern und inländischen Mitwirkenden. Die Vorbereitungen laufen im Hintergrund auf Hochtouren. Zur anstehenden Mitarbeit an der Normungserstellung suchen wir jedoch weiterhin aktive Kollegen. Neben diesem Themenfeld hat sich im letzten Jahr auch die Möglichkeit ergeben, die Weiterentwicklung der BOStrab, die Notifizierung der technischen Regelwerke und die Einbringung dieser in die BOStrab voranzubringen. Diese beiden

Aktionsfelder müssen miteinander abgestimmt und möglichst mit einem sich gegenseitig inspirierenden Mehrwert bearbeitet werden.

Mit Veröffentlichungen zur Gestaltung von Tramstrecken, der nötigen Infrastruktur etc. möchten wir die sich fortsetzende Entwicklung des Fahrgastzuwachses im schienengebundenen ÖV stärken und ausbauen. Anforderungen an Lärm- und Barrierefreiheit stehen hierbei weiterhin auf der Tagesordnung und müssen nun so ausgelegt und umgesetzt werden, dass sie finanzierbar bleiben und die Fahrgäste und Anwohner dem ÖV weiterhin positiv gegenüber eingestellt sind. Massive einseitige Forderungen schränken die generelle Weiterentwicklung des ÖV-Systems ein und sollten nur mit der Bereitstellung ausreichender und zusätzlicher Mittel erfolgen.

Vorschläge zum konstruktiven Umgang mit der Forderung zur Barrierefreiheit werden in einer gremienübergreifenden Arbeitsgruppe erarbeitet. Im flexibel einsetzbaren Bussystem stößt man jedoch schnell an die technischen Grenzen. Hier ist die Erarbeitung eines Konsenses nötig, um einerseits, z. B. im ländlichen Raum, flexibel zu sein und andererseits die Kosten für ein Ticket nicht in die Höhe zu treiben, sondern wirtschaftlich kostengünstige Tarife anbieten zu können. In diesem Rahmen müssen wir uns leider auch der Diskussion über die Mitnahme von E-Scootern stellen. Eine Studie hat eindeutig hervorgebracht, dass von E-Scootern in gewissen Situationen im Fahrzeug eine Gefahr für den Fahrer und die Fahrgäste ausgehen kann, da diese Mobilitätshilfen nicht wendig genug sind, um den für die Mitnahme vorgesehenen Platz im Fahrzeug anzufahren. Das deutsche Haftungsrecht sieht im Falle eines Unfalls die Haftung beim Fahrer und anschließend beim Betriebsleiter, sodass eine Klärung des Themas nötig ist. Insbesondere im Hinblick auf die alternde Gesellschaft und die Verbreitung von Gehhilfen sollte es unsere Motivation sein, die Diskussion fortzusetzen und eine Lösung zu finden.

Der Nachhaltigkeitsvorsprung des ÖV wird durch die Entwicklungen der erhöhten Fahrradnutzung

und die Lobbyarbeit der Elektroautohersteller in die Zange genommen. Trotz aktueller hervorragender abgasarmer und extrem wirtschaftlicher EURO-VI-Busse und eines großen Umweltvorsprungs des ÖV vor dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) sind Weiterentwicklungen nötig und werden auch politisch gefordert.

Das EU-Weißbuch Verkehr, das Vierte Eisenbahnpaket, die Feinstaubverordnung, das kommende Lärmkataster und die CO<sub>2</sub>-Emissionsvorgaben zeigen politische Zielsetzungen für die nächsten Jahre auf. Aufgrund der Langfristigkeit der Investitionen ist eine Beschäftigung mit alternativen Antrieben wichtig. Hierbei stehen Dieselhybride, Batterie-, Wasserstoffhybride und Biogas-Antriebe sowie deren Versorgungssicherheit und betriebliche Einsatzmöglichkeiten im Vergleich. Erfahrungen der Testbetriebe werden im VDV zusammengefasst und zur Weiterentwicklung zugänglich gemacht, sodass hoffentlich serienreife Produkte zum nötigen Zeitpunkt zur Verfügung stehen werden. Da sich die Diskussion um alternative Antriebe im Kern um die Steigerung der Energieeffizienz dreht, wurden durch sie auch im Bereich der klassischen Busse mit Verbrennungskraftmaschinen Fortschritte erzielt. Mithilfe des Leichtbaus, der Elektrifizierung von Nebenantrieben, neuer Klimaanlagen und deren Steuerungen wurde ein großes Potenzial gehoben.

Die Entwicklungen im Pkw-Bereich hin zu nachhaltigeren Fahrzeugen und im Lkw-Bereich hin zu Gigalintern und automatisch fahrenden Einheiten fordern auch eine Reaktion des Schienenverkehrs. Es werden Konzepte entworfen und über intelligente Effizienzsteigerungen, eine Reduktion der administrativen Aufwendungen und die Vereinheitlichung der betrieblichen Abläufe in den Gremien diskutiert.

Die Weiterentwicklung des Prozesses zur Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen hat schon erste positive Auswirkungen bei der Bereitstellung von neuen Fahrzeugen gezeigt. Eine Ergänzung zum Umgang mit Umbauten von Eisenbahnzeugen konnte das vereinfachte Verfahren erweitern und sollte nun auch die Möglichkeit bieten, den Innovationsgrad durch Umbauten oder Nachrüstungen zu beschleunigen. Zur einfacheren Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs dient auch das neue Betriebsregelwerk (BRW). Mit der Gründung des Ausschusses für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) stärkt der VDV sein Engagement in dem sehr kapitalbindenden Bereich Eisenbahninfrastruktur.

Auch der Umgang mit der sich immer weiter entwickelnden Digitalisierung und Automatisierung muss diskutiert werden. Die sich daraus ergebenden Fragen zur IT-Sicherheit sind ebenfalls zu klären. Gefahren durch IT-Sicherheitslücken und

mögliche mutwillige Sachbeschädigungen müssen bewertet werden. So bieten auch immer offenere Systeme, wie z. B. in der Fahrgastinformation, mehr potenzielle Einfallsmöglichkeiten in die bisher abgeschlossenen IT-Welten. Zur Fahrgastinformation und -gewinnung sind jedoch die modernen Kommunikationsmittel ein ausgezeichnetes Hilfsmittel. Unter dem Motto „Use your own device“ und mit dem Wirtschaftskonzept Kundenmitarbeit können Win-win-Situationen entstehen. Der Kunde hat seine Informationen dort, wo er sie gerade benötigt, und das Verkehrsunternehmen muss möglicherweise weniger Hardware im Feld betreuen. Die Zusammenführung der Fahrgastinformation mit dem E-Ticket stellt die nächste Aufgabe dar, um insbesondere im ÖV den Zahlvorgang von der Nutzung des Verkehrsmittels abzukoppeln. Bei der Wahl des Verkehrsmittels ist die Nutzung des MIV erst einmal kostenlos, bis eine Fahrt zur Tankstelle ansteht, während eine Fahrt im ÖV immer mit einem Bezahlvorgang beginnt. Durch die Zusammenführung des IPSI-Projekts des VDV eTicket Service (ETS) mit den Möglichkeiten aus dem IP-KOM-ÖV-Projekt bietet sich nun die Chance, einen Mehrgewinn für unsere Fahrgäste zu gestalten.

Viele Themen sind angesprochen, andere werden auch in diesem Jahr neu oder erneut aufkommen. Eine gemeinsame Bewertung und Priorisierung wird weiterhin wichtig sein, damit wir unsere Positionen vertreten und weiterhin unseren Kunden einen guten Service im ÖV und im Schienengüterverkehr bieten können.

Für das Engagement, die Rückmeldungen und das Mitwirken in unseren technischen Gremien bedanke ich mich bei allen Beteiligten. Auf dieser Grundlage können wir die Interessen unserer Mitglieder auch 2015 in Brüssel, Berlin und bei anderen Entscheidungsgremien vertreten.



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

# Neue Aktivitäten beim VDV

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV hat seine Tätigkeit aufgenommen.

Der hohe Entwicklungsstand des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Deutschland, seine Innovationkraft und Kundennähe basieren u. a. auf einer durch praktische Fragestellungen geleiteten disziplinären, inter- und transdisziplinären Forschung und der forschungs- und methodengeleiteten Entwicklung von Handreichungen und Regelwerken in Verbänden und verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften. Angestoßen und forciert werden diese Aktivitäten nicht zuletzt durch die Forschung an den Hochschulen.

Mangelnder Nachwuchs in allen Bereichen des Ingenieurwesens und des Betriebsmanagements, strukturelle Veränderungen an den Hochschulen, die Notwendigkeit, Interessierte frühzeitig an die Verkehrsunternehmen zu binden – dies alles sind Themen, die zunehmend auch den VDV und seine Mitglieder betreffen. Hier hat es der VDV übernommen, die Zusammenarbeit mit den Hochschulen zu intensivieren und den Zugang zu den Absolventen zu verbessern.

## **VDV schafft neue Kontakte zur Wissenschaft**

Das VDV-Präsidium hatte nach verbandsinternen Diskussionen ab Herbst 2012 die Einrichtung eines Wissenschaftlichen Beirats angeregt und die VDV-Mitgliederversammlung hat 2013 bei der Jahreshauptversammlung in Mainz eine entsprechende Satzungsänderung beschlossen.

Die Initiative des VDV stieß bei den Hochschulen auf großes Interesse. In einem Wissenschaftlichen Beirat wird die Möglichkeit gesehen, den notwendigen fachlichen Gedanken- und Meinungsaustausch mit und unter Hochschullehrern zu initiieren. Auf eine interdisziplinäre Zusammensetzung und Arbeit des Wissenschaftlichen Beirats wurde besonderer Wert gelegt. Der Beirat möchte den Verband auf wissenschaftlicher Ebene beraten, indem er in den VDV hinein, aber ggf. auch nach außen gerichtete Impulse in Form von Stellungnahmen zu aktuellen strategischen Fragen der Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft abgibt. Den Mitgliedern ist bei ihrer Arbeit im Wissenschaftlichen Beirat die fachliche Unabhängigkeit und Weisungsungebundenheit sehr wichtig und durch die Verbandssatzung garantiert.

## **Gründung des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV**

Der Beirat hat in den ersten Sitzungen sein Selbstverständnis dahingehend diskutiert und festgelegt, dass seine Aufgabe in der wissenschaftlichen Beratung des VDV gegenüber Wirtschaft und Politik auf

kommunaler, nationaler, föderaler und supranationaler Ebene liegt. Diese soll zum einen durch die Erarbeitung von wissenschaftlichen Stellungnahmen und Tagungen zu aktuellen Fragen erfolgen und zum anderen durch die Entwicklung von Lösungsansätzen zu aktuellen Fragestellungen des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs. Die Beiratsmitglieder sollen in die Diskussionen der VDV-Jahrestagungen eingebunden werden.

In den gegenwärtigen Forschungsprogrammen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) steht der ÖV nicht im Fokus. Auch auf EU-Ebene werden nur Spezialgebiete des ÖV in die Forschung einbezogen. In den einzelnen Bundesländern gibt es fachbezogen kaum oder keine Forschungsansätze. Dies führt dazu, dass bei Neubesetzungen von verkehrsorientierten Lehrstühlen die Diskussion um eine zukünftige Ausrichtung beginnt, die vielfach wegen besserer Forschungsmöglichkeiten in Richtung Automobiltechnik umgewidmet werden. Verkehrswirtschaftliche Lehrstühle sind bereits in letzter Zeit häufig mit veränderter Ausrichtung neu besetzt worden.

Die Folge dieser Veränderung ist, dass sich Studierende während des Studiums immer weniger mit Fragen des ÖV beschäftigen können. Dies führt direkt zu einer nachlassenden Attraktivität der ÖV-Branchenthemen in Forschung, in der Lehre, bei Studierenden und Wissenschaftlern.

## **Erste Arbeiten des Wissenschaftlichen Beirats**

Der Wissenschaftliche Beirat sieht eine wichtige Aufgabe als interdisziplinäre Gruppe darin, dass besonders die fächerübergreifenden Themen die notwendige Aufmerksamkeit erhalten.

Der öffentliche Personenverkehr braucht langfristige Planungsszenarien, um die Aufgabe der Datensicherung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sicherzustellen. Hier ergeben sich Aufgaben für die wissenschaftliche Bearbeitung, um die Anforderungen zur Lösung technischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Fragen zu definieren. Wird der ÖV mit einer neuen Multimodalität zukünftig das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität sein? Hier gibt es noch erheblichen Forschungsbedarf. Eine Forschungsagenda ist zu erstellen, um den ÖV fit für die Zukunft zu machen. Ein Zusammenführen von lokalen bzw. regionalen Best-Practice-Kooperationen kann für die Unternehmen, die Hochschulen und die Branche zu einem Mehrwert werden.

Die Aktivitäten müssen in eine effiziente und verzahnte Koordinierung der branchenrelevanten Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten münden. Ein neues Forschungsmanagement zur Abstimmung einer Forschungsagenda ist zu formulieren. Der Wissenschaftliche Beirat wird helfen, die Forschungsanforderungen so zu formulieren, dass sie auch immer der Unterstützung der VDV-Mitglieder dienen.

Der Wissenschaftliche Beirat sieht eine weitere Aufgabe darin, Wissenschaft und Praxis für den ÖV in Forschung und Lehre noch mehr zusammenzubringen. In den nächsten Jahren müssen die Forschungen zu Nachhaltigkeitsanforderungen an die Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen deutlich gesteigert werden. Zur Überwindung von Umsetzungshemmnissen neuer Finanzierungsinstrumente für den Verkehr sind Studien zu initiieren. Vor dem Hintergrund europäischer Regelungen ist zu prüfen, welches Ordnungsrecht und wie viel Liberalisierung der öffentliche Personenverkehr verträgt. Bis heute ist die genaue Wirkung von Push- und Pull-Maßnahmen im ÖV nicht quantifizierbar. Eine Vielzahl technischer Fragestellungen wartet auch noch auf Beantwortung.

Der Wissenschaftliche Beirat wird den VDV und seine Mitglieder unterstützen, um Strukturen und Kontakte für das Einwerben von Drittmitteln aufzubauen. Er wird die VDV-Mitglieder bei der Vergabe von Forschungsarbeiten an Hochschulen begleiten und beraten. Der Wissenschaftliche Beirat gewährleistet, dass ein regelmäßiger Transfer von Forschungs- und Praxiswissen zwischen Hochschulen und VDV-Mitgliedern sichergestellt wird. Es sollen die Innovationsdynamik und das -management gestärkt werden. Darüber hinaus wird sich der Wissenschaftliche Beirat für die VDV-Mitglieder bei lokalen und regionalen Hochschulkooperationen einsetzen.

Alle Beiratsmitglieder werden auf Vorschlag des Wissenschaftlichen Beirats vom VDV-Präsidium für die Dauer von drei Jahren berufen. Die ordentlichen Mitglieder wählen alle drei Jahre aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und bis zu zwei Stellvertreter.

Folgende Hochschullehrer sind derzeit Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV:

- Univ.-Prof. Dr. rer. pol. Gerd Aberle  
*Justus-Liebig-Universität Gießen*
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann  
*ProStadt c/o URBANPLAN*
- Univ. Prof. Dr. Manfred Bruhn  
*Universität Basel*
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen  
*Fraunhofer Institut für Materialfluss*
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz  
*TU Hamburg-Harburg*
- Univ.-Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig  
*Universität Münster*

- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Felix Huber  
*Bergische Universität Wuppertal*  
*(stellv. Vorsitzender)*
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Krimmling  
*TU Dresden*
- Prof. Dr. Christofer Lenz  
*Oppenländer Rechtsanwälte/*  
*Universität Stuttgart*
- Univ.-Prof. Dr. rer. pol. habil. Holger Mühlenkamp  
*Deutsche Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer*
- Univ.-Prof. Dr. Frank Schulz-Nieswandt  
*Universität zu Köln*
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer  
*TU Braunschweig*  
*(Vorsitzender)*
- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer  
*Universität Kassel*

### **Handlungskonzept VDV und Hochschulen**

Im Juli 2014 hat der Wissenschaftliche Beirat ein Handlungskonzept für den VDV erarbeitet. Unter der Überschrift „Kein guter öffentlicher Verkehr ohne gute akademische Forschung und Lehre!“ wurden Handlungsempfehlungen für die notwendige Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen und den Hochschulen gegeben. Da Bildungspolitik bis heute in die Hoheit der Bundesländer fällt, sind die einzelnen Landesgruppen im VDV aufgefordert, zusammen mit den Mitgliedern des Wissenschaftlichen Beirats die notwendigen Schritte in Richtung Landespolitik zu tun.

Das Handlungskonzept schließt mit folgenden Sätzen:

*„Der Wissenschaftliche Beirat im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfiehlt dem VDV und seinen Mitgliedsunternehmen, sich bei der Bundes- und Landespolitik für eine Stärkung der verkehrswissenschaftlichen Institute im Bereich Verkehrswirtschaft und Verkehrsingenieurwissenschaft zu engagieren. Daneben muss der VDV aktiv auf die Hochschulen zugehen und neue Aufgaben und Herausforderungen an die Hochschulen herantragen. Mit den Hochschulen muss der VDV Kooperationen in Bezug auf Exkursionen, Abschlussarbeiten und Praktika eingehen. Besonders wichtig für die Qualifikation im Rahmen von Doktorandenprogrammen ist die Vergabe von Forschungsprojekten zur Entwicklung von Innovationen. An den Ergebnissen können die Unternehmen des VDV partizipieren. Über die Ergebnisse solcher Aktivitäten müssen die Öffentlichkeit und die Politik qualifiziert informiert werden.“*

**Thomas Siefer**  
*Universitätsprofessor an der*  
*TU Braunschweig*  
T 0531 391-63610  
th.siefer@tu-bs.de



Bundestag



---

# Politik und Kommunikation

---

# In Rufweite der Politik

Natürlich lassen sich wichtige Weichenstellungen für die Bus- und Bahnbranche vielerorts debattieren. Um die Bundespolitik in die fachliche Diskussion einzubeziehen, gibt es allerdings keinen besseren Ort als die Hauptstadt. Unter dem Leitthema „Öffentlicher Verkehr – Wirtschaftsfaktor und Lebensqualität“ luden der VDV und die DB AG als Gastgeber zur Jahrestagung 2014 nach Berlin. Neue Veranstaltungstechniken und -formate zielten auf eine aktive Beteiligung des Publikums. Die begleitende Ausstellung hat sich in kurzer Zeit fest etabliert..

Eine Vielzahl elementarer Entscheidungen der Bundespolitik stand im Mai 2014 zur Debatte: die künftige Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel, die Fortschreibung des GVFG und der Entflechtungsmittel über 2019 hinaus, die EEG-Novelle, der Bundesverkehrswegeplan und die bis 2022 zu realisierende vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Über diese Themen mit den politischen Akteuren in einen Dialog zu treten, war eines der Hauptanliegen der VDV-Jahrestagung 2014. Dafür war Berlin als Tagungsort die ideale Wahl: Die Hauptstadt bewegte deutlich mehr Parlamentarier zur Teilnahme an der Tagung als andernorts. Tatsächlich konnten mit Sebastian Hartmann, Stephan Kühn und Karsten Möring als Podiumsgäste erstmals in allen drei Diskussionsforen Mitglieder des Deutschen Bundestags für eine aktive Beteiligung gewonnen werden.

### Gezielte Ansprache der Politik

Zwei Jahrzehnte nach dem Start der Bahnreform richteten der Verband und die Deutsche Bahn als größtes VDV-Mitglied den Blick weniger zurück als nach vorn. Das Leitthema „Öffentlicher Verkehr – Wirtschaftsfaktor und Lebensqualität“ unterstrich die gesellschaftliche und ökonomische Relevanz der Branche und diente als roter Faden im Programm. Doch die Leistungen der Verkehrsunternehmen stehen im krassen Widerspruch zu ihren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur fehlen die erforderlichen finanziellen Sicherheiten. Die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im

Im direkten Gespräch: VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff und Bundesminister Alexander Dobrindt



Die Podiumsdiskussion im Forum Verkehrspolitik, moderiert von Judith Schulte-Loh

ÖPNV wurde 1994 immerhin als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Doch ausbleibende Investitionen in den Verkehrssektor und ein Sanierungsstau etwa bei Brücken und Stellwerken lähmen die Branche und verhindern, dass der gesetzliche Auftrag konsequent umgesetzt werden kann. Wenn zentrale Entscheidungen seitens der Politik weiterhin vertagt werden, droht ein Kollaps des öffentlichen Verkehrs, so die Kernbotschaft von VDV-Präsident Jürgen Fenske an Bundesminister Alexander Dobrindt, der erstmals seit seinem Amtsantritt zur Jahrestagung des Verbandes erschien – übrigens in einem Elektrofahrzeug. Ob er damit zu Testzwecken bereits auch Busspuren befuhr, ist nicht bekannt. Doch bei der Rückfahrt hatte er ein Bündel von „Arbeitsaufträgen“ im Gepäck, deren Dringlichkeit ihm zweifelsfrei verdeutlicht wurde.

### Weniger Vorträge, mehr Diskussionen

Nicht nur die Politik galt es in die Debatten einzubeziehen: Mehr als 900 Teilnehmer aus Verkehrsunternehmen, Behörden, Verwaltung und Industrie waren ebenfalls aufgefordert, sich an den Diskussionsforen aktiv zu beteiligen. Der Wandel von einer Vortragsveranstaltung hin zur moderierten Gesprächsplattform ist an einer nüchternen Zahl ablesbar: Bei der letzten VDV-Jahrestagung in Berlin im Jahr 2000 entfielen von fast 50 Stunden Veranstaltungsdauer gerade einmal 30 Minuten auf die Diskussion der Vorträge. 14 Jahre später hat sich dieser Anteil mit 320 Minuten mehr als verzehnfacht. Zudem kann das Publikum Fragen nun auch



mit dem eigenen Handy per SMS und E-Mail stellen, die von der Moderation direkt an die Podiumsgäste weitergereicht werden. Damit ist gewährleistet, dass die aktuellen Themen der Branche nicht mehr länger vor, sondern vielmehr gemeinsam mit den Fachbesuchern diskutiert werden.

#### **Reaktion auf veränderte Erwartungen der Gäste**

Wenn die Organisation der VDV-Jahrestagungen auf die Mitwirkung externer Eventagenturen verzichtet, so hat das nicht nur finanzielle Gründe. Durch die enge Beziehung zu seinen Mitgliedern ist der VDV wesentlich näher an den Erwartungen, die die Gäste an den Verband und seinen jährlichen Kongress richten, und kann somit auch schneller auf aktuell relevante Themen reagieren. Die Frage nach dem jeweils geeigneten Veranstaltungsformat und der technischen Ausstattung betrifft nicht nur die Diskussionsforen, sondern gerade auch die beiden Abendveranstaltungen. Auch dort hat Networking, also Ausbau und Pflege der persönlichen Kontakte, erheblich an Bedeutung gewonnen und ist heute ein wesentlicher Faktor für die Gäste beim Besuch der VDV-Jahrestagung. Das einst umfangreiche Bühnenprogramm des Festabends wurde deutlich verringert und bietet nun erheblich mehr Raum für Kommunikation als früher – eine Konsequenz aus der Beliebtheit des Treffabends und seiner lockeren Atmosphäre. Positive Rückmeldungen der Gäste nach der 2014 durchgeführten Befragung zeigen, dass der VDV bei der Wahl seiner Veranstaltungsformate auch in Berlin richtig lag.

#### **Professionalität auch für Aussteller**

Nicht nur die Tagungsgäste werden anspruchsvoller: Die Konkurrenz durch andere Veranstaltungen und Messen gilt besonders für die begleitende Ausstellung, die erstmals bei der VDV-Jahrestagung 2012 in Düsseldorf erweitert wurde. Auslöser dafür war das zunehmende Interesse von Unternehmen, den hochrangigen VDV-Gästen ihre Palette an Produkten und Dienstleistungen zu präsentieren. Der angenehme Gesamteindruck durch einheitlich gestaltete Standflächen fördert die Akzeptanz durch die Besucher. Die Ausstellung hat nicht nur neue Kontaktoptionen für Anbieter und Interessenten geschaffen, sondern auch einen wichtigen Zusatzerlös, der die Wirtschaftlichkeit der Jahrestagung spürbar verbessert.

Die positive Resonanz bei den Ausstellern ist auch ein Resultat des guten Preis-Leistungs-Verhältnisses: Neben Tagungstickets, Ausstellerausweisen und kostenfreiem Lagerraum wird seit 2014 auch ein offizieller Rundgang durch die Ausstellung geboten. Dabei besuchen die Vorstände des VDV und die Gastgeber alle Unternehmensstände und informieren sich vor Ort über deren Portfolio. Das Gesamtkonzept erweist sich als erfolgreich: Die verfügbaren Ausstellungsflächen für 2015 in Köln sind bereits vollständig ausgebucht. So erfreulich diese Entwicklung für die Jahrestagungen des VDV auch ist – sie ist damit sicher nicht abgeschlossen. Das



Viel Raum für gute Gespräche: Jürgen Fenske und BVG-Chefin Dr. Sigrid Evelyn Nikutta beim Festabend in Berlin



DB-Vorstand Ulrich Homburg beim offiziellen Rundgang durch die Ausstellung



Das gemeinsame Planungsteam von VDV und DB bei der Konzeption der Ausstellung

Ziel, unter Wahrung enger wirtschaftlicher Vorgaben eine bestmögliche Wirkung nach innen und in der Öffentlichkeit zu erzielen, bleibt auch in Zukunft eine anspruchsvolle und spannende Aufgabe.

**Kai Uhlemann**

*Messen und Veranstaltungen*

T 0221 57979-151

uhlemann@vdv.de

# Zehn Forderungen an die europäische Verkehrspolitik

Seit dem Wahljahr 2014 befindet sich die Europäische Union in der Legislaturperiode 2014 bis 2019. Der VDV nahm dies zum Anlass, zehn Forderungen an die zukünftige EU-Verkehrspolitik zu formulieren.

Auch im Wahljahr 2014 wurde auf europäischer Ebene weiter an zahlreichen Gesetzesvorschlägen gearbeitet – darunter am Vierten Eisenbahnpaket (vgl. Beitrag S. 8). Aufgrund der Europawahlen im Mai 2014 endete die effektive Arbeitszeit des EU-Parlaments schon im April. Zuvor stimmten die Abgeordneten noch über möglichst viele der laufenden Gesetzesvorschläge ab, um die Fortsetzung der jeweiligen Gesetzgebungsverfahren im neuen Parlament zu sichern. Erst nach der Sommerpause nahmen die 751 frisch gewählten Abgeordneten – darunter 96 deutsche – die inhaltliche Arbeit (wieder) auf.

Im Rat der EU fanden unterdessen das ganze Jahr hindurch Beratungen statt. Der VDV verfolgte dort insbesondere die Diskussionen über die politische Säule des Vierten Eisenbahnpakets, aber auch einzelne Aspekte der Debatten über EU-Richtlinien bezüglich der Maße und Gewichte von Fahrzeugen, der Energiesteuern, Zahlungsdienste sowie Netz- und Informationssicherheit.

Für sämtliche Brüsseler Akteure war das Jahr 2014 stark von der Neubesetzung des EU-Parlaments sowie der EU-Kommission geprägt. Das Europabüro des VDV hatte im Vorfeld der Europawahl verkehrspolitische Wahlprüfsteine erstellt und die Antworten der Parteien auf der Verbandswebsite sowie per Rundschreiben an alle Mitglieder veröffentlicht. Nach der Wahl nahm der neu konstituierte Verkehrsausschuss am 7. Juli unter dem Vorsitz des deutschen Abgeordneten Michael Cramer (Bündnis 90/Die Grünen) seine Arbeit auf, dem eine Delegation aus VDV-Hauptamtlichen persönlich in Brüssel gratulierte.

Auf die Europawahl folgte zwischen Juni und Oktober die Neubesetzung der EU-Kommission. Für die Verkehrspolitik ist nun die Slowenin Violeta Bulc zuständig, in deren Kabinett der VDV bereits vortellig war. Wie auch ihr Vorgänger, Siim Kallas, gehört sie der liberalen Parteifamilie an.

Der VDV nahm die personellen Umbrüche in den europäischen Institutionen zum Anlass, zehn Forderungen an die zukünftige europäische Verkehrspolitik zu formulieren und zu veröffentlichen. An oberster Stelle steht – im Einklang mit den europäischen Verbänden Union Internationale des Transports Publics (UITP) und Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) – die Forderung nach mehr regulatorischer Stabilität, da ständige Änderungen des rechtlichen Rahmens eine langfristige unternehmerische Ausrichtung unserer Mitgliedsunternehmen unmöglich machen.

Ebenfalls wichtig für alle VDV-Mitglieder ist die Forderung nach fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen Verkehrsträgern, denn noch immer bestehen teils erhebliche regulatorische Unterschiede, die sich zulasten des nachhaltigen öffentlichen Personenverkehrs und Schienengüterverkehrs auswirken.

Der VDV wiederholt ferner seine Forderung nach der Öffnung der Eisenbahnmärkte in Europa und weist gleichzeitig darauf hin, dass im Bereich des Nahverkehrs die Verantwortung für den ÖPNV nicht auf der europäischen, sondern auf der lokalen Ebene zu liegen hat; dies schließt auch die Möglichkeit einer In-House-Vergabe ein. Um eine Unterhöhlung unseres europäischen Rechtsrahmens,

## Die Forderungen des VDV im Überblick

1. Regulatorische Stabilität
2. Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Verkehrsträgern
3. Öffnung der Eisenbahnmärkte
4. Lokale ÖPNV-Verantwortung
5. Öffentliche Dienstleistungen von TTIP ausnehmen
6. Integrierte Struktur der Eisenbahnunternehmen
7. Keine Überregulierung regionaler Netze
8. Light rail nicht wie Eisenbahnen regulieren
9. Ticketing muss Sektorkompetenz bleiben
10. EU-Förderung von Maßnahmen gegen Lärm durch Schienengüterverkehr



insbesondere der Verordnung (EG) 1370/2007, durch internationale Handelsabkommen wie Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) oder Trade in Services Agreement (TiSA) zu verhindern, fordert der VDV von den europäischen Entscheidungsträgern, öffentliche (Verkehrs-) Dienstleistungen von jenen Abkommen auszunehmen und ihre Werte, Standards und hohe Qualität zu wahren.

Mit Blick auf die aktuelle Trennungsdiskussion im Kontext des Vierten Eisenbahnpakets verlangt der VDV, dass auch zukünftig eine integrierte Struktur der Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zulässig sein sollte, wenngleich bestimmte Anforderungen hinsichtlich der Transparenz der Finanzströme, der Regulierung und organisatorischen Trennung von Netz und Betrieb erfüllt sein sollten. Zudem spricht sich der VDV gegen eine Überregulierung kleiner Netze aus und für klare und weitreichende Ausnahmetatbestände zugunsten dieser Netze von der europäischen Regulierung. Schließlich sind die Regeln, die für die europäischen Hauptachsen im Schienenverkehr angemessen sind, nicht unbedingt für Nebenstrecken sinnvoll und wirtschaftlich. Hieran schließt sich die Forderung an, dass Straßenbahnverkehre nicht wie Eisenbahnen reguliert werden sollten, zumal es erhebliche operative und technische Unterschiede zwischen beiden Verkehrsarten gibt – leider wird dies in Brüssel immer wieder übersehen. Da von dort in letzter Zeit auch immer mehr Vorschläge für eine europäische Regulierung des Vertriebs kommen, fordert der VDV, dass das Ticketing eine Sektorkompetenz bleiben muss, und weist darauf hin, dass die Gestaltung von Preisen und der Vertrieb zum Kerngeschäft der Verkehrsunternehmen gehören.

Zu guter Letzt wendet sich der VDV noch dem Thema Schienenlärm zu und fordert eine europäische Förderung von Maßnahmen gegen den Lärm, der zwar insbesondere die Bürger im Transitland Deutschland trifft, jedoch auch durch Güterwagen aus anderen europäischen Ländern verursacht wird.

Diese Forderungen wurden in Brüssel an sämtliche deutschen Mitglieder des Parlaments, an Kommissarin Bulc und weitere Kommissionsmitarbeiter sowie andere deutschsprachige Verkehrspolitikern herangetragen. Sie werden auch 2015 die Grundlage vieler anregender Gespräche bilden. Denn 2015 gehen die Verhandlungen über das Vierte Eisenbahnpaket weiter. Hinzu kommen neue Themen wie die Konkretisierung des geplanten EU-Investitionsprogramms, über welches auch Verkehrsinfrastrukturprojekte finanziert werden sollen; Maßnahmen zur effektiven Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes schwerer Nutzfahrzeuge; möglicherweise neue Vorschläge im Bereich der Fahrgastrechte und des Ticketings sowie mit Sicherheit weitere TTIP-Verhandlungsrunden mit den USA.

Bei diesen und weiteren Themen wird sich der VDV 2015 wie bisher mit seinen Positionen und seiner Expertise einbringen.

**Annika Stienen**  
 Leiterin VDV-Europabüro Brüssel  
 T 0032 2 663 6633  
 stienen@vdv.de

# Verbandspolitische Kommunikation im Zeichen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen

Im Koalitionsvertrag 2013–2017 von CDU/CSU und SPD sind maßgebliche verkehrspolitische Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs festgeschrieben worden. Von zentraler Bedeutung sind dabei Initiativen zur Fortschreibung der auslaufenden Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs, zur Finanzierung der Energiewende, zur Lärmsanierung der Güterwagenflotte sowie zur weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit oder zum Klimaschutz. Eine bedarfsgerechte und sachliche Begleitung dieser Themen mit dem Angebot von konkreten Lösungsvorschlägen auf Bundes-, Landes- und EU-Ebene ist Kernanliegen und Ziel der verbandspolitischen Kommunikation des VDV.

## VDV-Verbandsbeirat 2014: Auftakt der verbandspolitischen Kommunikation

Traditionell bildet der in der zweiten Sitzungswoche des Deutschen Bundestages in Berlin stattfindende VDV-Verbandsbeirat jedes Jahr den Auftakt der verbandspolitischen Arbeit.

VDV-Verbandsbeirat im Januar 2014: Sind im Koalitionsvertrag die Weichen für Busse und Bahnen richtig gestellt? VDV-Präsident Jürgen Fenske nimmt die Bewertung für die Branche vor



Vor rund 60 Vertretern der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder, der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, der Unternehmen, der Gewerkschaften und der Wissenschaft bewertete VDV-Präsident Jürgen Fenske mit seinem Eingangsstatement den kurz vorher zwischen CDU/CSU und SPD geschlossenen Koalitionsvertrag 2013–2017 aus der Sicht des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs. Zusammen mit der anschließenden Podiumsdiskussion wurde hiermit eine erste Argumentationslinie für die verbandspolitische Kommunikation in der neuen Legislaturperiode erarbeitet.

## Parlamentarische Frühstücke beim VDV

Im April, Mai und Juni 2014 trafen sich Verkehrs-, Haushalts- und Umweltpolitiker der im Deutschen Bundestag vertretenen Fraktionen mit den Spitzen des Verbandes im VDV-Hauptstadtbüro zum parlamentarischen Frühstück.

In einer sehr offenen Gesprächsatmosphäre wurde mit den Fraktionen von CDU/CSU, SPD, Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen vorrangig über die

zukünftige Finanzierung des ÖPNV, aber auch über weitere Branchenthemen diskutiert, wie z. B. über die höheren Belastungen durch die Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG), die Lärmsanierungskosten im Schienengüterverkehr, die Barrierefreiheit oder die Freigabe von Busspuren für Elektroautos.

Ab Herbst 2014 wurden die Beratungen über die anstehenden Herausforderungen mit den Abgeordneten und Mitarbeiterstäben des Deutschen Bundestags im Rahmen von Einzelgesprächen fortgesetzt, um die Themen im Detail vertiefen zu können. Das Format wurde auch deswegen ausgewählt, weil fast ein Drittel der Abgeordneten 2013 zum ersten Mal in den Deutschen Bundestag eingezogen sind.

## Kommunalpolitische Vorfelddorganisationen von CDU/CSU und SPD

Auch 2014 gehörte die weitere Ausgestaltung des ÖPNV in Stadt und Land zu den Schwerpunktthemen der politischen Arbeit der kommunalen Vorfelddorganisationen der Regierungsparteien CDU/CSU und SPD. Sowohl die Kommunalpolitische Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) als auch die Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in der Bundesrepublik Deutschland (Bundes-SGK) richteten verschiedene Fachkonferenzen aus, bei denen der VDV mit Informationsständen und Referenten vertreten war.



Bundes-SGK und KPV: Informationsstand des VDV

### **InnoTrans: Alle zwei Jahre Leitmesse für den Schienenverkehr in Berlin**

Den Messehöhepunkt im Jahr 2014 bildete für die Branche die InnoTrans, die internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, innovative Komponenten, Fahrzeuge und Systeme im Schienenverkehr mit fast 3 000 Ausstellern aus über 50 Ländern. Der VDV wirkte hier bei der Eröffnungspressekonferenz sowie der Eröffnungsveranstaltung mit. Außerdem wurden drei Dialogforen zur Reform des Zulassungsverfahrens für Eisenbahnfahrzeuge, zur Lärminderung im Schienenverkehr sowie zur zukünftigen Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs durchgeführt.

Zentraler Treffpunkt für in- und ausländische VDV-Mitgliedsunternehmen, für Gäste sowie für Funktions- und Mandatsträger aus der Politik war traditionell der VDV-Gemeinschaftsstand. Neben dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem zuständigen EU-Kommissar für Verkehr und Transport fanden sich hier auch der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages, die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen sowie zahlreiche Verkehrsminister der Länder ein.



Treffpunkt VDV-Gemeinschaftsstand auf der InnoTrans 2014: VDV-Vizepräsident Herbert König und VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolf begrüßen Abgeordnete des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages

#### **Wolfgang Schwenk**

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

### **VDV-Politikbrief**

Wie in den Vorjahren informierte der VDV auch 2014/15 mit dem „Politikbrief“ regelmäßig Entscheider aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Gewerkschaften und Verbänden über die aktuelle verkehrspolitische Arbeit im Bund, in den Ländern und auf EU-Ebene. Durch eine kurze Aufbereitung von Positionen und Hintergründen auf einer Seite wird mit dem Format noch mehr Transparenz geschaffen, eine offene Diskussion angeregt und Lösungsvorschläge angeboten.



Maßgebend für die Auswahl der Themen sind grundsätzlich die Aktualität im politischen Raum und die gleichzeitige Relevanz innerhalb der Branche.

Neben der Finanzierung des ÖPNV bzw. der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen beinhalteten die Ausgaben des VDV-Politikbriefes 2014/15 folgende Themen:

- Auswirkungen von Infrastrukturproblemen
- Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr
- Freihandelsabkommen TTIP
- Liberalisierung des Fernbusmarktes
- Lärmsanierung im Schienengüterverkehr
- Reform des EEG (EEG-Umlage)
- Ursachen für Investitions- und Realisierungsstau bei Aus- und Neubauprojekten
- Verkehrssicherheit an Bahnübergängen
- Viertes Eisenbahnpaket

Der VDV-Politikbrief, der gedruckt und elektronisch erscheint, kann im VDV-Hauptstadtbüro kostenlos abonniert werden. Im Archiv stehen unter [www.vdv.de/vdv-politikbrief.aspx](http://www.vdv.de/vdv-politikbrief.aspx) ältere Ausgaben zum Download bereit.

#### **Norbert Mauren**

Politische Kommunikation  
T 030 399932-17  
mauren@vdv.de

# Bus-Demo in Berlin: Ein starkes Zeichen für einen zukunftsfähigen Nahverkehr!

Anlässlich des zweiten Deutschland-Tags des Nahverkehrs folgten zahlreiche ÖPNV-Unternehmen aus ganz Deutschland dem Aufruf des VDV, sich an einer gemeinsamen Demo in Berlin zu beteiligen: 62 mit Botschaften an die Bundespolitik beklebte Linienbusse versammelten sich am 10. September 2014 zunächst vor dem Brandenburger Tor und später direkt am Reichstag, in dem parallel die entscheidende Haushaltsdebatte mit Kanzlerin Merkel stattfand.



Die ÖPNV-Branche versammelte sich zur Bus-Demo vor dem Reichstag, um ihrer Forderung nach verlässlicher Finanzierung Nachdruck zu verleihen

Die Aktion, die in dieser Form in der Geschichte des VDV bislang einmalig ist, fand im Rahmen der vom Verband initiierten Infrastrukturkampagne „Damit Deutschland vorne bleibt“ statt und zählte zu den aufmerksamkeitsstärksten Ereignissen der Kampagne im letzten Jahr. Insgesamt berichteten 259 Publikationen und Medien bundesweit über den Deutschland-Tag des Nahverkehrs. Parallel dazu wurden am selben Tag in einigen überregionalen Tageszeitungen flankierende Anzeigen zur Aktion geschaltet, die insgesamt über drei Mio. Leser erreichten.

## Übergabe einer Resolution am Reichstag

Zu den 62 ÖPNV-Bussen, die zur Demo am Reichstag in Berlin kamen, gesellten sich rund 100 Busfahrer sowie zahlreiche Geschäftsführer und Vorstände der deutschen Nahverkehrsunternehmen. Sie versammelten sich rund um die Busse und übergaben dem Bundestagsvizepräsidenten Johannes Singhammer und der Vorsitzenden des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages Dr. Gesine Löttsch stellvertretend für die gesamte Branche eine Resolution für eine gesicherte ÖPNV-Finanzierung. Die anwesenden Parlamentarier zeigten sich beeindruckt von der starken Präsenz der Nahverkehrsunternehmen und unterstützten die Branchenvertreter in ihren Forderungen nach verlässlichen Anschlussregelungen für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und für die Entflechtungsmittel.

## Große Resonanz in den Medien

Die Bus-Demonstration fand eine große Resonanz in den Medien. Neben Hörfunk und Fernsehen griffen vielfach auch die Zeitungsredaktionen an den Standorten der sich beteiligenden Verkehrsunternehmen das Thema auf. Sie berichteten auch über die regionalen Sorgen der ÖPNV-Finanzierung und interviewten Führungskräfte der Betriebe. Und der Branchen-Informationsdienst „ÖPNV aktuell“ kommentierte: „Landauf, landab ist das lange vernachlässigte Thema Infrastruktur in der politischen und öffentlichen Diskussion angekommen. Ein Erfolg, den sich auch die vom VDV angestoßene Initiative ‚Damit Deutschland vorne bleibt‘ zugute schreiben kann.“

## NRW-Unternehmen kamen mit Güterzug

An der Aktion in Berlin beteiligten sich Unternehmen aus ganz Deutschland. Die anwesenden Busse repräsentierten den ÖPNV aus zwölf Bundesländern. Neben zahlreichen Teilnehmern aus Brandenburg und Sachsen-Anhalt, die den relativ kurzen Weg nach Berlin für eine Teilnahme nutzten, waren auch die Unternehmen aus Nordrhein-Westfalen stark vertreten: Elf der 62 Fahrzeuge kamen aus NRW. Um den Aufwand der rund 600 km langen An- und Abreise für Personal und Material so gering wie möglich zu halten, hatten sich die NRW-Unternehmen eine Besonderheit überlegt: Für den Transport der Busse wurde ein Güterzug der Deutschen Bahn (DB Schenker Rail) gemietet. Die Lokomotive, die den Zug bis vor die Tore Berlins brachte, war eine ebenfalls im Stil der Infrastrukturinitiative beklebte Lok von DB Regio NRW.

Das große Engagement aller Beteiligten hat diese Bus-Demo in Berlin zu einem starken Signal der Branche an die Bundespolitik werden lassen. Die Aktion zeigt aber auch, dass der Druck auf die Branche immer größer wird: Es braucht zeitnah gesicherte finanzielle Anschlussregelungen für den ÖPNV in Deutschland.

## Lars Wagner

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



# Digitale (Verkehrs-)Trends: Der Kunde entscheidet über Erfolg und Misserfolg

Um den Kunden in der digitalisierten Welt noch zu erreichen, müssen Unternehmen ihre traditionellen Marketingkonzepte umschreiben. Davon ist auch der Marketingexperte Holger Lietz überzeugt. In seiner Keynote erklärte er den rund 180 Teilnehmern des VDV-Marketingkongresses „Der vernetzte Mensch: Wie erreichen wir den Kunden?“ im November 2014 in Hamburg die Welt des sog. iKonsumenten.

Social Media und das mobile Internet haben in relativ kurzer Zeit die Unternehmenswelt komplett verändert. Heute kaufen die Kunden nicht nur die Produkte und Dienstleistungen, sondern sie bewerten auch das Gekaufte in z. B. sozialen Netzwerken und beeinflussen damit die Kaufentscheidung Dritter. Das bedeutet für das Marketing der Unternehmen eine Umorientierung. Das Modell des Verkaufstrichters, das noch den klassischen Weg des Vertriebsprozesses darstellt, gehört längst der Vergangenheit an. Heute ist der Vertriebsweg ein Kreislauf: Der Konsument beeinflusst immer wieder die Vertriebschritte im Unternehmen und das Unternehmen muss darauf reagieren. Der iKonsument lebt in seiner eigenen Marketingwelt, erklärte auch Holger Lietz den Teilnehmern des VDV-Marketingkongresses 2014 in Hamburg. Die Markenverantwortlichen müssen also genau die Kontaktpunkte ihrer Zielgruppe im Internet kennen.

Der Marketingkongress wird alle zwei Jahre vom VDV-Ausschuss für Marketing und Kommunikation (AMK) inhaltlich konzipiert. Veranstalter ist die VDV-Akademie.

## Social Media: Wie weit ist die ÖPNV-Branche?

Günter Elste, Vorstandsvorsitzender des gastgebenden Unternehmens Hamburger Hochbahn AG und VDV-Ehrenpräsident, brachte es bei seiner Begrüßungsrede auf den Punkt: Die ÖPNV-Branche sei noch zu langsam, um den technisch weit entwickelten Kunden gerecht zu werden. Dabei biete gerade die Digitalisierung für die Branche große Chancen. Wie aktiv die ÖPNV-Branche im Bereich

Social Media ist, sollte das Ergebnis der VDV-Umfrage aufzeigen, die im Frühjahr 2014 im Auftrag des AMK an rund 480 Mitgliedsunternehmen (Personenverkehr) verschickt wurde:

- 70 Prozent der teilnehmenden Unternehmen nutzen Social Media für ihre Kommunikation.
- Dabei ist Facebook mit 97,14 Prozent der meistgenutzte Social-Media-Kanal, gefolgt von Twitter (60 Prozent) und YouTube (45,71 Prozent).
- 57,14 Prozent der Unternehmen setzen eigene Mitarbeiter für den Bereich Social Media ein (im Durchschnitt 1,2 Mitarbeiter). 42,86 Prozent setzen dafür externe Dienstleister (Agenturen, Callcenter) ein.
- Bei 60 Prozent der Unternehmen sind Social Media im Bereich Marketing angesiedelt, bei 51,43 Prozent liegt die Zuständigkeit im Bereich Presse/PR.
- Der Kundendialog in den Social Media kann bei den meisten Verkehrsunternehmen während der klassischen Bürozeiten (8–16 Uhr) abgedeckt werden. Nur drei Unternehmen bieten den Kunden einen 24-Stunden-Service an.

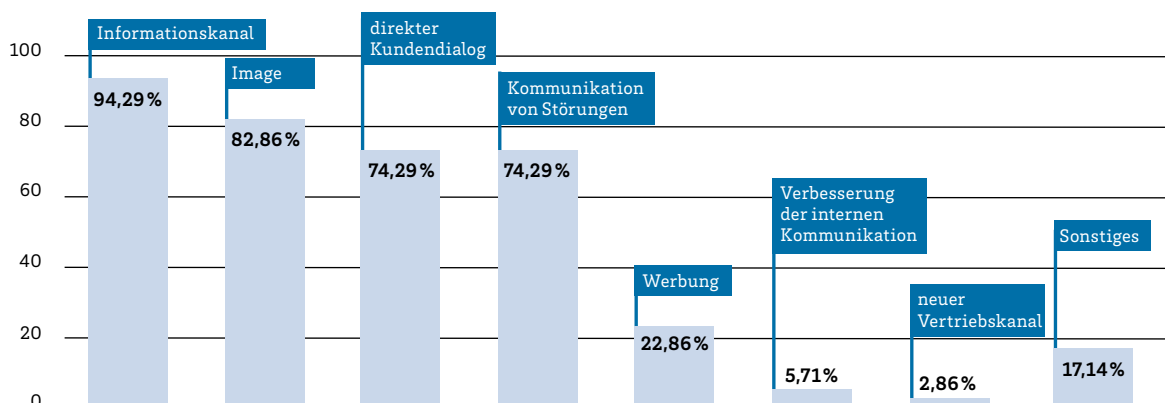
## Rahime Algan

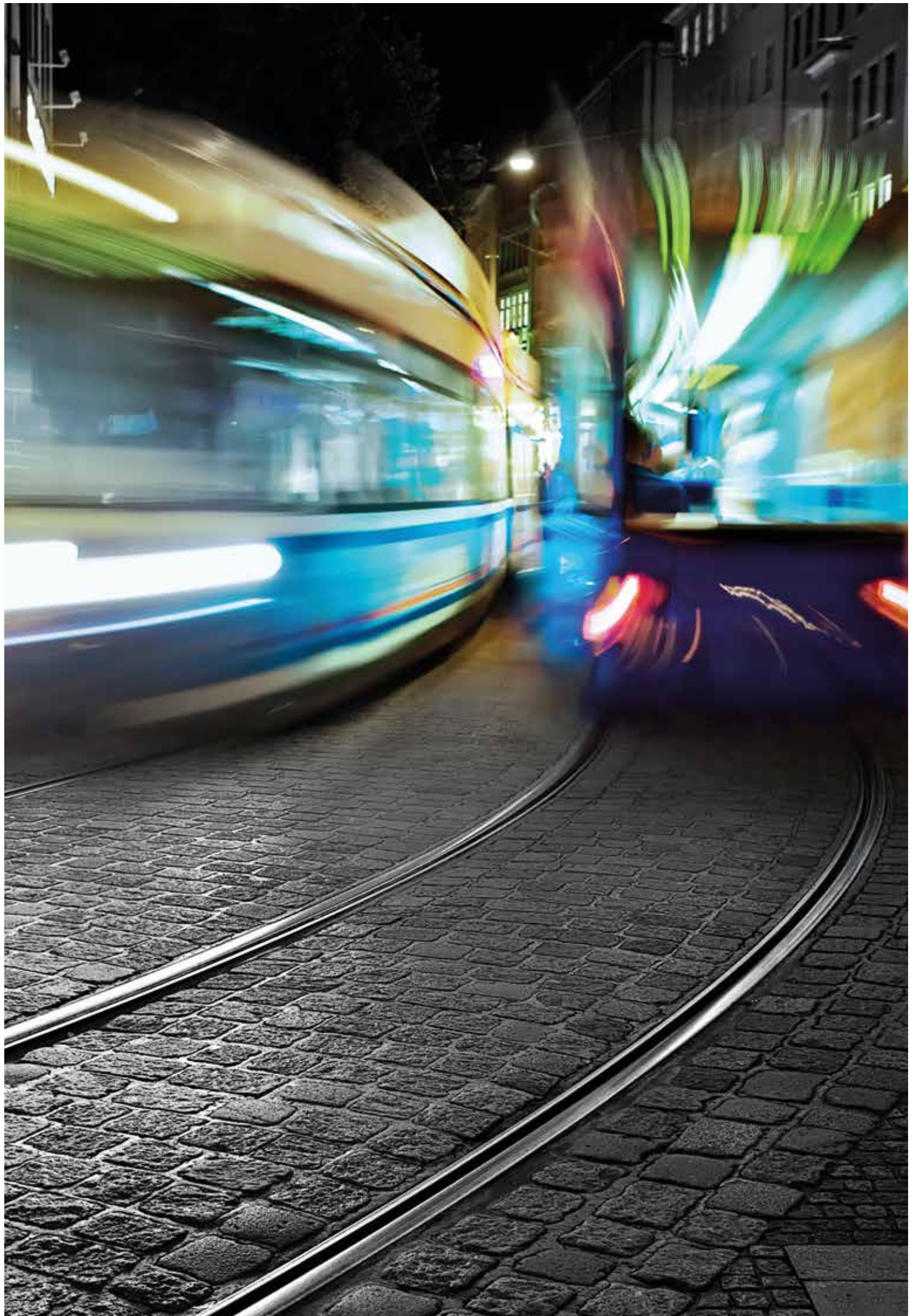
Verbandskommunikation

T 030 399932-18

algan@vdv.de

Social Media werden von den Verkehrsunternehmen vorwiegend als Informationskanal genutzt. Aber auch das Image spielt eine große Rolle





---

# Wirtschaft und Recht

---

# Die Novellierung der Energiesteuerrichtlinie – eine Chance für Busse und Bahnen?

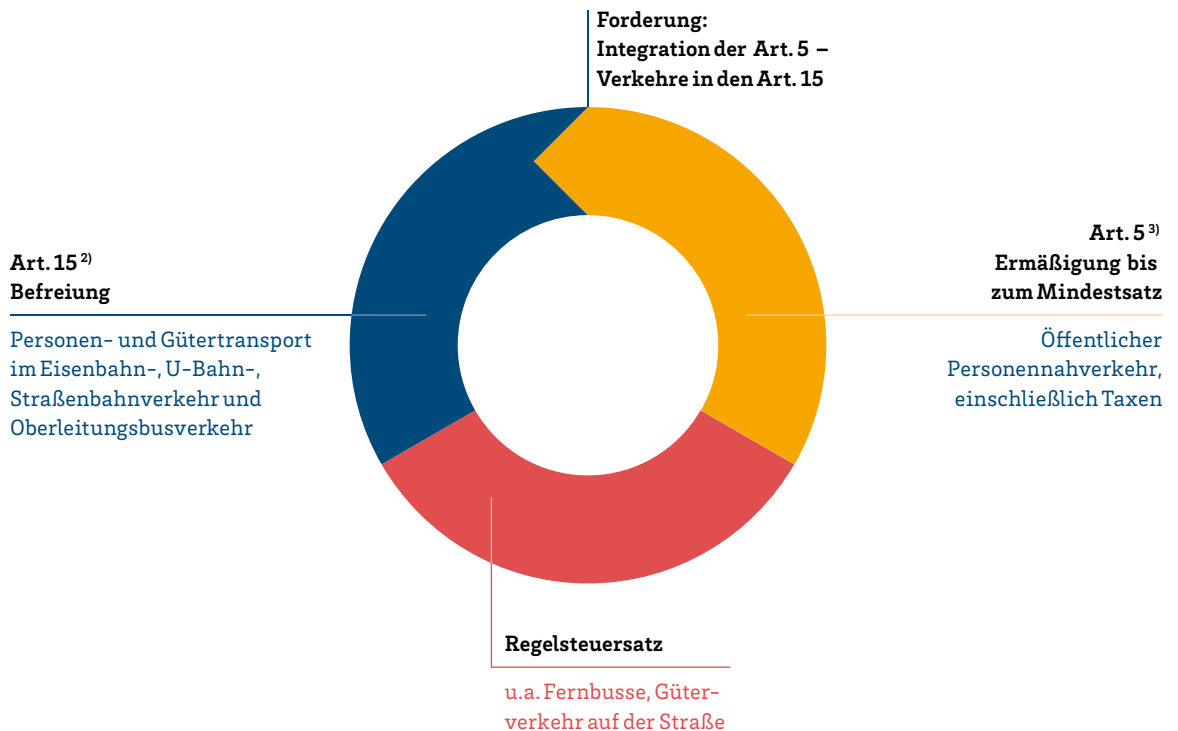
Die EU-Kommission hat 2011 eine Reform der Energiebesteuerung auf den Weg gebracht, um die historisch bedingte Heterogenität bei den Steuersätzen auf eine systematische Grundlage zu stellen. Eine neue CO<sub>2</sub>-Steuerkomponente soll als Preissignal den Emissionshandel ergänzen und es sollten stärkere Anreize zugunsten der Umwelt gesetzt werden. Kürzlich hat die neue Kommission den Vorschlag überraschend zurückgezogen.

Durch den Vorschlag zur Änderung der Energiesteuerrichtlinie (KOM(2011) 169, vgl. Jahresbericht 2009/2010) sollte die Besteuerung von Energieerzeugnissen durch die Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Energiegehaltes auf eine neue, plausible Basis gestellt und konsequenter am Klimaschutz ausgerichtet werden. Der Steuersatz soll sich aus den Komponenten CO<sub>2</sub>-Steuer und Heizwertsteuer zusammensetzen. Der Entwurf enthält auch Regelungen, die zu Mehrbelastungen für Busse und Bahnen führen würden, was dem Ziel, stärkere Anreize zugunsten der Umwelt zu setzen, entgegensteht. Dazu zählen das Gebot zur produktneutralen Besteuerung (siehe Infokasten Äquivalenzprinzip), die regelmäßige Erhöhung der Mindeststeuersätze sowie die zusätzliche CO<sub>2</sub>-Steuerkomponente. Eine Beschränkung der Steuervergünstigungen für Busse und Bahnen auf die Heizwertsteuer ist ebenfalls

## Äquivalenzprinzip

bedeutet, dass die von den Mitgliedstaaten festgesetzten Steuersätze für konkurrierende Erzeugnisse grundsätzlich gleich bemessen sein müssen. Die in Deutschland bestehenden Steuersatzdifferenzen (Diesel 470,40 Euro, Benzin 654,50 Euro) resultieren nicht aus dem unterschiedlichen Energiegehalt, was angestrebt wird, sondern sind teils wirtschaftspolitisch motiviert, teils im Zusammenspiel mit der Kfz-Besteuerung historisch gewachsen. Auch wenn die EU-Mindeststeuersätze also eingehalten werden, würde das Äquivalenzprinzip faktisch eine Dieselsteuererhöhung ab 2023 erzwingen, da eine deutliche Senkung des Benzinsteuersatzes haushaltspolitisch nicht realistisch erscheint. Der Angleichungszwang hätte auch Auswirkungen auf die ermäßigte ÖPNV-Dieselbesteuerung in Deutschland.

## Vergünstigungsmöglichkeiten für den Schienen- und Personenverkehr in der Energiesteuerrichtlinie<sup>1)</sup>



<sup>1)</sup> Richtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003

<sup>2)</sup> Fakultative Steuerbefreiung gemäß Artikel 15, Absatz 1, Buchstabe e

<sup>3)</sup> Gestaffelte Steuersätze für bestimmte Verwendungszwecke gemäß Artikel 5, Satz 2, 3. Spiegelstrich zulässig

## Energiesteuersätze für Busse und Bahnen

Ausgewählte Steuersätze	EU-Mindeststeuersätze		Steuersätze in Deutschland				
	seit 01.01.2010 <sup>1</sup>	Zielwert 2026 <sup>2)</sup>	Bahnen		Busse		O-Busse
			ÖPNV	Übrige <sup>3)</sup>	ÖPNV	Übrige	
Diesel Euro je 1000 l	330,00	390,30	416,38 <sup>4)</sup>	470,40 <sup>5)</sup>	416,38 <sup>4)</sup>	470,40 <sup>5)</sup>	
Strom Euro je MWh	0,50	0,54	11,42 <sup>7)</sup>	11,42 <sup>7)</sup>	20,50 <sup>6)</sup>	20,50 <sup>6)</sup>	11,42 <sup>7)</sup>

<sup>1)</sup> Richtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003

<sup>2)</sup> Diskussionsstand 30. August 2014 gemäß Ratsdokument 2011/0092(CNS), 9379/14

<sup>3)</sup> Personenfernverkehr und Güterverkehr

<sup>4)</sup> effektive Steuerbelastung nach Abzug der Steuerentlastung für den ÖPNV gemäß § 56 Abs. 2 EnergieStG

<sup>5)</sup> Regelsteuersatz gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4b Energie StG

<sup>6)</sup> Regelsteuersatz gem. § 3 StromStG, u. a. für Elektrobusse (ohne O-Busse)

<sup>7)</sup> Ermäßigter Steuersatz gem. § 9 Abs. 2 StromStG

© VDV

Gegenstand des Reformkonzeptes. Vier Jahre wurde verhandelt. In den Kompromisstexten war zuletzt das Äquivalenzprinzip nach Protesten aus den Mitgliedstaaten nicht mehr enthalten. An der Komponentenbesteuerung wurde zwar festgehalten, allerdings sollten die Staaten nicht mehr zur Erhebung einer gesonderten CO<sub>2</sub>-Steuer verpflichtet werden, solange das Mindeststeuerniveau eingehalten wird.

Bemerkenswert ist, dass die Bundesregierung 2014 einen VDV-Vorschlag zur Erweiterung der Befreiungstatbestände aufgegriffen und in die Verhandlungen eingebracht hat. Danach sollte der gesamte ÖPNV, einschließlich des straßengebundenen Linienverkehrs (bisherige Art. -5-Fälle), einheitlich über Art. 15 von Energiesteuern vollständig befreit werden können. Nach geltendem Recht dürfen ÖPNV-Busse nur bis zum Mindestsatz ermäßigt besteuert werden. Mit der sukzessiven Erhöhung der Mindestsätze im Zusammenspiel mit dem Äquivalenzprinzip müsste auch der deutsche ÖPNV-Steuersatz voraussichtlich in der nächsten Dekade erhöht werden. Die Erweiterung der fakultativen Befreiungsmöglichkeiten hätte also allein für den Erhalt des Status quo bereits Relevanz. Die Kompromissuche blieb auch 2014 leider ergebnislos, was die neue EU-Kommission überraschend veranlasste, den Vorschlag komplett zurückzuziehen. Während über die Grundstruktur noch Einigkeit herrschte, konnte in vielen Details keine gemeinsame Linie gefunden werden. „Die Verhandlungen im Rat haben zu einem Kompromisstext geführt, der den Kommissionsvorschlag inhaltlich völlig entleerte. Zudem findet im Rat selbst der Kompromisstext keine Unterstützung“, so die seit November 2014 amtierende EU-Kommission in ihrer Mitteilung vom 16.12.2014 zum Arbeitsprogramm 2015 (KOM(2014) 910).

Im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 betont die Bundesregierung, dass die Stärkung des ÖPNV, des Schienenfern- und des Güterverkehrs für eine zusätzliche Treibhausgas-minderung von großer

Bedeutung ist. Das öffentliche Verkehrssystem muss in die europäische Klimaschutzstrategie integriert werden, um maximal zum CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel beitragen zu können. Umweltfreundliche Verkehrsträger müssen entlastet werden, um die optimale Lenkungswirkung des Besteuerungssystems zu erzielen. Eine zielorientierte Ausgestaltung des EU-Rechtsrahmens wäre aber nur der erste Schritt. In der Folge müsste die Bundesregierung diesen auch ausschöpfen und Busse und Bahnen von Abgaben entlasten. Bereits auf der Grundlage des geltenden EU-Rechts wäre dies möglich (vgl. Jahresbericht 2011/2012).

Dass die deutsche Verhandlungsdelegation den VDV-Vorschlag zur erweiterten Befreiung aufgegriffen hat, lässt für die Zukunft hoffen. Es bleibt abzuwarten, wann die Kommission das wichtige Thema mit einem neuen Vorschlag wieder aufgreifen wird. Ein attraktiver, leistungsfähiger und vor allem kostengünstiger öffentlicher Verkehr ist Teil der Lösung und kann die Mobilitätsansprüche der Bürger und der Wirtschaft klimaschonend erfüllen. Er darf nicht selbst das Ziel von Lenkungsabgaben sein, die die Tarife unnötig verteuern.

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

# Konzept für die digitale Vernetzung

Die Digitalisierung ist allgegenwärtig und verändert zunehmend die Welt des öffentlichen Verkehrs. Der VDV hat 2014 mit einer Vorstudie zu einer Vernetzungsinitiative den Grundstein für den Prozess gelegt, den Mitgliedern den weiteren Weg in die digitale Zukunft der Fahrgastinformation, des Vertriebs und der Kundenansprache zu erleichtern.

Viele Menschen sind „always on“ und nutzen ihre Smartphones im Fahrzeug und an Haltestellen. Die Verfügbarkeit des Internets auf mobilen Endgeräten führt zur verstärkten Verbreitung von neuen Mobility-on-Demand-Angeboten wie flexiblem Carsharing, stationslosem Bikesharing und dynamischem Ridesharing. Die Digitalisierung erhöht aber auch die Kundenanforderungen an bisherige Verkehrsmittel. Das Internet ist kundenseitig eine Kommunikation in Echtzeit, deshalb werden heute Online-Auskünfte in Echtzeit mit Prognosequalität erwartet. Auskunfts- und Verkaufssysteme wachsen zusammen, aber der Vertrieb und die Verkehrsleistung werden durch die Digitalisierung trennbar. In diese Kundenbeziehung steigen zunehmend branchenfremde Anbieter ein.

Mit der Vernetzungsinitiative sollen die bereits heute an vielen Stellen vorhandenen elektronischen Vertriebssysteme gebündelt und ausgeweitet werden. Die flächendeckende Vernetzung der Angebote von Mobilitätsdienstleistungen soll den Kunden in die Lage versetzen, auf einer Plattform sämtliche Dienstleistungen unmittelbar buchen und nutzen zu können. D.h. praktisch, dass der Kunde z.B. mit einer switchh-App auch ein MVV-Ticket in München erwerben kann oder mit dem SSB-Online-shop auch ein Ticket der DB AG oder mit der App der DVB AG ein Carsharing-Auto in Berlin buchen könnte. Diese Durchgängigkeit, d.h. die Vernetzung des Gesamtangebots des öffentlichen Verkehrs und darüber hinaus mit allen öffentlich zugänglichen Mobilitätsformen, ist technisch möglich und wird von vielen als Chance zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur Gewinnung von Kunden gesehen.

## Vernetzung mit den Kunden

Die Vernetzung der Kunden mit dem Fahrzeug und an der Haltestelle bietet neue Möglichkeiten für die Datenerfassung (Quelle-Ziel-Matrizes), für Services (Reisebegleitung, Navigation in komplexen Haltestellen) und für die Kundenansprache mit eigenen und fremden Angeboten. Diese Zugänge zum Kunden, entweder als App-Nutzer oder als Fahrgast, sind Bereiche, die die ÖV-Branche bisher noch kaum für sich selbst und schon gar nicht für Dritte vermarktet hat. In der Vernetzungsinitiative könnten sich die Verkehrsunternehmen in der gemeinsamen Vermarktung ihrer Kundenkontakte vernetzen.

Um diese Funktionen zu erreichen, sind mehrere organisatorisch-technische Lösungen denkbar. Doch die Anforderungen der Kunden und des Marktes in den Punkten Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit bedürfen einer gemeinsamen Buchungsplattform, an die sich lokale und nationale Anwendungen anschließen könnten. Dem Datenschutz gilt dabei ein Hauptaugenmerk.

Die Digitalisierung beschleunigt die notwendige Geschwindigkeit von Prozessen. Auch für die Vernetzungsinitiative gilt, dass hier der schnellere vor dem langsameren Prozess gewinnen wird. Deshalb braucht es bei aller Diskussion dann auch die Bereitschaft, voranzugehen. Für die rasche Umsetzung auf dem Markt sind agile Prozesse mit kleinen Teams vorgesehen.



Das „M“ als Markenzeichen kann uns alle verbinden

Für dieses Ziel hat der VDV bereits 2014 hohe Zustimmung erfahren: „Sie haben, was das eTicketing betrifft, inzwischen Enormes geleistet. Ich biete von meinem Haus Unterstützung, auch finanzielle Unterstützung, an, um an der Stelle dafür zu sorgen, dass wir beim eTicketing eine nationale Plattform bekommen, die für jeden Kunden gleichermaßen benutzbar ist.“ (Auszug aus der Rede von Minister Dobrindt auf der VDV-Jahrestagung, 27. Mai 2014 Berlin.)

## Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development  
T 0221 57979-110  
ackermann@vdv.de

# Anpassung des EBE in greifbarer Nähe

Bereits vor längerer Zeit ergriff der VDV eine Initiative beim Bundesverkehrsministerium, das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) von (bis zu) 40 auf bis zu 60 Euro anzupassen. 2014 gelang endlich ein Durchbruch: Durch einen einstimmigen Beschluss der Länder im Bundesrat konnte auch das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) überzeugt werden, die Änderung von zwei Rechtsverordnungen anzugehen, in denen die EBE-Beträge festgeschrieben sind. Voraussichtlich noch Mitte 2015 werden die geänderten Beträge in Kraft treten.

Mit Schreiben vom 17. April 2007 bat der VDV das Bundesverkehrsministerium erstmalig darum, das EBE von (bis zu) 40 auf bis zu 60 Euro und für Wiederholungstäter auf bis zu 120 Euro anzupassen.

Diese Initiative stieß nicht auf ungeteilte Begeisterung. So wurde zum einen geltend gemacht, die vorgeschlagene Anpassung sei deutlich höher als die Preissteigerungen seit der letzten Änderung im Jahr 2002. Zum anderen wurde beklagt, dass der erhöhte Betrag für Personen, die ohne Vorsatz ein ungültiges Ticket hätten, zu hoch sei.

ausprochen. Eine zusätzliche Staffelung des EBE auf bis zu 120 Euro im Wiederholungsfall wurde jedoch abgelehnt. Gleichzeitig forderte die Verkehrsministerkonferenz den Bund auf, die Anpassung durch entsprechende Änderungen der VO-ABB und der EVO umzusetzen. Aufgrund dieses Beschlusses sah das Bundesverkehrsministerium zunächst jedoch noch keine Notwendigkeit, eine entsprechende Änderung zu betreiben.

## Bundesratsbeschluss ebnet den Weg

Am 28. November 2014 erfolgte ein Beschluss im Bundesrat, in dem die Länder einstimmig eine Anpassung des EBE forderten (BR-Drs. 502/14). Aufgrund dieses Beschlusses erarbeitete das BMVI den notwendigen Änderungsentwurf für die beiden Rechtsverordnungen, der den Verbänden Mitte Februar 2015 zur Stellungnahme zugeleitet wurde. Wann der Verordnungsentwurf dem Bundesrat zur Beschlussfassung vorliegen wird, stand bis zum Redaktionsschluss dieses Berichtes nicht fest. Es steht aber zu erwarten, dass die Änderungen noch Mitte 2015 wirksam werden können.

## Künftige Aufgaben des VDV beim EBE

Auch nach Anpassung des regulären EBE bleibt für den VDV die Aufgabe, den Gesetzgeber zu Regelungen zu motivieren, um notorische Schwarzfahrer stärker belangen zu können. Neben der Forderung nach Beibehaltung des Straftatbestandes der Leistungerschleichung in § 265a StGB bleibt es daher das Bestreben, auch bei Mehrfachtätern die zivilrechtliche Forderung zu erhöhen. Hierfür wird auch eine unternehmensübergreifende Datenspeicherung notwendig sein.



Das Piktogramm zeigt drei Euro-Banknoten (10, 50 und 150 Euro) auf der linken Seite. Rechts daneben steht in großer, roter Schrift '€ 60,-'. Über dem Betrag steht 'Sehr geehrter Fahrgast!' und unter dem Betrag 'sind viel Geld ...'. Darunter befindet sich ein kleiner Text: 'Nach den Beförderungsbedingungen müssen Sie damit rechnen, dass wir diesen Betrag von Ihnen erheben, wenn Sie öffentliche Verkehrsmittel ohne gültigen Fahrausweis benutzen. Eine Verfolgung im Straf- oder Bußgeldverfahren kann zusätzlich erfolgen.' Unten links ist das Logo '© beka GmbH' zu sehen.

Die neuen EBE-Piktogramme der beka GmbH sind bereits fertig

Der VDV gab hinsichtlich der Einwände zu bedenken, dass das EBE auch eine wirtschaftliche Abschreckung bewirken sollte. Daher müsse der Betrag – unabhängig von früheren Anpassungen – ein Mehrfaches des tarifmäßigen Fahrpreises darstellen. Hinsichtlich der vorsatzlosen Schwarzfahrer sei zu bedenken, dass das EBE in den Bundesverordnungen nur einen Höchstbetrag darstelle und im Einzelfall von den Unternehmen angemessen vermindert werden könne, was in der Praxis auch heute schon so praktiziert werde.

## Länder positionierten sich bereits im März 2013

Als wichtigen Zwischenerfolg erreichte der VDV, dass sich die Länder in der Verkehrsministerkonferenz am 10./11. April 2013 für eine Anpassung des EBE von 40 auf 60 Euro unter Beibehaltung der vorhandenen Regelungsstruktur in § 9 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (VO-ABB) und § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)

## Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

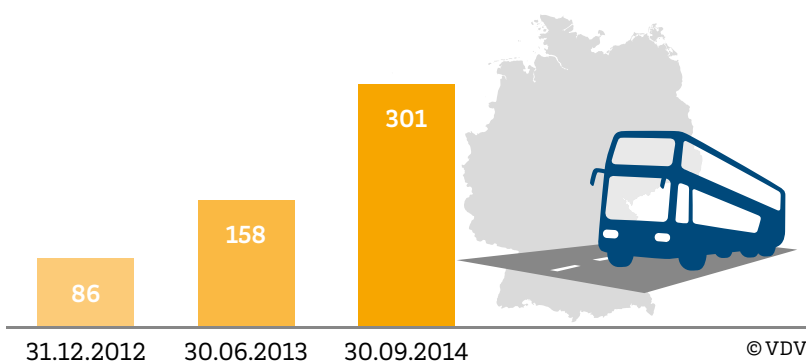
# Neue Arbeitsgruppe Fernbus im VDV

Mit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs seit Anfang 2013 wurde der öffentliche Personenverkehr in Deutschland deutlich verändert. Die wichtigsten klassischen und neuen Betreiber von Fernbuslinien sind Mitglieder des VDV, der sich damit auch in diesem Segment als Branchenverband des öffentlichen Verkehrs positioniert. 2014 wurde im VDV eine neue Arbeitsgruppe Fernbus konstituiert. Ein Schwerpunkt ihrer Arbeit ist das Thema Barrierefreiheit.

Nachdem der Fernbus innerhalb Deutschlands jahrzehntelang eher ein Nischenprodukt war, sind nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 2013 in kürzester Zeit zahlreiche neue Fernbusverbindungen entstanden. Teilweise stellen sie eine Ergänzung, teilweise eine Herausforderung für den Eisenbahnverkehr dar. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr, in dem der Fernbus traditionell eine größere Bedeutung hatte, sind neue Verbindungen hinzugekommen. Der Markt entwickelt sich sehr dynamisch. Linien werden eröffnet, geändert oder wieder eingestellt. Auch in der Unternehmenslandschaft hat es starke Veränderungen gegeben.

besteht beim Fernbus eine konkrete technische Vorgabe im PBefG: Ab 2016 müssen Neufahrzeuge und ab 2020 alle Busse bestimmten technischen Vorschriften zur Barrierefreiheit entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein. Für die Busunternehmen stellt dies eine große Herausforderung dar, nicht nur wegen der Zusatzkosten für die Ausrüstung der Fahrzeuge, sondern vor allem auch wegen der dadurch wegfallenden Sitzplätze. Hier hat die Arbeitsgruppe u. a. gemeinsam mit Fahrzeug- und Sitzherstellern über praktische Fragen beraten. Mit flexibler Innenausstattung und einer angemessenen Anmeldefrist können hier kundenorientierte und wirtschaftliche Lösungen gefunden werden.

## Fernbuslinien – Zahl der Genehmigungen im innerdeutschen Verkehr



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr (BAG) | 2014 | Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs

Der VDV ist *der* Branchenverband des öffentlichen Verkehrs. Verschiedene VDV-Mitglieder hatten auch früher schon Fernbuslinien. Auch die wichtigsten neuen Unternehmen des Fernbusverkehrs sind dem VDV beigetreten. Inzwischen vertritt der VDV vom Marktanteil her die weit überwiegende Mehrheit der Betreiber eigener Fernbuslinien. Daher war es folgerichtig, dass der Verwaltungsrat Bus im Herbst 2014 die Gründung einer Arbeitsgruppe Fernbus beschlossen hat. Diese konstituierte sich im Dezember 2014 und tagt seitdem regelmäßig.

### Zwei Rollstuhlstellplätze pro Bus

Zu den wichtigsten Themen gehören die Regelungen zur Barrierefreiheit bei Fernbussen. Anders als im Nahverkehr, wo es um die abstrakt formulierte Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit geht,

Darüber hinaus hat sich die Arbeitsgruppe u. a. mit Fernbusterminals und -haltestellen befasst. Schwerpunkt war dabei die Frage, welche Infrastruktur aus Betreiber- und aus Kundensicht erforderlich ist und wie dies wirtschaftlich geleistet werden kann.

### Fernbusse im Branchenverband VDV

Der Fernbus wird auch zukünftig ein wichtiges Thema im Verband sein. Aus Sicht der Eisenbahnunternehmen stellen die wirtschaftlichen Auswirkungen von neuen Fernbuslinien auf vorhandene Eisenbahnverkehre eine große Herausforderung dar. Für die auch untereinander in einem scharfen Wettbewerb stehenden Fernbusunternehmen geht es darum, dass der VDV ihre gemeinsamen Interessen vor allem gegenüber Bund, Ländern und Gemeinden artikuliert und durchsetzt. Der VDV vertritt alle Sparten des öffentlichen Verkehrs; dies gibt seiner Positionierung besonderes Gewicht.

### Martin Schäfer

Personenbeförderungsrecht, öffentliches Verkehrs-  
wirtschaftsrecht und Ländernahverkehrsrecht  
T 0221 57979-152  
schaefer@vdv.de



# Anschlussmobilität im Aufwind – Marktforschung zum City-Ticket

Anschlussmobilität überwindet die tarifliche Trennung verschiedener Verkehre. Der VDV engagiert sich seit Jahren, diesen Vorteil durch Ticketkooperationen zu fördern. Die Marktforschung zum City-Ticket zeigt die Verstärkung der Entwicklungen.

Die Ticketkooperationen, die der VDV mit seinen Mitgliedern und Dritten betreibt, haben sich im Jahr 2014 positiv entwickelt. Im Bereich der Fluganreise, in dem die Marke Rail&Fly inclusive im Portfolio von etwa 30 Reiseveranstaltern verankert war, war die Geschäftsentwicklung ebenso erfreulich wie beim City-Ticket, der Anschlussoption für BahnCard-Inhaber im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG.

Das City-Ticket konnte aufgrund der 2013 umgesetzten Ausdehnung sowohl beim Umsatz als auch bei der Beförderung um rund 50 Prozent zulegen. Die Ergebnisse einer 2014 erfolgten Marktforschung zeigen zudem eine leichte Entwicklung von Nutzungsquoten, Bekanntheit und Mehrverkehr.

Für 2014 werden für die mit dem City-Ticket verbundene Nutzung des Nahverkehrs etwa 40 Mio. Euro von der DB Fernverkehr AG an die ÖPNV-Unternehmen ausgekehrt. Diese Kooperation ist damit die bedeutendste VDV-Ticketkooperation, gefolgt von Rail&Fly inclusive als Anschlussmobilität für Flugreisende mit einem ÖPNV-Umsatz von etwa 2 Mio. Euro.

## Mehrverkehr durch Anschlussmobilität

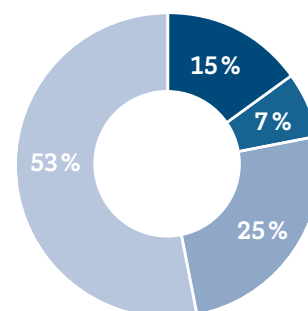
Der Marktforschung zufolge ist das City-Ticket bekannter geworden, was nicht zuletzt auf die Kampagne im Zusammenhang mit der Erweiterung auf den Startort zurückzuführen ist. Nur jeder fünfte BahnCard-Inhaber kannte die Nutzungsoptionen des City-Tickets nicht oder im Einzelfall nicht gut genug.

Anschlussmobilität verringert die Zugangshemmnisse im System ÖPNV. Rund 55 Prozent der Fahrgäste mit City-Option nutzen ÖPNV-Verkehrsmittel zur Weiterfahrt ans eigentliche Ziel. Im Heimatort dagegen sind es bis zu 61 Prozent. Die meisten von ihnen (71 Prozent) reisen innerhalb der City-Zonen und benötigen keinen weiteren Fahrausweis.

Das Reisen mit Anschlussmobilität ist bequem und führt zu Mehrverkehr. Der lässt sich im Bereich des ÖPNV auf 4 Prozent beziffern. Die auf den Startort erweiterte Option brachte auch einen deutlichen Anstieg im Absatz von BahnCards.

Es zeigt sich, dass sich passende Angebote für Anschlussmobilität mit der Zeit durchsetzen, aber

**Die Nutzung des ÖPNV ohne City-Option ist für 22 % der Nutzer unwahrscheinlich oder sehr unwahrscheinlich**



- unwahrscheinlich
- sehr unwahrscheinlich
- wahrscheinlich
- sehr wahrscheinlich

© VDV

stärker von Ortskenntnis und Gewohnheiten als von der Bekanntheit des Produktes beeinflusst werden. So sind die Anteile des ÖPNV am Modal Split in der Anreise zum Bahnhof in bekannter Umgebung rund 6 Prozentpunkte höher als in unbekanntem Terrain.

## Ausblick

Anschlussmobilität wird, außer in den bundesweit organisierten VDV-Ticketkooperationen, in zahlreichen Verkehrsräumen im Rahmen intermodaler Mobilitätsangebote umgesetzt. Die Vorteile im Fernverkehr gelten ebenso für die Anschlussmobilität im Nahbereich. In beiden Bereichen sind die Produkte häufig an besondere Tarifangebote geknüpft und damit nicht jedermann zugänglich.

Eine möglichst flächendeckende Gewährleistung einer Anschlussstarifierung vom Fern- in den Nahverkehr, die nicht auf bestimmte Kundengruppen beschränkt ist, ist auch Gegenstand der Branchenvernetzung durch den Einsatz intermodaler Mobilitätsportale auf Smartphone-Basis.

## Nils Laschinsky

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

# Wer Menschen als Mitarbeiter für die Branche gewinnen will, muss um ihr Vertrauen werben

90 Prozent der Unternehmens- und Personalleiter halten das eigene Verkehrsunternehmen und die Branche des öffentlichen Verkehrs für attraktive Arbeitgeber. Sie sind sich aber auch ziemlich sicher, dass über 80 Prozent der potenziellen Ausbildungsplatz- und Jobbewerber diese Einschätzung nicht teilen. Zurückgehende Bewerberzahlen und Probleme bei der Personalgewinnung bestätigen diese Vermutung. Auch der VDV wird mit verschiedenen Aktivitäten zu einer Verbesserung des Arbeitgeberimages der Branche beitragen.

Alleine die Unternehmen des städtischen Nahverkehrs suchen bis zum Jahr 2020 30 000 neue Mitarbeiter – 15 000 Fahrer, 8 000 Auszubildende und über 7 000 qualifizierte Fachkräfte. Nahezu alle Verantwortlichen sind sich einig, dass der Einstellungsbedarf über 2020 hinaus konstant bleiben oder gar zunehmen wird. Das ist eine realistische Sichtweise, wird doch die Babyboomer-Generation der heute 50- bis 65-Jährigen die Unternehmen erst 2028 in Gänze verlassen haben.

Personalgewinnung in solchen Größenordnungen kann nur mit einer Verbesserung des Fremdbildes auf die ÖV-Branche als Arbeitgeber gelingen. Imageoptimierung ist angesagt. Anders ausgedrückt: Wir sind überzeugt von uns, unseren Vorzügen und Dienstleistungen – jetzt gilt es, die anderen zu überzeugen. Bereits heute arbeiten Verkehrsunternehmen mit Personalmarketingoffensiven erfolgreich an ihrem Image. Was bislang fehlt und vermisst wird, ist eine unterstützende Branchenkampagne des Verbandes.

## Branchen-Arbeitgeber-Kampagne

Der VDV und seine Akademie haben in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Aktivitäten durchgeführt und Tools für ihre Mitglieder zur Verfügung gestellt, u. a.

- Veranstaltungen und Workshops zu Fragen der Personalgewinnung,
- Leitfäden und Checklisten zum Ausbildungsmarketing,
- Analysen von Bewerberzielgruppen und
- das Karriereportal [www.vdv-karriere.de](http://www.vdv-karriere.de).



Das Karriereportal der VDV-Akademie

Was jetzt ansteht, ist die Entwicklung einer Employer-Branding-Kampagne für die ÖV-Branche. Damit will der Verband milieu- und zielgruppengerecht verschiedene Kommunikationskanäle beispiele und hervorheben, was die Branche und ihre Unternehmen als Arbeitgeber einzigartig machen. Die gemeinsam mit den Mitgliedsunternehmen formulierten Botschaften an die verschiedenen Bewerberzielgruppen werden in Videoclips, auf Onlineplattformen mit verschiedenen Landing-Pages und in den sozialen Medien ihren Widerhall finden. Das alles wird kombinier- und verknüpfbar sein mit den spezifischen Personalmarketingmaßnahmen der Unternehmen. Start der Kampagne wird zur Jahreswende 2015/2016 erfolgen.

Arbeitgeberimage-Kampagnen müssen – sicherlich noch intensiver als klassische Produktwerbemaßnahmen – ein Trust-Design verkörpern, das Beziehungen zu den Menschen aufbaut, die als neue Mitarbeiter gewonnen werden sollen. Vertrauen gewinnen Unternehmen und Branchen, die klare Wertvorstellungen haben und diese kommunizieren. Deren Werte werden grundlegend aus ihren Funktionen, Kernaufgaben und Ansprüchen befeuert. Insofern sollte sich die Branche vor dem Hintergrund ihres Auftrags, nämlich eine nachhaltige Mobilität für die Bevölkerung zu gewährleisten, nicht besonders schwertun, ein innovatives und glaubwürdiges Employer-Branding-Gesicht im Dialog mit der Öffentlichkeit zu transportieren.

Das Versprechen an potenzielle Mitarbeiter könnte lauten: „Verkehrsunternehmen bieten dir intelligente und reizvolle Aufgaben, stabile und sichere Arbeit. Mit deinen Kompetenzen und deinen Fähigkeiten erfinden wir die Mobilität neu. Du leistest einen wichtigen Beitrag zu einer verlässlichen Dienstleistung für die Menschen in unserer Stadt und Region. Das Vertrauen, das unsere Kunden dem Unternehmen schenken, legen wir in deine Hände. In unserem Unternehmen spielst du eine zentrale Rolle.“

## Michael Weber-Wernz

Bildung und Geschäftsführer VDV-Akademie

T 0221 57979-171

[weber-wernz@vdv.de](mailto:weber-wernz@vdv.de)

# Trotz steigender Fahrgeldeinnahmen – Kostendeckungsgrad leicht rückläufig

Die VDV-Mitgliedsunternehmen mit Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) erzielten deutliche Erlössteigerungen, konnten jedoch keine Trendumkehr in der Entwicklung des Kostendeckungsgrades erreichen. Die Fahrgastzahlen stiegen ebenso wie die Verkehrsleistungen. Diese Entwicklung ging einher mit mehr Fahrgeldeinnahmen, bedingte jedoch auch höhere Aufwendungen. Der Kostendeckungsgrad sank im Kalenderjahr 2013 um 0,1 Prozentpunkte auf 77 Prozent.

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. Dabei wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der DB-Gruppe nicht berücksichtigt. Um zum einen den finanziellen Beitrag der öffentlichen Hand zu ermitteln und zum anderen die wirtschaftliche Lage der Unternehmen zutreffend zu bilanzieren, werden die Erträge einer differenzierten Betrachtung unterzogen. Die Leistungen der öffentlichen Hand, die zur Abdeckung eines Defizits beitragen, werden zu den sog. 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.

Die Gesamterträge (12.710 Mio. Euro) stiegen 2013 bundesweit um 3,2 Prozent, die Aufwendungen (12.909 Mio. Euro) um 2,9 Prozent, der Nettoertrag (9.941 Mio. Euro) jedoch nur um 2,8 Prozent (Abb. 2). Die Steigerung des Nettoertrages konnte die Aufwandssteigerungen nicht gänzlich kompensieren. Der Kostendeckungsgrad war somit leicht rückläufig auf durchschnittlich 77 Prozent.

## Material- und Personalaufwand

Die Aufwendungen für Personal (4.665 Mio. Euro) erhöhten sich im Berichtsjahr um 2,7 Prozent.

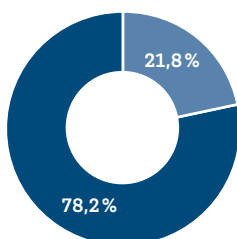
Ursächlich dafür war die Erhöhung der tariflichen Entgelte (z. B. Tarifiergebnis ver.di: im Januar und August 2013 jeweils plus 1,4 Prozent), denn die Zahl der Beschäftigten war rückläufig (minus 2,6 Prozent).

Die Unternehmen wendeten für bezogene Leistungen (3.789 Mio. Euro) im Durchschnitt 3,5 Prozent mehr auf. Die Aufwendungen für Busanmietungen (1.055 Mio. Euro) waren um 2,8 Prozent höher als im Jahr zuvor. Für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden durchschnittlich 2,2 Prozent mehr aufgewendet. Die Unternehmen mussten allein für Fahrstrom 11,9 Prozent mehr verausgaben. Dies war einerseits die Folge gestiegener Preise (das Statistische Bundesamt weist für diesen Preisindex ein Plus von 4 Prozent aus), andererseits auch eine Folge von Angebotsausweitungen. Der Preisindex für Dieselmotorkraftstoff war erstmalig seit Jahren gesunken (minus 4,7 Prozent), sodass die Unternehmen für Dieselmotorkraftstoff 4,2 Prozent weniger aufwenden mussten. Die Materialaufwendungen insgesamt (5.392 Mio. Euro) nahmen um 3,1 Prozent zu.

## Fahrgeldeinnahmen und Einnahmesurrogate

Die positive Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen in den vergangenen Jahren setzte sich auch 2013 fort. Die Unternehmen konnten bundesweit 4,1 Prozent mehr Fahrgeldeinnahmen erwirtschaften als im Jahr zuvor. Steigende Fahrgastzahlen, Tarifanpassungen und Angebotsausweitungen waren hier die bestimmenden Faktoren. Die Fahrgeldeinnahmen (6.426 Mio. Euro) hatten einen Anteil von 50,6 Prozent (2012: 50,1 Prozent) an den Gesamterträgen. Die Ausgleichszahlungen im

## 1 Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag



■ Nettoertrag

■ Erträge mit Verlustausgleichscharakter

Ausgleich für unterlassene Tarifierhöhung und Durchtarifierung sowie Kooperationsförderungen; Betriebskostenzuschüsse (östliche Bundesländer); sonstige Zuschüsse der Anteilseigner, der Umlandgemeinden und anderer Stellen; Erträge aus der Erstattung der Infrastrukturkosten sowie der Vorhaltekosten; Erträge mit Verlustausgleichscharakter aus Beteiligungen (z. B. Nießbrauch); Erträge aus der Verlustübernahme (§ 302 Aktiengesetz)

## 2 Erträge und Aufwendungen 2013/2012

	2013	Veränderung 2013/2012				
Gesamterträge	12.710					+3,2%
Nettoertrag	9.941					+2,8%
Fahrgeldeinnahmen	6.426					+4,1%
Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr	691					+1,3%
Erstattungszahlungen nach § 148 SGB IX	308					+5,1%
Gesamtaufwendungen	12.909					+2,9%
bezogene Leistungen	3.789					+3,5%
Fahrstrom	272					+11,9%
Dieseltreibstoff	654					-4,2%
Personal	4.665					+2,7%

Mio. Euro    -5    0    5    +10    (%)

© VDV

Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG/§ 6a AEG oder diese ersetzenden landesrechtlichen bzw. vertraglichen Regelungen nahmen um 1,3 Prozent zu, die Erstattungszahlungen nach § 148 SGB IX um 5,1 Prozent.

### Zehnjahresvergleich

Durch diverse unternehmensspezifische Restrukturierungs- und Optimierungsmaßnahmen konnten die Mitgliedsunternehmen mit ÖPNV ihre Wirtschaftlichkeit in den vergangenen Jahren deutlich steigern. Im Zehnjahresvergleich hat sich der Kostendeckungsgrad um 8,5 Prozent verbessert – 2004 lag er noch bei 71 Prozent.

Die Fahrgastzahlen der in dieser Erhebung berücksichtigten Unternehmen stiegen in der letzten Dekade um 4,7 Prozent, zugleich wurden 31,8 Prozent mehr Fahrgeldeinnahmen erzielt.

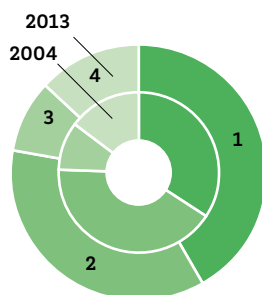
Die Aufwendungen insgesamt stiegen in diesem Zeitraum um 13,4 Prozent. Dabei waren die Personalaufwendungen seit 2004 um 0,6 Prozent rückläufig, die Zahl der Mitarbeiter war sogar um 7,2 Prozent gesunken.

Die Struktur der Aufwendungen hat sich in den letzten zehn Jahren deutlich verändert. Der Anteil der Personalaufwendungen an den Gesamtaufwendungen reduzierte sich von 41,2 Prozent 2004 auf 36,1 Prozent 2013 (Abb. 3). Die Entwicklung dieser Aufwandsart korrespondiert mit der Entwicklung der bezogenen Leistungen, da in der Vergangenheit Unternehmensteile im Zuge von Optimierungsmaßnahmen ausgelagert wurden. Zeitgleich erhöhte sich daher der Anteil der bezogenen Leistungen von 24,9 auf 29,4 Prozent. Der Anteil der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe nahm vor allem aufgrund der Entwicklung der Treibstoffpreise von 9,5 auf 12,4 Prozent zu.

### Wer zahlt für eine Fahrt?

2013 hatten die Verkehrsunternehmen durchschnittlich 1,61 Euro (2004: 1,48 Euro) pro Fahrgast aufzuwenden. 49,8 Prozent der Aufwendungen bezahlte der Fahrgast, 2004 waren es noch 42,8 Prozent (Abb. 4). 21,0 Prozent der Aufwendungen wurden durch weitere Erträge der Unternehmen gedeckt (2004: 23,3 Prozent). Der Anteil der Einnahmesurrogate im Ausbildungsverkehr und für die Beförderung Schwerbehinderter fiel seit 2004 von

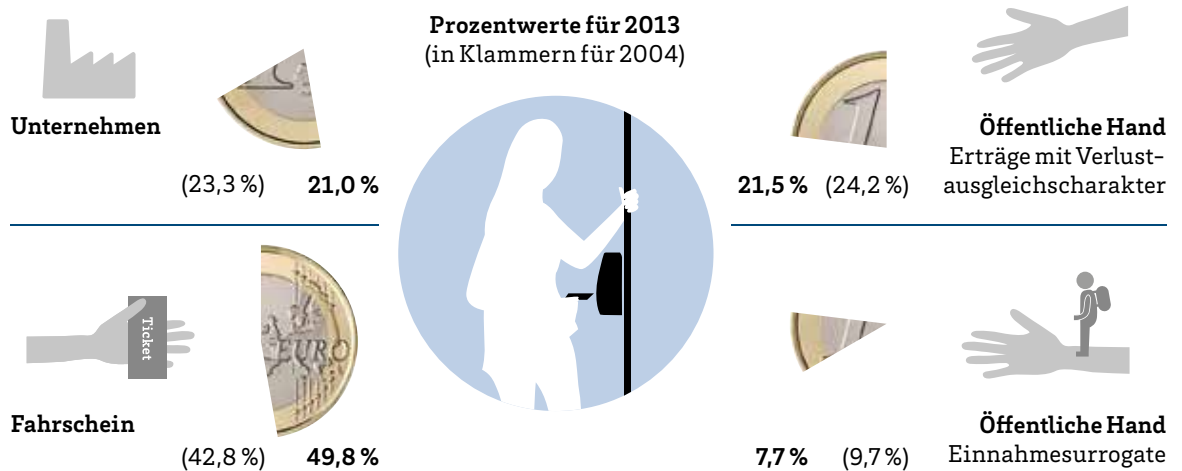
## 3 Struktur der Aufwendungen 2004 und 2013



© VDV

	Anteil 2004	Anteil 2013
1  Materialaufwand	34,4%	41,8%
davon: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9,5%	12,4%
darunter: Fahrstrom	1,6%	2,1%
Dieseltreibstoff	3,5%	5,1%
bezogene Leistungen	24,9%	29,4%
2  Personalaufwand	41,2%	36,1%
3  Abschreibungen	9,8%	9,3%
4  andere Aufwendungen	14,6%	12,8%

#### 4 Wer zahlt eine Fahrt im ÖPNV?



© VDV

9,7 Prozent auf 7,7 Prozent im Jahr 2013. Weitere 21,5 Prozent (2004: 24,2 Prozent) leistete die öffentliche Hand durch die Bereitstellung von Erträgen mit Verlustausgleichscharakter. Die Fahrgeldeinnahmen je Fahrgast nahmen folglich deutlich zu um 25,8 Prozent (Abb. 5).

Zeitgleich stiegen die Gesamtaufwendungen je Fahrgast um 8,4 Prozent. Bei detaillierter Betrachtung der Aufwandspositionen zeigt sich, dass die Materialaufwendungen je Fahrgast um beachtliche 31,6 Prozent zunahmen. Für Fahrstrom je Fahrgast mussten sogar 47,2 Prozent und für Dieseltreibstoff 56,4 Prozent mehr aufgewendet werden. Diese erheblichen Steigerungen hatten ihre Ursache vor allem in Preiseffekten. Das Statistische Bundesamt weist für den Dieselpreisindex ein Plus von 47,5 Prozent aus, für Fahrstrom ein Plus von 51,6 Prozent. Die Personalaufwendungen je Fahrgast nahmen um 5,1 Prozent ab.

Insgesamt konnte der Fehlbetrag je Fahrgast deutlich um 14 Prozent reduziert werden; preisbereinigt waren es sogar 26 Prozent.

Betrachtet man die vergangenen zehn Jahre, so verlief die wirtschaftliche Entwicklung der Mitgliedsunternehmen sehr positiv. Zahlreiche Restrukturierungs- und Optimierungsmaßnahmen der Unternehmen konnten erfolgreich umgesetzt werden. Die Entwicklung wird aber auch zukünftig von zahlreichen exogenen Faktoren bestimmt werden. Demografischer Wandel und Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sind hier nur zwei Stichworte. Es stellt sich zukünftig die Frage, wie viel Nahverkehr sich die Städte und Gemeinden leisten können oder wollen und welcher Anteil den Nutzern des ÖPNV zugemutet werden muss oder kann.

#### Ursula Sieburg-Gräff

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

#### Marga Weiß

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

#### 5 Kennzahlen im Zehnjahresvergleich

Kennzahlen	Kennzahlen				Veränderung 2013/2004
	-20	0	+20	+60	
Kostendeckungsgrad					+8,5%
Fahrgeldeinnahmen je Fahrgast					+25,8%
Gesamtaufwendungen je Fahrgast					+8,4%
Materialaufwand je Fahrgast					+31,6%
Fahrstrom je Fahrgast					+47,2%
Dieseltreibstoff je Fahrgast					+56,4%
Personalaufwand je Fahrgast					-5,1%
Fehlbetrag je Fahrgast					-14,0%

© VDV

# Personenverkehr auf moderatem Wachstumskurs – streikbedingte Rückgänge im Schienengüterverkehr

Trotz Verlusten im ländlichen Busverkehr legte der ÖPNV mit Bussen und Bahnen insgesamt weiterhin zu. Obwohl die Entwicklung durch die Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) im vierten Quartal 2014 gedämpft wurde, erreichte der Schienenpersonenverkehr (SPNV) einen Fahrgastzuwachs von 1,5 Prozent. Auch die städtischen Bahnsysteme legten wiederum kräftig zu und kamen in mancher Großstadt an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Schienengüterverkehr (SGV) litt unter den Tarifstreiks und ging besonders in den Monaten Oktober und November 2014 kräftig zurück. Insgesamt wurden im öffentlichen SGV 365 Mio. Tonnen befördert, was einem Rückgang von 2,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

## Gesamtwirtschaftliche und demografische Rahmenbedingungen

Die Verkehrsentwicklung spielt sich naturgemäß in Abhängigkeit von gesellschaftlichen, demografischen und vor allem gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren ab. Während für den Personenverkehr neben der Bevölkerungsentwicklung in erster Linie Wirtschaftsgrößen wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), der private Verbrauch, die Entwicklung der Verbraucherpreise und die Beschäftigungssituation relevant sind, spielen im Güterverkehr insbesondere Investitions-, Produktions- und Handelsgrößen eine herausragende Rolle. 2014 zeigte sich die deutsche Wirtschaft in solider Verfassung. Das preisbereinigte BIP wuchs um 1,5 Prozent und lag damit über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre von 1,2 Prozent. Nach dem moderaten Wachstum der beiden vergangenen Jahre in Höhe von 0,4 Prozent (2012) und 0,1 Prozent (2013) bedeutete dies eine deutliche Verbesserung. Der Präsident des Statistischen Bundesamtes, Roderich Egeler, führte die Belebung vor allem auf eine starke Binnennachfrage zurück. Tatsächlich stiegen die Tarifverdienste gegenüber dem Vorjahr um durchschnittlich 3,2 Prozent, während die Verbraucherpreise lediglich um 0,9 Prozent anzogen.

Auch die Reallöhne lagen mit 1,6-prozentiger Steigerung oberhalb der Inflationsrate. Die 42,6 Mio. Erwerbstätigen trugen mit ihrer Arbeitsleistung zur insgesamt guten Wirtschaftslage bei. Somit konnte sich der private Konsum mit einem deutlichen Plus von 1 Prozent zum Wachstumsmotor entwickeln. Einige der für den SGV besonders relevanten Massengüter wie die Chemieproduktion und der Steinkohlenabsatz mussten Rückgänge hinnehmen, andere dagegen, z. B. die Rohstahlproduktion, konnten sich gegenüber 2013 erholen.

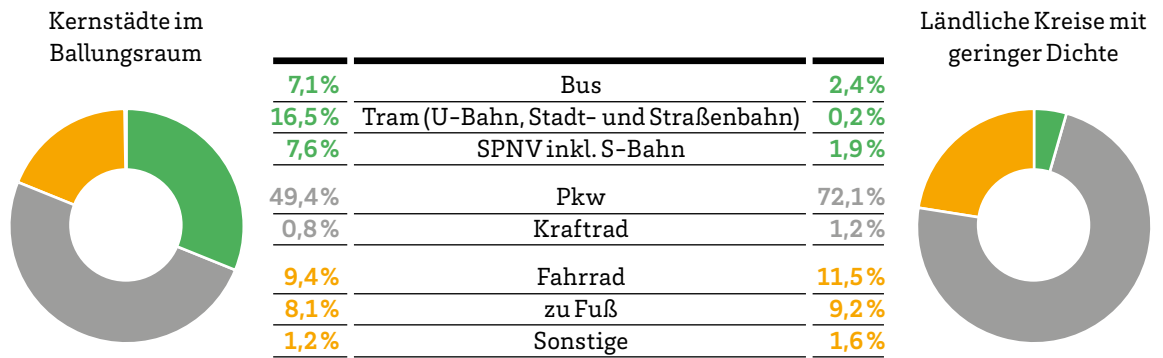
Die Bevölkerung stieg 2014 wiederum an. Im ersten Halbjahr 2014 wurden Zuzüge von 667 000 Personen verzeichnet, denen 427 000 Fortzüge gegenüberstanden. Dies bedeutete eine Erhöhung des Wanderungssaldos um 17 Prozent auf insgesamt 240 000 Personen. Dadurch wurde die weiterhin rückläufige natürliche Bevölkerungsentwicklung (Saldo aus Verstorbenen und lebend Geborenen) insgesamt überkompensiert. Gleichzeitig entwickelten sich einige für den öffentlichen Personenverkehr wichtige Bevölkerungsgruppen rückläufig. So verringerte sich die Gruppe der 5- bis 20-Jährigen 2014 um 0,6 Prozent, was sich auch in einem Rückgang der bundesweiten Schülerzahlen um

## 1 Entwicklung volkswirtschaftlicher Eckdaten (Veränderungsrate in Prozent)

	2012 / 2011	2013 / 2012	2014 / 2013
Bruttoinlandsprodukt (jew. Preise, preisbereinigt)	+0,4%	+0,1%	+1,5%
Erwerbstätige	+1,1%	+0,6%	+0,9%
Private Konsumausgaben (preisbereinigt)	+0,8%	+0,9%	+1,0%
Verbraucherpreisindex	+2,0%	+1,5%	+0,9%
Bauinvestitionen	-1,4%	+1,9%	+4,9%
Ausrüstungsinvestitionen	-4,0%	-2,1%	+3,7%
Export	+5,2%	-0,2%	+3,7%
Import	+4,0%	-0,9%	+2,1%

© VDV | Quelle: Statistisches Bundesamt

## 2 Modal Split bei Berufspendlern – Ergebnisse des Mikrozensus 2012



© VDV | Quelle: Statistisches Bundesamt

0,7 Prozent widerspiegelte. Damit setzte sich der seit dem Schuljahr 2000/2001 zu beobachtende Trend rückläufiger Schülerzahlen insgesamt weiter fort. Zu beachten sind jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen Deutschlands. So stiegen die Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen in den neuen Bundesländern (einschließlich Berlin) um 1,9 Prozent, nahmen dagegen im früheren Bundesgebiet um 1,1 Prozent ab. Die Gründe waren neben der demografischen Entwicklung auch schulstrukturelle reformerische Maßnahmen. Letztere Ursache führte in Nordrhein-Westfalen, dem bevölkerungsreichsten Bundesland, dazu, dass es 2014 27,7 Prozent weniger studienberechtigte Schulabgänger gab als im Vorjahr. 2013 hatte es infolge der Verkürzung der Gymnasialzeit auf acht Jahre zwei Schulabgängerjahrgänge gegeben, die an die Türen der Universitäten und Fachhochschulen geklopft hatten.

### Personenverkehr

Ausgehend von einem hohen Vorjahresniveau entwickelte sich die Nachfrage nach Bussen und Bahnen im ÖPNV 2014 – im Bundesdurchschnitt – weiterhin positiv. Bundesweit erhöhte sich das Verkehrsaufkommen um 0,6 Prozent auf 9,95 Mrd. Fahrgäste. Die Verkehrsleistung dagegen wuchs nur marginal um 0,1 Prozent auf 93,3 Mrd. Personenkilometer an. Die tendenziell zurückgehenden Schülerzahlen wirkten sich in ländlichen Regionen dämpfend auf den Busverkehr aus, der sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung einprozentige Einbußen zu verzeichnen hatte. Nachdem diese Entwicklung in der Vergangenheit besonders gravierend in den neuen Bundesländern zu spüren gewesen war, schlug das Pendel 2014 tendenziell in die andere Richtung. Nun zeigte sich der genannte Trend verstärkt in den alten Bundesländern. Verkehre mit städtischen Bahnsystemen hatten dagegen Hochkonjunktur. 2014 legte die Fahrgastbeförderung mit U-Bahnen, Straßen- und Stadtbahnen um bemerkenswerte 2 Prozent zu. Die letzte verfügbare Untersuchung des Mikrozensus zum Thema „Berufspendler“ für das Jahr 2012 bestätigte, dass

in Kernstädten von Ballungsräumen 16,5 Prozent aller Verkehrsteilnehmer Nutzer städtischer Bahnen sind. Der ÖPNV insgesamt wurde von 31,2 Prozent der in Kernstädten wohnenden Pendler genutzt. Demgegenüber stellt sich der auf Berufspendler bezogene Modal Split im ländlichen Raum grundlegend anders dar: Hier nutzten nur 4,5 Prozent der Verkehrsteilnehmer öffentliche Verkehrsmittel für ihren täglichen Weg zur Arbeit.

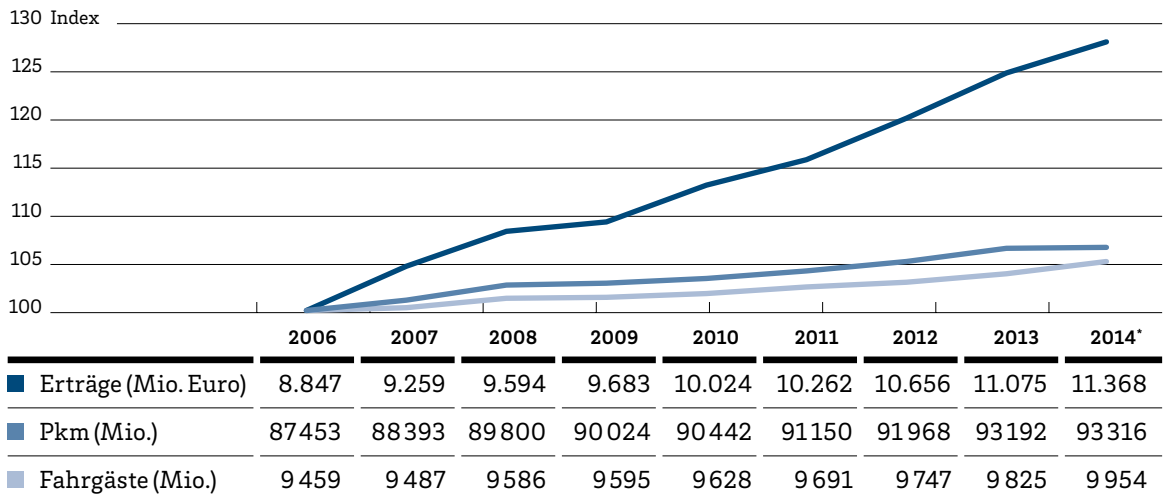
Im SPNV wirkten sich die Streiks der GDL im vierten Quartal dämpfend auf die Entwicklung 2014 aus. Von Januar bis September hatten die Zuwachsraten im SPNV noch bei etwa 2 Prozent gelegen.

Die Erträge, die die VDV-Mitglieder aus der Fahrgastbeförderung erzielten, beliefen sich 2014 auf 11,4 Mrd. Euro, was einem Ertragszuwachs von 2,7 Prozent entspricht. Im Jahr 2014 fiel die Steigerung im Straßenpersonennahverkehr mit 3,8 Prozent höher aus als im Eisenbahnnahverkehr, dessen Ertragssteigerung nur bei 0,5 Prozent lag. Diese Zahlen gehen von einem etwa gleichbleibenden Niveau der fahrgastbezogenen Surrogate für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG (bzw. der Länderersatzregelungen hierzu) und für schwerbehinderte Menschen nach § 148 SBG IX aus.

### Güterverkehr

Nach der Delle innerhalb der Entwicklung bahnaffiner Wirtschaftszweige im Jahr 2012 und zu Beginn des Jahres 2013 hatte sich die Auftragslage im Jahresverlauf 2013 wieder stabilisiert. Infolgedessen nahmen der Güterverkehr insgesamt und der SGV im Besonderen 2014 wieder Fahrt auf. Nach vorläufigen Ergebnissen belief sich das Transportaufkommen im Güterverkehr insgesamt auf 4,5 Mrd. Tonnen und übertraf damit den bisherigen Höchstwert des Jahres 2008 um 0,4 Prozent. Nahezu alle Verkehrsträger profitierten von dieser Entwicklung. So wurden auf den Straßen nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2014 rund

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



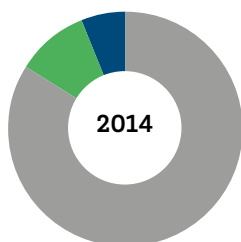
© VDV | \* vorläufig | Index 2006 = 100

3,5 Mrd. Tonnen und damit 3,7 Prozent mehr befördert als 2013. Besonders günstig wirkten sich die zunehmenden Baustofftransporte infolge der milden Witterung zu Beginn des Jahres 2014 auf den Lkw-Verkehr aus. Auch der andere große Landverkehrsträger, die Binnenschifffahrt, legte – wenn auch deutlich moderater als die Straße – immerhin noch um 0,8 Prozent auf 229 Mio. Tonnen zu. Allein die Eisenbahn musste im Jahr 2014 Verluste hinnehmen. Nach Auswertung der ersten drei Quartale hatte dies durchaus noch anders ausgesehen. Damals errechneten die Statistiker einen moderaten Zuwachs von 0,8 Prozent. Allerdings hatte es in den Monaten Januar bis September auch schon Rückgänge im innerdeutschen Güterverkehr gegeben, während der Transport von Containern und Wechselbehältern mit der Eisenbahn um 1,2 Prozent auf 4,8 Mio. Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) angestiegen war. Durch die Streiks im vierten Quartal änderte sich die Lage. Nun hatte der Verkehrsträger Schiene plötzlich Aufkommensverluste von 2,3 Prozent zu beklagen. Die Rückgänge konzentrierten sich vor allem auf die Monate Oktober (minus 6,6 Prozent) und November (minus 9,6 Prozent). In diesen Zahlen der amtlichen Statistik sind nur öffentliche Verkehre enthalten. Da etwa 45 Prozent des von VDV-Unternehmen beförderten Verkehrsaufkommens durch nicht öffentliche

Verkehre erbracht werden, ist von einer Relativierung der negativen Entwicklung, bezogen auf die Verbandsstatistik, auszugehen. Nicht öffentliche Verkehre werden ausschließlich von nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE) erbracht und waren daher nicht von den Bahnstreiks betroffen. Die Verkehrsleistung im SGV hat etwa das Vorjahresniveau von 113 Mrd. tkm erreicht.

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

### 4 Verkehrsaufkommen im Güterverkehr 2014/2013



Landverkehrsträger	2013 Mio t.	2014 Mio t.	Veränderung 2014/2013	Anteil
■ Straße, inländische Lkw	2922,1	3020,3	+3,4%	84%
■ Schiene	373,7	364,9	-2,4%	10%
■ Binnenschiff	226,9	228,6	+0,8%	6%

© VDV | Quelle: Statistisches Bundesamt



# Weiterentwicklung im Bestellermarkt: Potenzial für Zusammenarbeit zwischen Bahnen und Aufgabenträgern

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger intensivieren ihre Zusammenarbeit mit dem Ziel, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konstruktiv weiterzuentwickeln. Unterschiedliche Positionen stehen dem nicht im Wege, sondern schärfen den Blick für die speziellen Interessen der jeweiligen Marktseite und die gemeinsamen Aufgaben.

Eine zielgerichtete Weiterentwicklung im Bestellermarkt SPNV lebt nicht zuletzt von einem konstruktiven Dialog beider Marktpartner. Hier gilt es, das Potenzial für eine Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern im Großen wie im Kleinen zu nutzen.

Auch abseits der zentralen strategischen Themen wie der Sicherstellung angemessener Finanzierungsmittel gibt es Themen, bei denen sich das Herausarbeiten des gemeinsamen Nenners auch über den VDV hinaus lohnt. Diesen haben VDV und Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) u. a. mit gemeinsamen Thesen zu Fahrzeugfragen gefunden und im Vorfeld der Technikkonferenz Innotrans im September 2014 veröffentlicht.

Dahinter steht zunächst die Erkenntnis, dass Unternehmen und Aufgabenträger entscheidende Themen rund um das Fahrzeug gemeinsam diskutieren sollten: Finanzierung, Beschaffung und Betrieb, aber auch die Anforderungen, die an moderne Flotten gestellt werden bzw. werden sollten. Unabhängig von teils unterschiedlichen Auffassungen, wer was verantworten sollte, ist den Beteiligten klar, dass ein überzeugendes Miteinander im Bestellermarkt letztlich die Weichen stellt für ein überzeugendes Ergebnis im Fahrgastmarkt. Wesentlich ist dabei auch, mit welchen Maßnahmen die Risiken aus Finanzierung und Verfügbarkeit von Flotten beherrschbar gehalten werden können.

Angesichts der in mehrfacher Hinsicht unbefriedigenden Auseinandersetzung um die Revision der Regionalisierungsmittel erhält die Risikobewertung des SPNV-Marktes insgesamt ohnehin weitere Brisanz. Finanzierungsinstrumente zur Kompensierung besonderer, zeitlich begrenzter oder andauernder Risiken sind immer ein Eingriff in den Markt. Daher müssen sie regelmäßig auf Notwendigkeit und ggf. weitere Anpassungen überprüft werden. Bei fahrzeugbezogenen Maßnahmen ist insbesondere die langfristige Wirkung abzuwägen. So mindern beispielsweise Wiedereinsatzgarantien kurzfristig das Restwertisiko, langfristig begrenzen sie die Weiterverwendung des ohne vergleichbare Garantien betriebenen Rollmaterials. Im Ergebnis steigt das Wiedereinsatzrisiko dort umso mehr an, ein „Gebrauchtwagenmarkt“ als volkswirtschaftlich sinnvolles Element wird zusätzlich erschwert.

Sowohl zur Minderung der Wiedereinsatzrisiken, aber auch zur Erleichterung von Betrieb und Instandhaltung im laufenden Betrieb ist die Zielsetzung „Standardisierung“ ebenso leicht erhoben wie schwierig zu definieren und umzusetzen.

Unter der Überschrift „Fahrzeug 2020+“ haben VDV und BAG-SPNV begonnen, erste Bausteine für ein pragmatisches Leitbild herauszuarbeiten. Neben betrieblichen Anforderungen steht die Perspektive des Fahrgastes im Fokus: Was erwarten Fahrgäste tatsächlich? In den letzten Jahren haben Marktforschungsprojekte wie z. B. „Zug der Ideen“ und Fahrzeuglabore wertvolle Hinweise geliefert, wie bestimmte Ausstattungs- und Servicemerkmale von der Kundschaft bewertet werden. Dabei hat sich nicht zuletzt gezeigt, dass auch kleinere, mit geringem finanziellem Aufwand umsetzbare Maßnahmen einen spürbaren Mehrwert liefern können.

Nennenswerte Schritte in Richtung Standardisierung lassen sich gleichwohl nur dann erreichen, wenn man die Formulierung von Anforderungen auf Kernelemente beschränkt und dies im Idealfall bundesweit durchhält. Die einzelnen Fahrzeuge bzw. Fahrzeugflotten wären im Grundsatz flexibel einsetzbar, die Wahrscheinlichkeit, das Material über die wirtschaftliche Nutzungsdauer einsetzen zu können, hinreichend. Von der Norm abweichende Konfigurationen blieben auf die Fälle beschränkt, in denen es betrieblich kaum anders darstellbar ist.

Natürlich sind auch andere Lösungen denkbar, z. B. Fahrzeugpools eines jeden Aufgabenträgers. So positiv die Erfahrungen mit den bestehenden Pools auch sein mögen – als bundesweiten, wünschenswerten Normalfall sehen dies derzeit weder Verkehrsunternehmen noch Aufgabenträger. Also sind Fortschritte bei den Alternativen gefragt!

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

# Schwer- und Großraumtransporte auf der Schiene – eine Alternative mit Marktchancen?

Außergewöhnliche Transporte auf der Schiene haben zwar eine lange Tradition, die Verkehre werden aber heute überwiegend auf der Straße abgewickelt. Doch der Zustand der Straßeninfrastruktur bereitet den Lkw-Unternehmen zunehmend Probleme. Insbesondere Umleitungen wegen gesperrter oder abgelasteter Brückenbauwerke machen die Transporte immer teurer und zeitaufwändiger. Daher liegt es nahe, dass sich Produzenten und Speditionen nach alternativen Verkehrsträgern und multimodalen Lösungen umschaue, so auch die Mitglieder der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) in Zusammenarbeit mit dem VDV.

Auch auf der Schiene können lange und schwere Güter transportiert werden



Die Schiene war lange Zeit das führende Verkehrsmittel für außergewöhnliche Güter. Im Laufe der Jahrzehnte sank aber die Zahl der Gleisanschlüsse und Ladestellen erheblich. Auch wurde nicht ausreichend in geeignete Güterwagen investiert. Das Straßennetz wurde dagegen immer größer und viele Unternehmen beschafften sich Spezial-Lkw. Heute beherrscht die Straße diesen Markt und die Eisenbahnen besetzen eher eine Nische.

Das hat lange niemanden gestört, weil die Eisenbahnunternehmen eher wenig Interesse an diesen Transporten gezeigt hatten und die Straße diese erfolgreich abwickeln konnte. Der Zustand der Straßeninfrastruktur hat sich aber in den letzten Jahren erheblich verschlechtert. Das führt zu enormen Umwegen und immer aufwendigeren Genehmigungsverfahren. Mancher Produzent und Spediteur warnt daher immer lauter vor den Gefahren für den Wirtschaftsstandort Deutschland, weil längere Transportzeiten und höhere Kosten zunehmend Produktionsstandorte im globalen Wettbewerb gefährden (können).

## Neue Chancen für die Schiene?

Da sich die Situation auf der Straße in absehbarer Zeit nicht verbessern oder vielleicht sogar noch weiter verschlechtern wird, beschäftigen sich immer mehr Produzenten und Speditionen mit alternativen Verkehrsträgern und multimodalen Lösungen. Die Schiene gewinnt deshalb auch im BSK-Ausschuss „Multimodaler Schwergutverkehr“ zunehmend an Bedeutung. Der VDV hat das Interesse an der Schiene aufgegriffen und arbeitet seit einigen Jahren in diesem Ausschuss mit.

Die ersten Reaktionen der Eisenbahnunternehmen auf eine VDV-Initiative zur Wiederbelebung von außergewöhnlichen Transporten auf der Schiene waren eher verhalten, der Start also durchaus holprig. Durch direkte Ansprache konnte aber erreicht werden, dass sich interessierte Eisenbahnunternehmen und Häfen stärker engagieren und sogar mehrere Vertreter des Schienengüterverkehrs im BSK-Ausschuss mitarbeiten. Um eine Plattform für interessierte Verbandsmitglieder zu schaffen, hat der VDV einen Erfahrungsaustausch zum Thema „Möglichkeiten der Schiene bei Schwer- und Großraumtransporten“ ins Leben gerufen.

## Regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit Eisenbahnunternehmen, Speditionen, Häfen und Verladern

Diese Gruppe wurde mittlerweile um Produzenten und Speditionen erweitert und trifft sich zweimal im Jahr. Der verbändeübergreifenden Gruppe gehören bereits mehr als 30 Unternehmen an. Diskutiert wird z. B. über die Verfügbarkeit von Umschlagstellen, nutzbare Strecken, geeignete Güterwagen sowie Kooperationsmöglichkeiten zwischen Speditionen, Eisenbahnunternehmen und Häfen. Als eine erste konkrete Maßnahme aus diesem Erfahrungsaustausch hat der VDV eine Fragebogenaktion zum Thema „Umschlagstellen für Schwer- und Großraumgüter“ durchgeführt. An dieser Aktion haben sich viele Umschlagbetriebe, Speditionen, Häfen, KV-Terminals und Eisenbahnunternehmen beteiligt. Ab Februar 2015 sind die mehr als 500 gemeldeten Umschlagstellen in der VDV-Kooperationsbörse unter [gueterbahnen.com](http://gueterbahnen.com) frei abrufbar. Der VDV wird den Erfahrungsaustausch weiterführen und versuchen, Produzenten, Speditionen, Häfen, Umschlagbetriebe, Wagenhalter und Eisenbahnunternehmen noch stärker miteinander ins Gespräch zu bringen. Weitere interessierte Unternehmen können gerne Kontakt mit dem VDV aufnehmen.

## Georg Lennarz

Marktfragen Güterverkehr

T 0221 57979-146

[lennarz@vdv.de](mailto:lennarz@vdv.de)

# AwSV – den Erfolg zügig umsetzen!

Die Ergebnisse der 922. Sitzung des Bundesrates vom 23. Mai 2014 bilden den vorläufigen Abschluss der mittlerweile rund vier Jahre andauernden intensiven Diskussion über die künftigen Regelungen der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)“, die die Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs betreffen.

Aufgrund der Beschlüsse der zurückliegenden Föderalismusreform obliegt dem Bund und nicht mehr den Ländern die Gesetzgebungskompetenz für den anlagenbezogenen Gewässerschutz. Mit der AwSV macht der Bund nunmehr erstmals von seiner alleinigen Gesetzgebungskompetenz im Rahmen des Gewässerschutzes Gebrauch.

Unter Federführung des VDV ist es durch intensiven Dialog mit den Entscheidungsträgern auf Bundes- und Länderebene gelungen, im Vorfeld der 922. Bundesratssitzung maßgebliche Vereinfachungen und Klarstellungen im Verordnungsentwurf zugunsten des Kombinierten Verkehrs zu erreichen.

## **Erfolge für den Kombinierten Verkehr**

Welche konkreten positiven Ergebnisse wurden durch den Bundesrat beschlossen?

1. Uneingeschränkter Bestandsschutz für Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs, die vor Inkrafttreten der AwSV bestanden haben.
2. Absenkung des ursprünglichen Anforderungsniveaus bei Neubauten von flüssigkeitsundurchlässig auf die heute bereits verwandte Beton- und Asphaltbauweise.
3. Erstmalige klare Abgrenzung, dass Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs keine Lageranlagen und damit ausschließlich dem Bereich „Transport und Umschlag“ zuzuordnen sind.
4. Wegfall des bisher vorgesehenen Prüfautomatismus wonach für Betreiber von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs feste Anpassungsfristen von zehn bzw. zuletzt sogar fünf Jahren vorgesehen waren.

Damit ist es gelungen, finanzielle Mehrbelastungen im zweistelligen Millionenbereich von dem Kombinierten Verkehr abzuwenden. Darüber hinaus wurde die notwendige Klarheit für den Betrieb bestehender und für die Planung neuer Anlagen geschaffen.

Mit der ursprünglichen Forderung des Bundesumweltministeriums nach flüssigkeitsundurchlässiger Abdichtung in bestehenden Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs und auch bei deren Neubau stand nicht weniger als die Existenz des gesamten



Zu jeder Jahreszeit sicher unterwegs: der Kombinierte Verkehr!

Kombinierten Verkehrs infrage. Darüber hinaus wären gravierende Umweltauswirkungen durch die „Rückverlagerung“ der heute im Kombinierten Verkehr beförderten Mengen von rund 80 Mio. t auf das ohnehin schon bundesweit überlastete Straßennetz zu erwarten gewesen. Erwähnt werden müssen in diesem Zusammenhang auch die rund 450 000 „reinen“ Gefahrgutbeförderungen, die heute sicher und umweltfreundlich im Kombinierten Verkehr transportiert werden und die auch für die Schiene verloren gegangen wären.

## **Weiteres Verfahren**

Vor Inkrafttreten der AwSV ist eine Verständigung innerhalb der Bundesregierung auf die vorliegende AwSV-Variante erforderlich. Im Anschluss erfolgt die notwendige Notifizierung durch die Europäische Kommission. Dies ist ein rein formaler Vorgang und hat keinerlei inhaltliche Auswirkungen auf den Verordnungstext. Unter der Voraussetzung, dass diese Abstimmungen ohne gravierende Zeitverzögerungen erfolgen, erscheint ein Inkrafttreten der AwSV in der zweiten Jahreshälfte 2015 realistisch.

## **Fazit**

Der VDV fordert eine zügige Umsetzung der AwSV auf Basis der Bundesratsbeschlüsse aus Mai 2014. Nur so ist die notwendige Sicherheit bei künftigen Investitionen in den Neubau von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs sicherzustellen.

## **Marcus Gersinske**

*Ressourcenmanagement Eisenbahn*

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

# Trotz Halbierung des Güterbahnlärms bis 2020 drohen nach 2016 massive ordnungsrechtliche Eingriffe

Der VDV hat sich gemeinsam mit den wesentlichen Partnern des Sektors eindeutig zur Halbierung des Schienengüterverkehrslärms bis 2020 bekannt. Die Politik hat jedoch ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Strecken schon für die laufende Legislaturperiode angekündigt, wenn nicht bis 2016 die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit sog. Flüsterbremsen ausgestattet ist. Diese Vorgabe des Koalitionsvertrags ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht erfüllbar.

Die Umsetzung ordnungsrechtlicher Maßnahmen wie insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Nachtfahrverbote könnten zu erheblichen Belastungen für den Schienengüterverkehr führen. Deshalb hat der VDV gemeinsam mit Partnern eine Untersuchung zu den Wirkungen ordnungsrechtlicher Maßnahmen auf die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur einerseits und auf die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs andererseits beauftragt.

Die Bandbreite möglicher ordnungsrechtlicher Maßnahmen wurde in der Studie durch die Untersuchung von zwei Szenarien abgebildet: einer Geschwindigkeitsreduktion für den Güterverkehr auf maximal 70 km/h zwischen 22 Uhr und 6 Uhr sowie einem Nachtfahrverbot für laute Züge zwischen 22 und 6 Uhr.

Diese bahnbetrieblichen Untersuchungen wurden auf Basis der einschlägigen Richtlinien der DB Netz AG durchgeführt. Basis dieser Untersuchungen sind mikroskopische Daten von Infrastruktur und Fahrplan 2013. Sie enthalten detaillierte Informationen zu Widerständen (z. B. Neigungen), zugartabhängigen zulässigen Geschwindigkeiten und Signal- und Sicherungstechnikstandorten sowie eine exakte Modellierung der jeweiligen Zugfahrten mit Angaben zu Triebfahrzeugen, gewähltem Streckenverlauf und zum Betriebsprogramm.

Für insgesamt vier Netzbereiche wurden auf dieser Grundlage Streckenkapazitäten und Kapazitätswerte für Gesamtfahrstraßenknoten (GFK) berechnet. Die Berechnung wurde sowohl für den Status quo als auch für das Szenario Geschwindigkeitsreduktion durchgeführt. Diese Ergebnisse wurden auf das Netz hoch lärmbelasteter und maßgeblich von Güterzügen frequentierter Strecken hochgerechnet. Das Szenario Nachtfahrverbot wurde in einem vereinfachten Verfahren betrachtet. Im betriebswirtschaftlichen Teil wurden die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen und den Modal Split betrachtet.

Für das Szenario Geschwindigkeitsreduzierung ergeben sich im Mittel Fahrzeitverlängerungen von

24 Prozent sowie Kapazitätsverluste in der Nacht von bis zu 20 Prozent. Eine netzweite Extrapolation der bahnbetrieblichen Aspekte lässt einen nächtlichen Güterzugtrassenverlust von 12 Prozent erwarten, bezogen auf das heutige Nutzungsniveau der Infrastruktur. Zukünftig erwartete Mehrverkehre führen zu erheblich größeren Verlusten und schwanken je nach Prognose zwischen 13 Prozent und 30 Prozent. Dies bedeutet, dass Mehrverkehre im Güterverkehr zu wesentlichen Teilen nicht aufgenommen werden können oder zulasten des Schienenpersonenverkehrs in den Tag verlegt werden müssen. Dabei wird die Betriebsqualität in den Hauptkorridoren spürbar sinken.

Unter den oben genannten Bedingungen ist mit einer Steigerung der Transportkosten von 10 Prozent im Schienengüterverkehr und damit verbunden mit einer Reduzierung des Transportaufkommens von 22,5 Prozent bis 27 Prozent zu rechnen. Diese Transporte werden zukünftig über die Straße abgewickelt. Hierzu werden mindestens vier Mio. zusätzliche Lkw-Ladungen benötigt.

Ein Nachtfahrverbot für laute Güterzüge ist faktisch mit einem vollständigen Nachtfahrverbot gleichzusetzen. Zum einen wird zunächst nur ein vergleichsweise geringer Teil der Züge leise sein, d. h. zu mindestens 90 Prozent aus leisen Güterwagen bestehen. Zum anderen sind die Kapazitäten der Abstellgleise begrenzt, sodass die Vielzahl der abzustellenden Züge zwingend zu einer Blockade des Netzes führt. Die Restkapazitäten in den Tagesstunden zwischen 6 und 22 Uhr reichen nicht aus, um die Güterzüge aus den Nachtstunden aufzunehmen. Mindestens 30 Prozent der Güterzüge müssten vollständig entfallen oder auf den Trassen entfallender Schienenpersonenverkehre verkehren.

Alle Untersuchungen basieren auf Daten aus dem wirtschaftlich und verkehrlich schwachen Frühjahr 2013. Mit steigendem Verkehrsaufkommen ist von deutlich stärkeren Wirkungen auszugehen.

**Steffen Kerth**

*Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr*

T 0221 57979-172

kerth@vdv.de

# Das neue „Betriebsregelwerk EVU“ des VDV

Im Dezember 2014 wurde das neue „Betriebsregelwerk EVU“ des VDV fertiggestellt. Es dient als Verbandsempfehlung für jenes Regelwerk, das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in eigener Verantwortung erstellen müssen. Fachlich steht das „Betriebsregelwerk EVU“ in der Kontinuität der Facharbeit des VDV. Bei Erarbeitung und Vertrieb des „Betriebsregelwerks EVU“ werden neue Wege beschritten: Durch einen auf Unternehmenslizenzen basierten Verkauf sollen alle Nutzer des „Betriebsregelwerks EVU“ direkt an den Kosten der Regelwerksarbeit beteiligt werden.

Im Eisenbahnbetrieb ist die Sicherheitsverantwortung des Eisenbahnunternehmers seit jeher einer der Garanten für die sichere Betriebsdurchführung. Staatliche Regeln geben vor allem Schutzziele vor, die Festlegung von Details, etwa zur Betriebsdurchführung, obliegt den Eisenbahnen selbst. Der VDV spielt hier – wie bereits seine Vorgängerorganisationen – eine unterstützende Rolle: In den Fachgremien des Verbandes werden betrieblich-technische Regelwerke erarbeitet, die als „anerkannte Regeln der Technik“ Standards setzen. So ist beispielsweise die „Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen“ die Grundlage für die sichere und wirtschaftliche Betriebsführung auf vielen Nebenbahnen in Deutschland.

## **Einheitlichkeit des Eisenbahnbetriebs**

Im Anwendungsbereich der durch die DB Netz AG erarbeiteten „Fahrdienstvorschrift DB“ – auch bekannt unter dem Begriff „Richtlinie 408“ – tritt zum Dezember 2015 eine einschneidende Änderung ein: Dieses Regelwerk wurde, unter Berücksichtigung der Verantwortungsbereiche des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) und der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), vollkommen neu strukturiert. Regeln, die sich nur an EVU richten, wurden eliminiert. Die Einheitlichkeit des Eisenbahnbetriebs – zumindest auf die Regeln für die EVU bezogen – stand dadurch zur Disposition. Der Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) des VDV hat diese Herausforderung rechtzeitig erkannt und angenommen: Die an die EVU gerichteten Regeln werden in einem neuen, vom VDV erarbeiteten Regelwerk zusammengeführt – dem „Betriebsregelwerk EVU“.

Nach mehrjähriger konzeptioneller Vorarbeit konnte im Januar 2014 mit der inhaltlichen Facharbeit begonnen werden. Wichtige Meilensteine sind die Veröffentlichung dieses Betriebsregelwerks im Dezember 2014 und der Start des lizenzbasierten Vertriebs im Januar 2015. Die Bewährung in der Praxis steht dann ab Dezember 2015 an, wenn sowohl die vollkommen neu strukturierte „Fahrdienstvorschrift DB“ als auch das „Betriebsregelwerk EVU“ in weiten Bereichen des Eisenbahnbetriebs in Deutschland angewendet werden.

## **Verbandsempfehlung: das „Betriebsregelwerk EVU“**

Das „Betriebsregelwerk EVU“ als Verbandsempfehlung ist klar strukturiert in Teile, die sich an den Eisenbahnunternehmer richten, und in Teile, die der Eisenbahnunternehmer nach Inkraftsetzung im Unternehmen direkt an seine Mitarbeiter ausgeben kann. Insbesondere die Möglichkeit, unternehmensübergreifend weiterhin einheitliche Regelwerke an das Betriebspersonal ausgeben zu können, war während der Erarbeitung des Betriebsregelwerks eine wesentliche Anforderung des „AEB“. Einheitliche Regeln erleichtern die gemeinsame Ausbildung und die betriebliche Zusammenarbeit (Kooperationen) der Eisenbahnen. Das „Betriebsregelwerk EVU“ wird so zum Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus der Eisenbahn in Deutschland beitragen.

## **Neue Wege bei Erarbeitung und Vertrieb**

Bei der Erarbeitung des „Betriebsregelwerks EVU“ wurde ein neuer Weg beschritten. Die ehrenamtlich arbeitende, vom AEB eingesetzte Ad-hoc-Arbeitsgruppe wurde durch einen externen Gutachter unterstützt, um das neue Regelwerk in der gebotenen Tiefe und innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens zu erstellen. Zur Refinanzierung der Erstellungskosten erfolgt der Vertrieb erstmals in Form sog. Unternehmenslizenzen. Dieses Modell dient einerseits dazu, alle Nutzer des „Betriebsregelwerks EVU“ – nach Unternehmensgröße gestaffelt – direkt an den Kosten der Regelwerksarbeit zu beteiligen. Andererseits bietet diese Vertriebsform den Eisenbahnen die Möglichkeit, selbst zu entscheiden, ob die Regelwerke den Mitarbeitern traditionell in Papierform oder aber in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.

## **Ausblick**

Bereits ab 2015 stehen Pflege und Weiterentwicklung des „Betriebsregelwerks EVU“ auf der Agenda des AEB. Als mittelfristiges Ziel soll darüber hinaus eine Harmonisierung der Fahrdienstvorschriften der DB und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) erreicht werden.

## **Götz Walther**

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

# Stilllegung von Serviceeinrichtungen

Im Spätsommer 2014 sorgte ein – vermeintlicher – Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für Furore: der so bezeichnete „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen“. Um eines gleich klarzustellen: Es handelte sich nicht um einen ministeriellen Gesetzentwurf, sondern lediglich um ein in die Form eines Gesetzentwurfs gekleidetes Arbeitspapier, welches in kleinem Kreise auf Länderebene unter Mitwirkung des VDV diskutiert werden sollte.

Im Gefolge der Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2008/2009 beklagten Zugangsberechtigte einen Mangel an Abstellgleisen für Güterwagen. Bei anderer Gelegenheit beklagten sie den Rückbau von Ladegleisen. Vor diesem Hintergrund stellten die Länder – als Teilaspekt in einem größeren Zusammenhang – Überlegungen an, die Abgabe und Stilllegung von Serviceeinrichtungen einer gesetzlichen Regelung zu unterwerfen. Hierzu verhielt sich das Arbeitspapier.

## **De lege lata**

Der heutige § 11 AEG erfasst lediglich die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke und eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs sowie die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke. Nur diese drei Tatbestände bedürfen einer aufsichtsbehördlichen Genehmigung. Vorausgesetzt wird, dass der Eisenbahn ein Weiterbetrieb nicht mehr zumutbar ist und auch keine Dritten die Infrastruktur zu akzeptablen Bedingungen übernehmen und weiterbetreiben wollen.

## **De lege ferenda**

Angedacht war nun, auch die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung sowie die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Serviceeinrichtung unter den vorgeschilderten Voraussetzungen von einer aufsichtsbehördlichen Genehmigung abhängig zu machen. Erfasst werden sollten unterschiedslos alle Arten von Serviceeinrichtungen.

## **So einfach ist das nicht**

Es soll weder die Bedeutung von Serviceeinrichtungen für den Verkehrsträger Schiene und den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verkannt werden, noch dass es namentlich aus Sicht von Zugangsberechtigten durchaus wünschenswert sein kann, über die beabsichtigte Stilllegung bestimmter Serviceeinrichtungen informiert zu werden, um diese unter Umständen selbst weiter betreiben zu können. Restriktionen bei der Stilllegung von Serviceeinrichtungen sind also grundsätzlich diskutabel.

Allerdings geht es um einen beachtlichen Eingriff in die Eigentumsrechte und das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb des Betreibers

einer Serviceeinrichtung. In einer freien Marktwirtschaft verbieten sich staatliche Eingriffe in das Marktgeschehen grundsätzlich. Insbesondere gehört es zur unternehmerischen Freiheit, über die Bemessung und Anpassung von Ressourcen autonom zu entscheiden. Nur dann, wenn potenziellen Nutzern aufgrund monopolartiger Strukturen sog. „essential facilities“ vorenthalten werden sollen, an deren Erhalt und Weiterbetrieb ein gewichtiges öffentliches Interesse besteht, kann ein staatlicher Eingriff – vornehmlich unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge – gerechtfertigt sein. Eine Stilllegungsgenehmigung für Serviceeinrichtungen käme also nur dann in Betracht, wenn gewichtige Gründe des Allgemeinwohls eine solche unverzichtbar erscheinen ließen. Zu fordern wäre eine sorgfältige Analyse und Bewertung des Marktes bezogen auf die jeweilige Art der Serviceeinrichtung. Die undifferenzierte Einbeziehung sämtlicher Serviceeinrichtungen in ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG ist demgegenüber abzulehnen.

Besonders hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang Wartungseinrichtungen: Nach übereinstimmender Beurteilung der Betreiber und der Nutzer (Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen) existiert in der Bundesrepublik Deutschland ein von Wettbewerb geprägter funktionierender Markt für Werkstattdienstleistungen mit einer auskömmlichen Zahl von Anbietern. Vor diesem Hintergrund wäre dem Betreiber einer Wartungseinrichtung kaum vermittelbar, warum er mit seiner einst aus freien Stücken und mit privatem Kapital errichteten Werkstatt künftig einer Betriebspflicht unterliegen oder sein Eigentum gar an Dritte zu veräußern oder zu verpachten haben sollte. Folgerichtig wären dann auch Autowerkstätten und Schiffswerften in gleicher Weise zu regulieren.

## **Michael Fabian**

*Eisenbahnrecht*

T 0221 57979-144

fabian@vdv.de

# Regionale Eisenbahnen als Gegenstand von EU-Initiativen

Die EU interessiert sich nur ausnahmsweise für regionale Eisenbahnen und deren Infrastruktur – und damit für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) in Deutschland. Im Fokus stehen ganz klar die nationalen Infrastrukturbetreiber und die darauf verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Trotzdem werden regionale Bahnen in EU-Initiativen häufig „mitverhaftet“ und es bedarf größter argumentatorischer Anstrengungen, um sie aus diesem zunächst einmal vermuteten Sachzusammenhang mit den nationalen Schienennetzen wieder herauszulösen. Aktuell trifft dies vor allem auf das Vierte Eisenbahnpaket zu.

1. Durch Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll künftig unionsrechtlich die Ausschreibung von Verkehrsverträgen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vorgeschrieben werden. Von dieser Ausschreibungspflicht sollen kleine Verkehrsnetze weiterhin künftig ausgenommen sein. Der Kommissionsvorschlag sah hierfür eine Grenze von 150 000 km (jährliche Personenverkehrsleistung) bzw. 5 Mio. Euro (jährlicher Auftragswert) vor. Weitere Ausnahmefallgruppen, insbesondere für Netze mit technischen Besonderheiten, könnten im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens Eingang finden. Hierfür setzt sich der VDV im Sinne des „Statements Direktvergabe“ ein.

2. Die Anforderungen an die strukturelle Trennung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ließen schon bislang Ausnahmen für örtliche und regionale Schienennetze zu (vgl. Art. 2 Abs. 3 Richtlinie 2012/34/EU). Die Vorschläge der Kommission für verschärfte Trennungsanforderungen für integrierte Unternehmen im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets sahen solche Ausnahmen nicht mehr vor. Das EU-Parlament hat sich hingegen in

erster Lesung für eine Ausnahmeregelung zugunsten von Bahnen ohne strategische Bedeutung für den europäischen Eisenbahnmarkt ausgesprochen.

3. Die Vorschläge der Kommission für die beiden technischen Richtlinien des Vierten Eisenbahnpakets (Interoperabilitätsrichtlinie, Sicherheitsrichtlinie) beinhalten nur noch sehr enge Ausnahmen von der vollen Anwendung des europäischen Interoperabilitäts- und Sicherheitsregelwerkes auf lokale und regionale Infrastrukturen. Auf diese Weise bedrohen die neuen Richtlinien das Geschäftsmodell dieser Bahnen. Diese Infrastrukturen waren in der Vergangenheit nur deshalb wirtschaftlich, weil sie ihren Betrieb und Technik an die örtlichen Erfordernisse angepasst und sich so gegenüber den nationalen Netzbetreibern einen Kostenvorteil gesichert haben, mit dem sie den Nachteil bei den Transportmengen ausgleichen konnten.

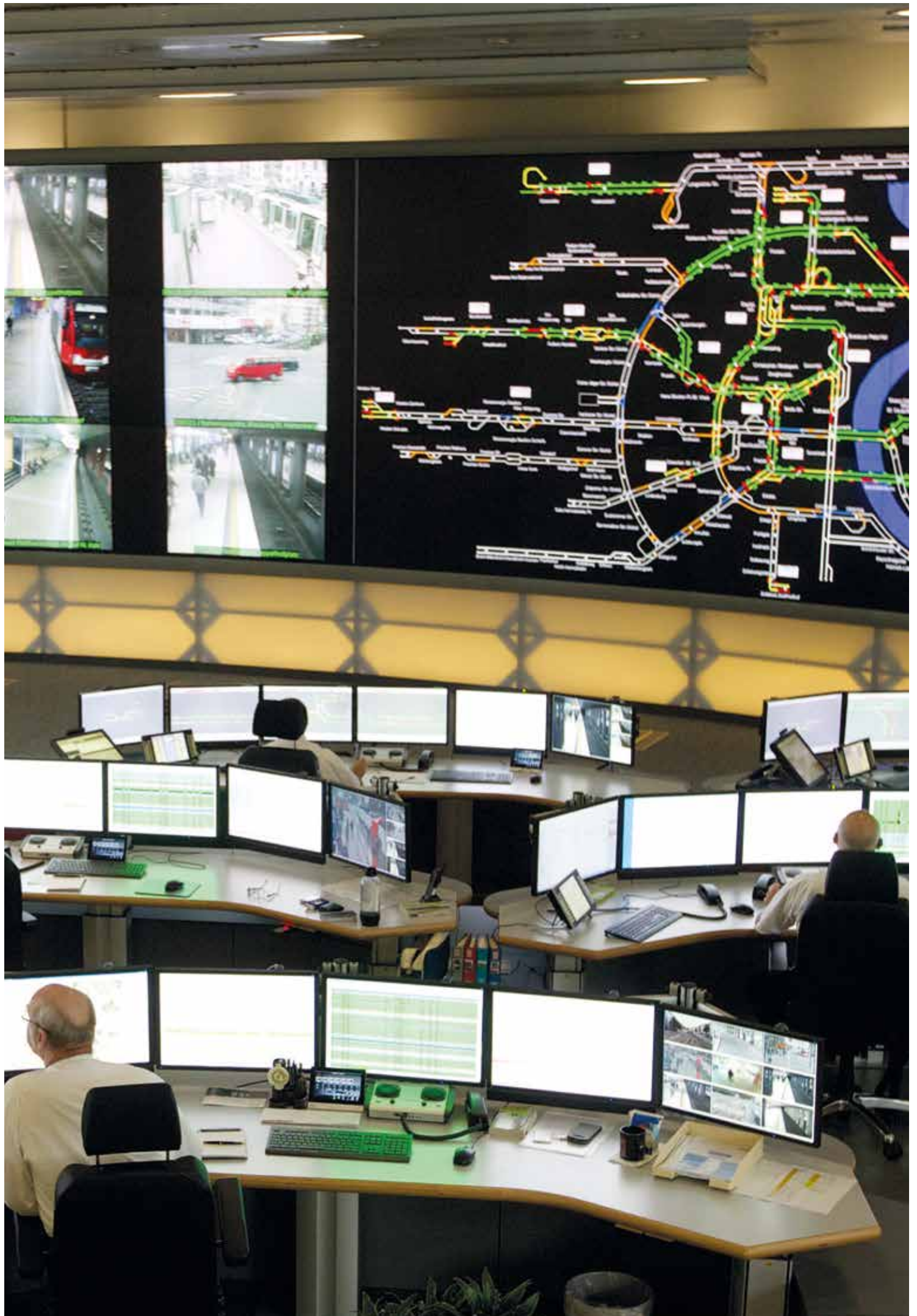
4. Im Rahmen einer Initiative zugunsten des Einzelwagenverkehrs hat die Kommission ganz speziell auch die regionalen Schienengüterverkehrsunternehmen und -infrastrukturen im Blick, wenn sie als einen der Schwerpunkte die „last mile“ identifiziert. Im Gegensatz zur Straße werden der Bau und der Betrieb einer regionalen Infrastruktur nicht öffentlich finanziert, weshalb der intermodale Wettbewerb von vornherein verzerrt ist. Dies hat die Kommission als eines der Probleme des Einzelwagenverkehrs ausgemacht und will nun Vorschläge zur Verbesserung der Wettbewerbsposition erarbeiten.

Auf die besonderen Erfordernisse der örtlichen und regionalen Bahnen hinzuweisen, wird auch 2015 eine der Hauptaufgaben des VDV auf europäischer Ebene bleiben.

Regionale / lokale Eisenbahninfrastrukturen benötigen einen angepassten Regulierungsrahmen



**Dr. Ralf Schnieders**  
*Europäische Eisenbahnangelegenheiten*  
T 030 399932-23  
schnieders@vdv.de





---

# Technik und Normung

---

---

# Zentrale Register für europäische Eisenbahnen – Erfassung aller Infrastrukturen und Fahrzeuge geplant

---

Die Erstellung europäischer Register soll die Erfassung sämtlicher Infrastrukturen und Fahrzeuge, die sich im Bereich der EU befinden bzw. verkehren, ermöglichen. Mit der Erarbeitung der Register wurde die European Railway Agency (ERA) beauftragt. Begleitend hierzu wurde in Deutschland eine Spiegelgruppe durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Januar 2014 gegründet, deren Leitung der VDV übernommen hat.

---

Im Wesentlichen werden durch die „Spiegelgruppe für Register“ das Register für die Infrastruktur (RINF – Beschluss 2011/633/EU), das zentralisierte europäische virtuelle Fahrzeugregister (ECVVR – Festlegung, in welchem Land das Fahrzeug die Inbetriebnahmegenehmigung erhält), das europäische Register zugelassener Fahrzeugtypen (ERATV – Beschluss 2011/665/EU) und das Rationalisierung fahrzeugbezogener Register (RVRR) betrachtet. Zusätzlich erfolgt der Abgleich mit den bisher bestehenden nationalen Registern. Teilnehmer an den Sitzungen sind das EBA, das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr in NRW (MBWSV NRW), die DB AG, der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) und der VDV.

Die Hauptaufgabe ist derzeit, die Abhängigkeiten, Verknüpfungen und Zuständigkeiten der Register zu prüfen und deren Vereinfachung zu erreichen. Weiterhin soll durch die Reduzierung von Datenbanken vermieden werden, dass doppelte Eingaben – und sich somit ggf. widersprechende Daten – vorgenommen werden. Auch wird der einfache Zugang zu den Daten angestrebt.

Hierzu hat die Spiegelgruppe einen optimierten Ablauf des Prozesses mit den entsprechenden Verantwortlichkeiten aufgestellt. Dieser wird gegenwärtig mit der ERA abgestimmt. Parallel wurden von der ERA fünf Rationalisierungshypothesen erarbeitet, die aufeinander aufbauen, um die Verbesserung der Interaktion der Register, die Zentralisierung der Register und Referenzdaten für die betrieblichen Anforderungen sowie die Verbesserung der Unterstützung von Anwenderprozessen zu erreichen. Diese Hypothesen und die Gegebenheiten in Deutschland müssen noch aneinander angepasst werden, ohne dass ein erhöhter Aufwand, weder einmalig noch fortwährend, entsteht.

Besonderes Augenmerk gilt der Tatsache, dass in Deutschland weitestgehend alle Daten vorhanden sind, in der Regel auch in elektronischer Form, sodass nur eine Datenübertragung über eine Schnittstelle und keine erneute Dateneingabe in das europäische System und dessen entsprechende Aktualisierung erforderlich ist.

Festzulegen ist weiterhin, wer die Daten erfasst und bereitstellt, in welcher Form dies geschieht, wie sie in die Datenbank eingebracht werden, wer in dem Prozess für welchen Schritt die Verantwortung trägt und wer die Register und deren Daten pflegt. Die Aktualität der Daten und ob sie auch operativ für das Tagesgeschäft genutzt werden können, ist zu bestimmen. Ebenso muss das Zugriffsrecht auf die Daten durch Behörden, Halter, Betreiber, Infrastrukturbetreiber usw. geklärt und der unerlaubte Zugriff verhindert werden.

Durch die Initiative des VDV, im Auftrag des EBA diese Spiegelgruppe zu leiten, konnten schon viele Zwischenschritte zum Nutzen unserer Mitglieder erreicht werden, indem erhöhte Aufwendungen bei der Datenbankpflege vermieden werden konnten.

**Peter Haering**  
*Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen*  
T 0221 57979-140  
haering@vdv.de

# Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen – ein europäischer Normungsschwerpunkt

Seit Beginn der 90er-Jahre ist der Eisenbahnsektor einem stetigen Wandel unterzogen. Dies betrifft auch die Anforderungen an die Gestaltung von Instandhaltungsprogrammen für die Eisenbahnfahrzeuge. So werden auf Basis der in den Staatsbahnen historisch gewachsenen Instandhaltungsvorgaben inzwischen gesetzliche und normative Anforderungen generiert, die sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene der Marktliberalisierung Rechnung tragen sollen.

Instandhaltungsprogramme wurden bis zum Beginn der 90er-Jahre im Wesentlichen in Verantwortung der Staatsbahnen geschaffen und weiterentwickelt. Mit Beginn der Marktliberalisierung im Eisenbahnsektor wurden die in Deutschland instandhaltungsrelevanten technischen Regelwerke der DB AG in die für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) öffentlich zugänglichen DIN-Normen überführt. So finden sich die Anforderungen an die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen in der Normenreihe DIN 27200 ff. wieder. Diese enthält sowohl die Anforderungen an die Gestaltung und Dokumentation von Instandhaltungsprogrammen als auch fügetechnische und komponentenspezifische Instandhaltungsanforderungen.

Mit zunehmender Internationalisierung des Eisenbahnverkehrs wächst auch der Anspruch, sicherheitsrelevante und überwachungsbedürftige Komponenten und Systeme von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Vergleich nach den gleichen Anforderungen instand zu halten. Es gilt, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und operative Verbesserungen, wie länderübergreifende Werkstattnutzungen, zu fördern.

Europäisch harmonisierte Anforderungen stützen jedoch nicht nur die Interoperabilität, sie schaffen auch gleiche Voraussetzungen bei der Erfüllung relevanter gesetzlicher Anforderungen. Vor dem Hintergrund der prognostizierten Ausweitung der bisher nur für die Güterwageninstandhaltung erforderlichen ECM-Zertifizierung auf alle Eisenbahnfahrzeuge gewinnt auch die europäische Gleichstellung normativer Anforderungen weiter

an Bedeutung. Dieser Aspekt findet sich in einer europäischen Normungsgruppe (WG 48 des CEN/TC 256) wieder, die seit 2013 die Grundlagen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen erarbeitet, wie:

- Begriffe und Definitionen,
- grundlegende Anforderungen an die Erstellung und Änderung von Instandhaltungsprogrammen und
- inhaltliche Anforderungen an die Instandhaltungsnachweise.

Erste fügetechnische und komponenten- bzw. systemspezifische Instandhaltungsanforderungen sollen zudem in den relevanten europäischen Normungsgruppen verfasst werden. Dabei stützt man sich auch auf die bisher national zur Anwendung kommenden Regelwerke.

Neben den üblichen interessierten Kreisen des Eisenbahnsektors bringt sich auch der VDV auf europäischer und nationaler Ebene im Interesse seiner Mitgliedsunternehmen in die Erstellung dieser Normen ein. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der schienengebundenen Transporte. So setzt sich der VDV intensiv dafür ein, die Instandhaltungsanforderungen auf Basis hinreichender Betriebssicherheit derart zu gestalten, dass

- der technische Fortschritt und das daraus resultierende erweiterte Einsatzspektrum der Fahrzeuge berücksichtigt,
- eine möglichst praktikable und auf das zwingend nötige Maß beschränkte Erfüllung relevanter Rechtsvorschriften ermöglicht,
- der Marktzugang für kleine und mittlere Unternehmen gefördert und
- veränderten Organisationsstrukturen Rechnung getragen wird.



Radsatzprüfung

**Michael Sikorski**

Schienenfahrzeugtechnik – Normungsfragen

T 0221 57979-165

sikorski@vdv.de

# Bedeutung der Lebenszykluskosten (LCC) im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik

Die Bedeutung der LCC (Life Cycle Costs) und die damit verbundenen komplexen Zusammenhänge der Schienennahverkehrsbranche sind aus ökonomischer und operativer Sicht für die Betreiber von hoher Bedeutung. Zur Unterstützung der Projektierer in den Verkehrsbetrieben wird die Hilfestellung durch die VDV-Schrift 336-2 „Funktionale Anforderungen für Signal- und Zugsicherungsanlagen sowie Betriebsleitsysteme des städtischen schienengebundenen Personennahverkehrs, Teil 2: Zugsicherungsanlagen“ dargestellt.

Anhand des nachfolgenden Beispiels soll die wachsende Bedeutung der LCC-Betrachtungen für den Betreiber einer Schieneninfrastruktur aufgezeigt werden. Konnte in der Vergangenheit ein Stellwerk noch deutlich länger als 30 Jahre durch Wartung und Reparatur betrieben werden, so kann es heute schon nach wenigen Jahren zu ersten Ersatzteil- und Lieferproblemen kommen. Beim Start der Stellwerksentwicklung ist das Bauteil bereits einige Jahre auf dem Markt und hat sich im Einsatz bewährt. Die Entwicklung und der daran anschließende Zulassungsprozess nehmen dann nochmals einige Jahre in Anspruch, bis das neue System zum Einsatz im Betrieb eines Verkehrsunternehmens kommt.

Fast alle Halbleiterbausteine kommen in Märkten zum Einsatz, die wesentlich größer sind als der Markt für Schienenfahrzeuge oder Bahnelektronik. Die Produktzyklen der dominierenden Industrien sind dabei das bestimmende Moment. So kommt es, dass der Halbleiterhersteller das Bauteil bereits nach weniger als zehn Jahren abkündigt. Das bedeutet zwar nicht das sofortige Aus für die Produkte, in denen solche Bauteile verbaut sind, es erschwert jedoch die Ersatzteilbeschaffung oder macht ein frühzeitiges Umgestalten zum Erhalt der Funktionalität erforderlich. Die Folgen sind neben höheren Kosten für den Erhalt der zugelassenen Funktionalität der Systeme auch eventuelle Neuzulassungen und, damit verbunden, Zeitaufwand und Kosten (LCC). Sollte zum Erhalt der Funktionalität auch noch Software notwendig sein, kann die Verfüg-

barkeit der Ressource Softwareentwickler beim Hersteller und qualifiziertes Personal beim Betreiber zu einem weiteren Engpass führen.

Grundlegende Anforderungen der Betreiber an das Investitionsgut Infrastruktur:

- Die Produktlebenszyklen der eingesetzten Produkte sind an die Nutzungsdauer des gesamten Systems anzupassen.
- Die Modularität des Systems muss durch einheitliche Schnittstellen unterstützt werden.
- Die Angebote der Hersteller müssen zur Beurteilung der LCC transparente Kenngrößen enthalten und – wenn nötig – geeignete nachvollziehbare Migrationsstrategien aufzeigen.
- Ausreichende personelle Ressourcen der Lieferanten zur Betreuung über den gesamten Produktlebenszyklus sind bereitzustellen.

## Hilfestellung bei der Ausschreibung und LCC-Bewertung durch die VDV-Schrift 336-2

Die VDV-Schrift 336-2 stellt funktionale Anforderungen nach § 22 BOStrab auf und legt diese detailliert dar in Form eines Anforderungskataloges. Ziel ist es, das vorhandene Fachwissen des VDV allen Betreibern und Herstellern als Grundlage in geeigneter Form an die Hand zu geben. Verkehrsunternehmen und Planer können aus einem Gesamtkatalog von Anforderungen auswählen. Darüber hinaus werden Anforderungen an die Funktionalität der Schnittstellen zu ergänzenden technischen Systemen beschrieben. Die VDV-Schrift 336-2 erfüllt damit das Ziel, die Beschaffung von Zugsicherungsanlagen auf eine vereinheitlichte und somit vergleichbare Basis zu stellen und dadurch die Beschaffungsprozesse einschließlich der objektiven LCC-Bewertung für alle Beteiligten effizienter zu gestalten.

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

Bedienplatz  
Stellwerk



# Vollständige Barrierefreiheit bis 2022 als Ziel – Herausforderung nicht nur für Aufgabenträger!

Nach dem novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) müssen Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, dass eine barrierefreie Nutzung des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) mit Bussen und Straßenbahnen bis zum 1. Januar 2022 vollständig erreicht wird. Die Verkehrsunternehmen sollten sich – zur Unterstützung der Aufgabenträger – frühzeitig in den Prozess der Nahverkehrsplanung mit ihren Daten, Kenntnissen und Vorstellungen einbringen.

Das novellierte PBefG hat in Bezug auf die Umsetzung der Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung Fragen aufgeworfen, die sich aufgrund unbestimmter Rechtsbegriffe ergeben haben. Insbesondere die in § 8 Abs. 3 PBefG enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe („Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“, „vollständige Barrierefreiheit“, „Ausnahmen konkret benennen“) tragen zur Verunsicherung bei und bieten Interpretationsspielraum. Erste Bemühungen zur Auslegung dieser unbestimmten Rechtsbegriffe machen aber deutlich, dass dadurch neue Fragen aufgeworfen werden.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) der kommunalen Spitzenverbände hat „Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG“ durch eine Ad-hoc-AG erarbeiten lassen, die im September 2014 zur Information der Aufgabenträger veröffentlicht wurden. Die Hinweise für die Aufgabenträger werden ausdrücklich – mit einem Verweis auf die allgemein anerkannten Regeln – nicht als fachliches Regelwerk verstanden.

## Frühzeitige Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Da nach dem PBefG die vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans frühzeitig zu beteiligen sind, ist auch eine inhaltliche Auseinandersetzung und Positionierung der Verkehrsunternehmen erforderlich. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund notwendig, dass Behindertenverbände die Umsetzung der Barrierefreiheit bis 2022 eher als Vorgabe und nicht als Zielsetzung des PBefG verstanden wissen wollen.

In einer ausschussübergreifenden Arbeitsgruppe wird unter Federführung des Betriebsausschusses ein Leitfaden für die Verkehrsunternehmen bis spätestens Mitte 2015 erarbeitet, der als Argumentationshilfe dienen soll. Der Leitfaden soll u. a. darstellen, welche Möglichkeiten zur Umsetzung der Barrierefreiheit bestehen – und zwar in Abhängigkeit der eingesetzten Fahrzeuge, der vorhandenen Infrastruktur und Fahrgastinformation.



Der Winterdienst funktioniert – mit eingeschränkter Barrierefreiheit!

Der Leitfaden wird aber auch aufzeigen, wo die Umsetzung der in den allgemein anerkannten Regeln der Technik (wie DIN 18040-1 und DIN 18040-3) aufgeführten Anforderungen zur Barrierefreiheit an Grenzen stößt.

## Unklare Finanzierung verzögert Barrierefreiheit

Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit sind sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in einem Punkt einig: Die Barrierefreiheit wird allein aufgrund des Nachholbedarfs bis 1. Januar 2022 nicht vollständig erreicht werden können. Damit ihre Umsetzung nicht auf den Sankt-Nimmerleinstag verschoben wird, bedarf es einer schnellstmöglichen Regelung über die zukünftige Entwicklung der ÖPNV-Fördermittel.

## Hartmut Reinberg-Schüller

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

# Engagement bei der FGSV – Mitgestalten von ÖPNV-Verkehrsanlagen in Stadtstraßen

Die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) finden bei Entwurf und Steuerung der kommunalen Straßeninfrastruktur Anwendung. Sie haben damit großen Einfluss auf die Betriebsqualität bei der ÖPNV-Leistungserbringung auf der Straße. Nur eine kontinuierliche Einbindung stellt sicher, dass das im VDV vorhandene Know-how wirkungsvoll in die Regelwerke einfließt. Deshalb engagieren sich VDV-Mitgliedsunternehmen und -Hauptamt bei der FGSV.

Wesentliche Aufgabe der FGSV ist die Fortschreibung von Richtlinien und Empfehlungen für Fachbehörden in den Themenfeldern Straßenbau, Straßenentwurf und Verkehrsmanagement. Daneben betreut die FGSV in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Forschungsvorhaben aus dem Bereich des gesamten Verkehrswesens, deren Ergebnisse wieder in die Weiterentwicklung der Regelwerke einfließen. Aus Sicht des VDV ergeben sich dort fachliche Schnittstellen, wo Aussagen in technischen Regelwerken über z. B. besondere Bahnkörper, Bussonderfahrstreifen oder Haltestellen unmittelbar die ÖPNV-Leistungserbringung beeinflussen.

## **Zielsetzung der Mitarbeit**

Die Arbeitskreise der FGSV sind interdisziplinär besetzt, Schwerpunkte liegen u. a. in der Optimierung der Funktionsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs. Insofern ist es für die Mitstreiter aus Mitgliedsunternehmen und dem Hauptamt eine Herausforderung, die Belange des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat zukünftiger Mobilität und die Belange der Fahrgäste, die mindestens auch als Fußgänger zur Haltestelle unterwegs sind, engagiert in die Regelwerke einzubringen.

## **Wissensdokumente mit ÖPNV-Bezug**

Von besonderer Bedeutung für die Mitgliedsunternehmen sind die „Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (H VÖ 2009) und die Anfang 2014 erschienenen „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ 2013). Aktuell wird eine Beispielsammlung zu den EAÖ erarbeitet. Ebenfalls in Arbeit befindet sich die Weiterentwicklung des „Merkblattes zur Beschleunigung von Bussen und Bahnen“. Der Arbeitskreis „ÖPNV im städtischen Verkehrsmanagement“ erarbeitet Ergänzungen aus straßenverkehrstechnischer Sicht; der Arbeitskreis „Verlässlicher ÖPNV“ beschäftigt sich mit dem Thema aus der Kundensicht und formuliert dazu Schlüsselmerkmale. In der Konzeption befindet sich darüber hinaus u. a. ein Arbeitskreis, der sich mit dem

partnerschaftlichen Miteinander von ÖPNV und Radverkehr auf gemeinsamen Verkehrsflächen und im Haltestellenbereich auseinandersetzen wird. Eine optimale Vertretung der VDV-Interessen in den o. g. Gremien wird dadurch sichergestellt, dass zum einen die Arbeitskreisleiter alle aus Mitgliedsunternehmen stammen und zum anderen das VDV-Hauptamt aktiv eingebunden ist.

Einen besonderen Einsatz erforderte die Bearbeitung der Richtlinien-Neuaufgabe des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS). Es konnte erreicht werden, dass für den straßengebundenen ÖPNV an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen weiterhin bewährte Indikatoren und Grenzwerte für die Qualitätsstufen angewendet werden können.

Neben den o. g. Schriften tangieren rund zehn weitere Arbeitsgruppen ÖPNV-Belange. Dem Hauptamt fallen hier die Koordinierungsaufgabe und eine Mitarbeit in den FGSV-Steuerungsgremien zu. Herauszustellen ist, dass das Hauptamt nur durch die Unterstützung der Mitgliedsunternehmen – etwa 30 aktive Mitstreiter bringen ihr ÖPNV-Know-how ein – Impulse geben kann.

## **Anstehende Herausforderungen**

In Kürze soll mit Neufassungen der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), „Empfehlungen für Fußgängeranlagen“ (EFA), „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA) sowie der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) gestartet werden. Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen werden sich dabei einmal mehr für die Belange des ÖPNV in den Regelwerken der FGSV einsetzen.

## **Dr. Volker Deutsch**

*Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement*  
T 0221 57979-130  
deutsch@vdv.de

# Verkehrsinfrastruktur – anhaltend großer Investitionsstau

Ein von der Bundesregierung angekündigtes Investitionspaket soll im Zeitraum von 2016 bis 2018 die Konjunktur beleben und dazu beitragen, den großen Investitionsstau bei der Verkehrsinfrastruktur zu verringern. Allein die VDV-Mitgliedsunternehmen könnten in diesem Zeitraum Investitionen von über 6 Mrd. Euro realisieren, deren Finanzierung bislang nicht gesichert ist.

## Lage der kommunalen Haushalte

Das zunehmende Auseinanderdriften finanzstarker und -schwacher Kommunen ist unstrittiger Befund. Zwischen der Haushaltssituation einer Kommune und ihren Investitionsmöglichkeiten besteht ein enger Zusammenhang. Während in finanzstarken Städten und Landkreisen Erhalt und Ausbau kommunaler Infrastruktur als gleichberechtigtes Ziel neben den Schuldenabbau treten, hat in finanzschwachen Kommunen Haushaltskonsolidierung oberste Priorität. Bereits niedrige Investitionsniveaus werden noch weiter abgesenkt und dringend erforderliche Investitionen über längere Zeiträume gestreckt, in die Zukunft verschoben oder gar nicht getätigt.

In ihrer Rolle als Aufgabenträger bestimmen Städte und Kreise maßgeblich über Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebots und als Eigentümer kommunaler Unternehmen über das Investitionsniveau, bspw. wenn für Investitionen finanzielle Eigenanteile aufzubringen sind. Die Haushaltssituation der Kommune hat somit unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen vor Ort. Ein von der Bundesregierung im November 2014 angekündigtes Investitionspaket soll ab dem Jahr 2016 die wirtschaftliche Konjunktur beleben und vor allem den Investitionsstau bei der Verkehrsinfrastruktur verringern. Um die konkreten Bedarfe der Branche benennen zu können, hat der VDV bei seinen Mitgliedsunternehmen Investitionsvorhaben abgefragt, deren Finanzierung bislang nicht gesichert ist und die im Zeitraum 2016 bis 2018 realisiert werden könnten. Nicht enthalten sind die im Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) oder in vergleichbaren Länderprogrammen enthaltenen Investitionen, deren Finanzierung gesichert ist.

## Investitionsbedarf der Verkehrsunternehmen

Zur Umfrage gab es Rückmeldungen aus 150 Unternehmen, die Investitionsvorhaben in Höhe von insgesamt 6,5 Mrd. Euro gemeldet haben. Ein Schwerpunkt ist die Sanierung und Erneuerung vorhandener baulicher Anlagen mit einem Umfang von:

- 805 Mio. Euro an Strecken nach BOSTrab,
- 210 Mio. Euro an Strecken nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- 150 Mio. Euro an Gebäuden und Betriebshöfen,
- 125 Mio. Euro an Tunneln inkl. Brandschutz.

Weiterer Investitionsbedarf an baulichen Anlagen ergibt sich aus den gestiegenen Anforderungen zur Barrierefreiheit (335 Mio. Euro) sowie zum bedarfsgerechten Ausbau von Strecken, Gebäuden und Betriebshöfen (450 Mio. Euro). In nahezu allen städtischen Räumen Deutschlands, in denen mit leistungsfähigen Stadtbahnssystemen hohe Ausbaustandards bestehen, sind immense Investitionen in über 545 neue Schienenfahrzeuge (1.680 Mio. Euro) und in die Modernisierung vorhandener Stadtbahnen (345 Mio. Euro) notwendig. Das hohe Durchschnittsalter der Busflotten im Stadt- und Regionalverkehr führt ebenfalls zu erheblichem Investitionsbedarf (770 Mio. Euro).

## Große regionale Disparitäten

Die Investitionsvorhaben der Verkehrsunternehmen sind ein gutes Spiegelbild der kommunalen Haushaltssituation und zeigen auch für den Verkehrsbereich erhebliche regionale Unterschiede auf. Verkehrsunternehmen in finanzstarken Kommunen haben vermehrt Aus- und Neubauvorhaben gemeldet, da die Sanierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zum Großteil sichergestellt ist. Für Verkehrsunternehmen in finanzschwachen Kommunen wird es hingegen immer schwieriger, die erforderlichen Finanzmittel für Erneuerung und Sanierung aufzubringen. Investive Vorhaben zur Ertüchtigung der bestehenden Verkehrsanlagen auf den Stand der Technik stehen in diesen Unternehmen klar im Vordergrund.

Die unterschiedlichen Entwicklungen finden zugleich statt und erfordern angepasste Finanzierungsinstrumente. Neben politischen Entscheidungen zur Fortführung des GVFG über das Jahr 2019 hinaus sind gleichzeitig passgenaue Investitionsprogramme mit hohen Förderquoten zur Rettung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur dringend erforderlich.

## Meinhard Zistel

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

# Internet Protokoll basierte Kommunikationsdienste im ÖV (IP-KOM-ÖV)

Zusammen mit 13 Partnern aus Industrie, Verkehrsunternehmen und Universitäten schloss der VDV das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderte Forschungs- und Standardisierungsprojekt IP-KOM-ÖV nach dreieinhalb Jahren Projektdauer 2014 erfolgreich ab und veröffentlichte die Ergebnisse als VDV-Schriften und -Mitteilungen.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Das Projekt IP-KOM-ÖV startete 2010 und hat während seiner dreieinhalbjährigen Laufzeit Architekturen und Schnittstellen für die effiziente und standardisierte Bereitstellung individueller Fahrgastinformation erarbeitet.

In einem ersten Arbeitsfeld wurde die auf moderne, Dienste basierte Kommunikationsplattform für Fahrzeuge entwickelt. Dieses Internet Protokoll basierte integrierte Bordinformationssystem (IBIS-IP) ermöglicht es den Verkehrsunternehmen, ihre Fahrzeuge mit den gängigen Multimedia-Anwendungen standardisiert auszurüsten sowie ÖV-Informationen direkt an die Kunden-Smartphones zu senden oder von diesen Informationen, wie z. B. den Haltewunsch, zu empfangen. Die Anbindung von Smartphones an die konsistenten Informationen der Verkehrsunternehmen und -verbände wurde in einem zweiten Arbeitsfeld untersucht. Hierzu wurde eine modulare Architektur geschaffen, die neben der aktiven Benachrichtigung auch eine selbstlernende semantische Datenverarbeitung ermöglicht und somit neben den Smartphones auch andere Internetdienste mit hochwertigen ÖV-Informationen versorgen kann. Im letzten Arbeitsfeld wurden eine modulare Echtzeitkommunikations- und Auskunftsplattform (EKAP) und die Schnittstellen (TRIAS) zur Vernetzung der EKAP-Dienste definiert. Diese EKAP bereitet die ÖV-Daten für die mobilen Kundengeräte auf und versorgt sie mit konsistenten und individuellen Informationen.

Die IP-KOM-ÖV-Ergebnisse wurden in den folgenden VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen veröffentlicht:

## **VDV-Mitteilungen**

- VDV 3001: Technische Anforderungen für Anwendungen im Integrierten Bordinformationssystem
- VDV 4016: Kundeninformation für Smarte Informationsdienste
- VDV 7023: Szenarien & Personen sowie deren Anforderungen an die Kundeninformationen
- VDV 7025: Anwendungsfälle im Umfeld der Echtzeit-Kundeninformation
- VDV 7035: Nutzerorientierte Gestaltungsprinzipien für mobile Fahrgastinformation, Feldtest Report und Pattern-Katalog

## **VDV-Schriften**

- VDV 301-1: IBIS-IP Teil 1 – Systemarchitektur
- VDV 301-2: IBIS-IP Teil 2: Schnittstellen-spezifikationen
- VDV 430: Mobile Kundeninformation im ÖV – Systemarchitektur
- VDV 431-1: EKAP – Systemarchitektur
- VDV 431-2: EKAP – Schnittstellenbeschreibung

Die VDV-Schriften und -Mitteilungen sowie die zugehörigen Dateien für Programmierer sind auf der VDV-Internetseite [www.vdv.de/ip-kom-oev.aspx](http://www.vdv.de/ip-kom-oev.aspx) herunterladbar.

## **Erste Implementierungen**

Schon 2014 erfolgten erste Nutzungen der neuen VDV-Schriften. Die TRIAS-Schnittstellen der VDV-Schriften 431-1 und -2 werden z. B. vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) erfolgreich dazu genutzt, den Zugriff auf das Auskunftssystem als OpenService Dritten anzubieten. IBIS-IP ist laut der herstellenden Industrie in vielen Ausschreibungen zu finden und wird auch im Ausland, wie z. B. in der Schweiz, in den Niederlanden und in Israel, eingesetzt.

## **Kontinuierliche Weiterentwicklung**

Die erarbeiteten VDV-Schriften sind so gestaltet, dass sie an neue Anforderungen einfach angepasst, ergänzt und somit aktuell gehalten werden können, um auch zukünftig Kostenvorteile und eine risikoarme Implementierung von Fahrgastinformationssystemen zu ermöglichen. Die VDV-Fachausschüsse Telematik und Informationssysteme (ATI) und Kundenservice, -information und -dialog (K3) haben beschlossen, die entwickelten VDV-Schriften in einem jährlichen Zyklus nach Bedarf im IBIS-IP-Forum und im TRIAS-Auskunftsforum mit den interessierten Experten aus Verkehrs-, Industrie- und Beratungsunternehmen zu pflegen und zu ergänzen.

## **Berthold Radermacher**

*Telematik, Informations- und Kommunikationstechnik*  
T 0221 57979-141  
[radermacher@vdv.de](mailto:radermacher@vdv.de)



# Neuer Mitgliederbereich im Internet: www.vdv.de/mitglieder

2014 wurde das Internetangebot des VDV erneuert. Wie der öffentliche Bereich erscheint nun der verbandsinterne Bereich mit dem zugehörigen E-Mail-Service in neuem Layout und mit intuitiver Bedienung auch auf mobilen Geräten mit kleinem Bildschirm.

Nachdem der Verband bereits in den 90er-Jahren eine erste Internetpräsenz eingerichtet und sich die griffige 3-Buchstaben-Domain vdv.de gesichert hatte, wurde im Jahr 2001 ein erstes Redaktionssystem beschafft, das in den Folgejahren eine schrittweise Umstellung der konventionellen Verbandskommunikation mit Druckerzeugnissen ermöglichte (VDV-Nachrichten, VDV-Rundschreiben). Schon früh wurden zusätzlich eigenständige elektronische Informationsformate eingeführt. Hierzu zählen die sog. Fach-Infos, mit denen spezifische Themen von den Spezialisten in den Fachbereichen des Verbandes für die Kollegen in den Mitgliedsunternehmen aufbereitet wurden.

## Neues Layout, neue Technik

Im Jahr 2014 wurde begonnen, das Internetangebot des VDV zu erneuern. Das eingesetzte Redaktionssystem wie die Präsentation waren nach 15-jährigem Einsatz nicht mehr auf der Höhe der Zeit.

- Insbesondere sollte der Mitgliederbereich aber mit einem modernen Layout ausgestattet werden, so wie dies bereits im Vorjahr mit dem öffentlichen Bereich von vdv.de erfolgt war.
- Die Nutzung der VDV-Informationen sollte noch angenehmer, intuitiver und ortsbezogener möglich sein: Hierfür wurde der E-Mail-Service neu gestaltet. Durch ein sog. Full-Responsive-Webdesign lassen sich die Mails nun auch auf kleinen Displays wie Smartphones besser lesen und die weiterführenden Links lassen sich innerhalb von 14 Tagen nach Zugang ohne eine Authentifizierung durch Benutzername und Passwort öffnen.

Der neue Mitgliederbereich ist eng verwoben mit dem Kundenverwaltungssystem CRM.VDV.de und dem Dokumentenserver DMS.VDV.de. So kann künftig mit einem individuellen Konto beim VDV sowohl der Mitgliederbereich betreten als auch Veranstaltungen gebucht, Dokumente eingesehen und gemeinsam in einer Gruppe bearbeitet werden.

- Eine Individualisierung der präsentierten Informationen sollte ihre Nutzung für den Mitarbeiter im Mitgliedsunternehmen verbessern. Hierfür wurde, zusätzlich zu den weiterhin gültigen Firmenkennungen, nun eine persönliche Kennung eingeführt, mit der man auf der neuen

Eingangssseite „Meine Startseite“ nach den persönlichen Einstellungen gefilterte Informationen erhält.

Gleichzeitig werden auf dem integrierten Dokumentenserver genau die Dokumente zum Download oder Bearbeiten angeboten, die für einen bestimmt sind, also z. B. die Protokolle des Gremiums.

- Das Auffinden der gesuchten Informationen wird durch eine leistungsfähige Volltextsuche erleichtert, die ältere Infos (Archiv-Funktion nach Einstellung des jeweiligen Redakteurs) aus der Trefferliste ausblendet.

## Neuer VDV-Mitgliederbereich seit Oktober 2014

Zusätzlich zu den aus dem Altsystem übernommenen Abonnements wurden schon viele neue eingerichtet. Eine Vielzahl von neuen Fachinfos und Rundschreiben ist verfügbar. Die Informationen bis einschließlich Oktober 2014 können nach wie vor in unserem Archivsystem recherchiert werden.

Das neue Redaktionssystem bietet die Basis für Anpassungen und Erweiterungen für hoffentlich weitere 15 Jahre: Schon kurz nach dem Onlinestellen wurde das Informationsangebot erweitert um eine Datenbank zum Umschlag von Schwergut im Rahmen der Kooperationsbörse Schienengüterverkehr.



## Winfried Bruns

Informationsverarbeitung, Dokumentation

T 0221 57979-120

bruns@vdv.de

# EU-Normungsaktivitäten im Urban-Rail-Bereich

Im Jahr 2014 sind die Arbeiten zur Umsetzung des EU-Normungsmandats M486 angelaufen, nachdem die Kommission die Phase B einleitete. Nun beginnt die Arbeit im Detail zur Festlegung europaweiter Standards für Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen (Urban Rail) in über 50 Themenbereichen zu Fahrzeugen und Fahrwegen.

Ende 2013 legten die europäischen Normungsorganisationen CEN (Europäisches Komitee für Normung) und CENELEC (Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung) der EU-Kommission ein umfangreiches Arbeitsprogramm für das Normungsmandat M486 vor, in dem 54 Normungsthemen (Fiches) formuliert wurden. Erarbeitet wurde dieser Katalog von der Urban Rail Survey Group (URSG), an der auch der VDV maßgeblich beteiligt war. Die Dokumente wurden 2013 von der EU-Kommission geprüft.

Am 15. Mai 2014 bestätigte die DG Move den Beginn der Phase B und damit den Start der Bearbeitung. Die Normung und ihre Anwendung erfolgen dabei grundsätzlich auf freiwilliger Basis. Schon heute existieren zahlreiche europäische Normen für schienengebundene Bahnen, die auch für städtische Bahnsysteme gültig sind. Einheitliche technische Anforderungen über die Grenzen der Mitgliedstaaten hinweg bieten Vorteile für Hersteller und Betreiber, indem sie den Zwang zur Anpassung an lokale Besonderheiten verringern. Die Working Groups (WG) bei CEN und CENELEC sind gegenwärtig jedoch überwiegend mit Vertretern des Eisenbahnbereichs besetzt. Um die Anforderungen des ÖPNV einzubringen, ist eine stärkere Beteiligung der Fachleute aus ÖPNV-Unternehmen erforderlich. Allein für die mechanischen Themen in der Verantwortung von CEN sind 51 Fiches im Arbeitsprogramm und es gibt über 50 WGs. Von daher müssen Prioritäten gesetzt werden, die sich an den verfügbaren Personalressourcen und dem aktuellen Regelungsbedarf orientieren. Zum Start der Bearbeitung wurden 15 Fiches ausgewählt, die im Mandat M486 mit hoher Priorität aufgeführt sind. Im CEN-Bereich handelt es sich um folgende Themenbereiche:

- Unterfahrschutz- und Hindernisdetektor für Straßenbahn (CEN SC3 WG2),
- Radsätze und Drehgestelle (EN13103, 13104, CEN SC2 WG11),
- Bremsen (Ausführung und Prüfverfahren EN13452, CEN SC3 WG47),
- Spurweiten und Lichträume (Berechnungsmethode für Urban Rail, EN15273, CEN WG 32),
- Gleise: Weichen und Kreuzungen (EN13232, CEN SC1 WG18),
- Trassierungselemente, auch für andere Spurweiten als 1 435 mm (EN13803, SC1 WG15),
- Gleislagequalität (EN13848, CEN SC1 WG28).

Dabei werden teilweise mehrere Fiches in einer WG bearbeitet. Es verbleiben trotzdem sieben Arbeitsgruppen, für die europaweit Experten für städtische Bahnsysteme gesucht werden. In einem ersten Aufruf von CEN haben Schweden, Großbritannien und Österreich bereits Experten benannt. In Deutschland wurde unter dem DIN-FSF ein Sonderausschuss „Urban Rail“ gebildet, in dem die deutschen Normungsaktivitäten von Herstellern, staatlichen Stellen und Betreibern von städtischen Bahnsystemen koordiniert werden. Derzeit befindet sich ein Arbeitsprogramm in Aufstellung und ein Aufruf nach Experten aus Deutschland ist für April 2015 vorgesehen. Die Beiträge des VDV werden in den technischen Ausschüssen des VDV abgestimmt.

Zahlreiche Fiches fallen in die Zuständigkeit des Schienenfahrzeugausschusses (SFA), aber auch in die der Ausschüsse für Bahnbau (ABB), für Telematik und Informationssysteme (ATI) sowie für Elektrische Energieanlagen (AEE). Durch die BOStrab mit den technischen Regeln zur BOStrab sowie die große Anzahl von VDV-Schriften ist Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Staaten inhaltlich und fachlich recht gut aufgestellt. Nun ist es an der Zeit, dieses Wissen auch in den entsprechenden Normen zu verankern. Das ist nur möglich mit weiteren Fachleuten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen, die ihre Erfahrungen aus der Anwendung technischer Regeln bei der Planung von Bahnanlagen sowie bei der Beschaffung und Zulassung von Fahrzeugen in europäische Normungs-WGs einbringen. Der internationale Erfahrungsaustausch unter Fachleuten erhöht die Fachkompetenz und bewirkt eine Verfestigung der Englischkenntnisse, die heute in vielen technischen Bereichen unabdingbar sind. Interessierte zu den hier benannten Themen sollten sich deshalb mit dem VDV unter der angegebenen Adresse in Verbindung setzen. Das Ziel ist die Entwicklung eines europäischen Regelwerkes, das auch künftig einen sicheren und wirtschaftlichen Bahnbetrieb ermöglicht.

**Raimund Jünger**  
*Urban Rail Manager Standardisierung*  
T 0221 57979-166  
juenger@vdv.de

# Praxisorientiert und zukunftsfähig: die Fortschreibung der VDV-Rahmenempfehlung für Stadtlinienbusse

Mehr denn je muss den Verkehrsunternehmen im liberalisierten Verkehrsmarkt der Spagat gelingen zwischen der angespannten Finanzlage, den berechtigten Interessen der Fahrgäste, den notwendigen betrieblichen Anforderungen und der Erprobung aussichtsreicher, innovativer Technologien. Die neue Rahmenempfehlung soll den Verkehrsunternehmen ebenso wie den Buserstellern als grundlegende Orientierung in einem komplexer werdenden Verkehrsmarkt dienen.

Im Spannungsfeld heterogener und zunehmend diametraler Anforderungskriterien bei der Fahrzeugbeschaffung behält die Fortschreibung der bewährten VDV-Rahmenempfehlung für Niederflur-Stadtlinienbusse (VDV-Schrift 230) ihre zentrale Bedeutung als grundlegende Orientierungshilfe bei Ausschreibungen sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Fahrzeugindustrie.

Obwohl hierbei die Beibehaltung eines hohen Standardisierungsgrades wünschenswert ist, darf dies kein Dogma sein, denn die Weiterentwicklung bestehender Systeme und technische Innovationen brauchen Raum, um Fortschritt zu ermöglichen und den ÖPNV zukunftsfähig zu machen. Daher sind die Vorgaben in dieser Schrift konsequent als Wirkvorschriften zu verstehen, die praxisorientierte Kriterien definieren, ohne jedoch detailliert vorzuschreiben, wie diese zu erreichen sind.

Besondere Aufmerksamkeit wird der weiteren Qualitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes mit konsequenter Kundenorientierung gewidmet, welche notwendig ist, um neue Kunden zu gewinnen, mehr Angebote zu generieren und die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen auf dem Verkehrsmarkt zukunftssicher auszurichten. Insbesondere für die Gestaltung des Fahrgastraumes sind zukünftig Kreativität und Innovationswille gefragt, da nicht nur die steigenden und von der Pkw-Nutzung geprägten Ansprüche der Kunden verstärkt berücksichtigt werden müssen, sondern auch die sich veränderten Bedürfnisse der Fahrgäste durch den demografischen Wandel hin zu einer älter werdenden Gesellschaft.

## **Wirtschaftlichkeit, Qualität und Umweltschutz**

Bei dem Erreichen eines hohen Qualitätsniveaus darf der Anspruch an die Wirtschaftlichkeit aber nicht vernachlässigt werden. So stellen die sog. Life Cycle Costs (LCC) über die geplante Einsatzdauer im Ausschreibungsprozess ein Schlüsselkriterium bei der Entscheidungsfindung dar.

Dennoch können besondere Randbedingungen vor Ort zusätzliche Anforderungen hinsichtlich des öffentlichen und gesetzlichen Auftrags entstehen lassen, die in Einzelfällen die Kostendiskussion aus dem Fokus rücken können.

Dies gilt insbesondere für den Umweltschutzaspekt als weiteren Faktor, der bei der Auswahl der Fahrzeuge zunehmend an Bedeutung gewinnt. Die Klimabelastung, der Kraftstoffverbrauch und die lokalen Emissionen dürfen das absolut unvermeidbare Maß nicht überschreiten.

Mit der Stufe Euro VI wurde bei den konventionellen verbrennungsmotorischen Antrieben ein Quantensprung hinsichtlich der Reduzierung lokaler Emissionen bei moderater Verbrauchssenkung erreicht. Dennoch lässt die Rahmenempfehlung für Stadtlinienbusse konsequent Freiraum für die weiteren großen Herausforderungen des zukünftigen technischen Fortschritts. So enthält die VDV-Schrift 230 in ihrem Hauptteil neben den technischen Empfehlungen auch viele Ausblicke auf zukünftige technische Realisierungsmöglichkeiten, die heute noch nicht vollumfänglich erfüllt werden können. Diese Ausblicke sind in zukünftigen Weiterentwicklungen sukzessive zu berücksichtigen.

Insbesondere werden die Entwicklung energieeffizienterer Systeme in Verbindung mit konsequentem Leichtbau, der Einsatz alternativer Antriebssysteme wie Hybrid-, Elektro- und Brennstoffzellentechnik und die Verwendung synthetischer flüssiger oder gasförmiger Kraftstoffe durch die Rahmenempfehlung ermöglicht und gefördert. Ein ergänzender Anhang für elektrisch betriebene Stadtlinienbusse wird in Kürze folgen.

In Verbindung mit der gemeinsam mit der Industrie als Branchenstandard verabredeten VDV-Mitteilung zu LCC kann die neue VDV-Rahmenempfehlung für Stadtlinienbusse das gesamte Spektrum vom Low-Cost-Bus bis hin zur High-End-Variante mit alternativen Antrieben vollumfänglich abdecken.

**Prof. Dr. Ralph Pütz**  
*Kraftfahrwesen*

# Fahrerassistenzsysteme für Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge zur Kollisionsvermeidung

Fahrerassistenzsysteme zur Verhinderung von Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern zählen fast zur Standardausstattung von Kraftfahrzeugen. Bei VDV-Mitgliedsunternehmen durchgeführte Tests haben ergeben, dass diese Systeme auch bei Straßen- und Stadtbahnen die Unfallhäufigkeit beim Fahren auf Sicht senken könnten. In einer VDV-Mitteilung des Schienenfahrzeugausschusses werden die Technologien der Systeme beschrieben und ihre Einsatzmöglichkeiten bei Straßen- und Stadtbahnen vorgestellt.

Kollisionen von Straßen- oder Stadtbahnfahrzeugen untereinander oder mit Kraftfahrzeugen, Festhindernissen (z. B. Prellbock) oder querenden Personen gefährden nicht nur die Fahrbediensteten, sondern auch die Fahrgäste und die potenziellen Kollisionsgegner. Weiterhin führen sie unter Umständen zu Schäden an betroffenen Fahrzeugen und folglich zu deren längeren Ausfällen.

Die Ursachen für Kollisionen sind vielfältig: Sie reichen von unerlaubtem oder unachtsamem Linksabbiegen von Kraftfahrzeugen über mangelnde Aufmerksamkeit und Blendungen der Fahrbediensteten sowie Unachtsamkeit querender Personen bis hin zu technischen Defekten.

Mit dem Einsatz solcher Fahrerassistenzsysteme könnten die Anzahl und insbesondere die Schwere von Kollisionen reduziert und in der Folge die Sicherheit sowohl im Straßen- als auch im Stadtbahnverkehr verbessert werden. Diese Systeme würden darüber hinaus die aktive Sicherheit der Fahrzeuge deutlich verbessern sowie konstruktiv aufwendige und daher das Fahrzeuggewicht erhöhende Maßnahmen für die passive Fahrzeugsicherheit kompensieren, wie sie gemäß der sog. Crashnorm EN 15227 gefordert werden.

Die vorgesehenen Fahrerassistenzsysteme sollen die Fahrbediensteten beim Fahren auf Sicht dahingehend unterstützen, dass sie rechtzeitig vor einer drohenden Gefahr warnen oder selbst aktiv werden, um das Fahrzeug noch vor dem Hindernis anzu-

halten oder zumindest die Aufprallgeschwindigkeit deutlich zu reduzieren. Sie dürfen dabei die Aufmerksamkeit der Fahrbediensteten für das Verkehrsgeschehen in keiner Weise beeinträchtigen.

## Verschiedene Technologien stehen zur Verfügung

Derzeit werden bei Fahrerassistenzsystemen zur Kollisionsvermeidung u. a. folgende Technologien angewandt:

- Radar,
- Stereokamerasysteme,
- Laserscanner,
- Ultraschall.

Die einzelnen Technologien haben jeweils Vor- und Nachteile. Daher empfiehlt es sich, bei einem solchen Assistenzsystem die Stärken der einzelnen Technologien zu nutzen und infolgedessen unterschiedliche Sensoren zu kombinieren. Weiterhin muss die Erkennung der Kollisionsobjekte weitgehend unabhängig von Witterungs- und Beleuchtungseinflüssen sein.

Damit diese Assistenzsysteme auch ihren Zweck erfüllen und keine Fehlreaktionen verursachen, sollten die Kollisionsobjekte in einem definierten Vorfeld der Straßen-/Stadtbahnfahrzeuge detektiert werden, wobei der zu beobachtende Bereich abhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit ist.

## Stand der Technik in VDV-Mitteilung vorgestellt

Der Schienenfahrzeugausschuss hat auf Anregung der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) und der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG die VDV-Mitteilung 1520 erstellt, deren Inhalt auf den Erkenntnissen von mit der Industrie durchgeführten Versuchen mit solchen Assistenzsystemen basiert. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der Erprobung eines Systems zum Passantenschutz bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe GmbH (VBK) mit aufgenommen. Die VDV-Mitteilung soll im Frühjahr 2015 veröffentlicht werden.

## Udo Stahlberg

*Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen*

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

Komponenten eines Fahrerassistenzsystems



# Kurzschluss- und Überlastschutz – wichtiger Bestandteil der Fahrstromversorgung von Gleichstrombahnen

Der Kurzschluss- und Überlastschutz, wie er in Unterwerken von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie Obussystemen umgesetzt wird, ist ein sicherheitsrelevanter Bestandteil der Fahrstromversorgung und wird deshalb in der VDV-Schrift 520 sehr ausführlich behandelt. Diese VDV-Publikation wurde in den vergangenen Jahren überarbeitet und um Prüfmethoden ergänzt.

Kurzschlussversuch an einem Streckenschalter mittels mobilem Prüfgerät bei der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)

Die Einrichtungen in Unterwerken für den Kurzschluss- und Überlastschutz stellen wichtige Komponenten der Fahrstromversorgung dar und dienen nicht nur der (elektrischen) Sicherheit des Betriebs der Bahnen sowie Obusse, sondern auch der Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit dieser ÖPNV-Systeme. Der Sicherheitsaspekt dieser Schutzrichtungen wird indirekt in § 3 (1) Zif. 1 BOStrab erwähnt, und in § 24 (4) BOStrab wird direkt auf die Verfügbarkeit der Fahrstromversorgung hingewiesen: „Energieversorgungsanlagen für Fahrzeuge sollen die Energiezufuhr zu den Speiseabschnitten der Fahrleitung nach Abschaltung infolge kurzzeitiger Überlast selbsttätig wieder zuschalten.“



Diese Schrift entwickelte sich zum Bestseller und wurde ein fester Bestandteil in Lastenheften für zu beschaffende oder zu ertüchtigende Unterwerke, war sie doch deutlich praxisorientierter geschrieben als die entsprechenden Normen. Auf Wunsch der Industrie erschien wenige Jahre nach der Veröffentlichung der Schrift ihre englische Version, die bei vielen Projekten im europäischen Ausland wie z. B. bei der Kopenhagener Metro von den dortigen technischen Aufsichtsbehörden als maßgeblich angesehen wurde.

## Neuausgabe um Kurzschlussversuche ergänzt

Alles Gute kann selbstverständlich verbessert werden: Sowohl von den Verkehrsunternehmen als auch von der Industrie wurde die Bitte an den VDV herangetragen, die VDV-Schrift 520 im Rahmen einer Überarbeitung um eine genauere Beschreibung der Kurzschlussversuche zu ergänzen. Gründe hierfür waren u. a., dass seit einigen Jahren Prüf- und Messeinrichtungen auf dem Markt angeboten werden, mit deren Hilfe entweder Kurzschlussversuche unkompliziert und reproduzierbar durchgeführt werden können oder der berechnete Schleifenwiderstand des Kurzschlussweges nachgewiesen werden kann; mit diesen Einrichtungen wird auch die Dokumentation der Inspektionen gemäß § 57 (2) Zif. 2 BOStrab gewährleistet.

## VDV-Schrift 520 als praxisnaher Leitfaden bewährt

Um den für die Fahrstromversorgung verantwortlichen Mitarbeitern in Verkehrsunternehmen einen Leitfaden für die Ausführung und Einstellung der Einrichtungen für den Kurzschluss- und Überlastschutz zur Verfügung zu stellen, wurde 1995 die erste Ausgabe der VDV-Schrift 520 veröffentlicht. Sie hatte folgende Gliederung:

- Beschreibung der Einrichtungen im Unterwerk, die das Auslösen der Streckenschalter bewirken;
- Berechnung des Schleifenwiderstands des Kurzschlussweges und des minimalen Kurzschlussstromes;
- Festlegung der Einstellungen der Auslöseinrichtungen.

Ein Arbeitsteam des Unterausschusses „Stromversorgungsanlagen“ des „Ausschusses für Elektrische Energieanlagen“ (AEE) konnte die Überarbeitung der VDV-Schrift 520 im Herbst 2014 erfolgreich abschließen; hierbei wurden auch alle in der Schrift vorhandenen Verweise auf Regelwerke und Normen aktualisiert. Nach Veröffentlichungsfreigabe durch den Verwaltungsrat „Tram“ wurde die aktuelle Ausgabe der VDV-Schrift 520 im März 2015 veröffentlicht. Der AEE plant ein Seminar zu dieser Schrift, in dem die Thematik der Kurzschlussversuche im Vordergrund stehen soll.

## Udo Stahlberg

Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

---

# Die Nachteile der Energiewende – 65 Mio. Euro jährliche Mehrbelastung für Schienenbahnen

---

Mit großem Bahnhof hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) die Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) im Jahr 2014 beworben. Bei der vor allem auf werbewirksame Außendarstellung bedachten Kampagne fällt allerdings unter den Tisch, dass die Novelle den umweltfreundlichen Schienenbahnen Mehrbelastungen von – konservativ geschätzt – mindestens 65 Mio. Euro pro Jahr aufbürdet.

---

Es ist klar, dass alle Sektoren einen angemessenen Beitrag zur Energiewende leisten müssen, darunter auch die Schienenbahnen. Mit einer derartigen Mehrbelastung wird jedoch die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schienenbahnen als mit Abstand umweltfreundlichster Verkehrsträger gefährdet. Das kann beim besten Willen nicht mehr als angemessen, sondern nur als energie- und klimapolitisch kontraproduktiv bezeichnet werden. Ohne eine grundlegende Verkehrswende hin zu mehr öffentlichem Personenverkehr, Schienenpersonen- und -güterverkehr wird auch die Energiewende von fossilen Energieträgern auf erneuerbare Energieträger nicht gelingen. Das darauf gerichtete stetige Bemühen unserer Branche hat mit der Reform nicht nur keine Unterstützung gefunden, sondern einen Rückschlag erlitten. Zwar wurde die seit 2012 überfällige Einbeziehung kleinerer Schienenbahnen ab einem Jahresfahrstromverbrauch von 2 GWh in die Begünstigung der besonderen Ausgleichsregelung realisiert, insgesamt hilft dies einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität kaum, wächst doch die Gesamtbelastung der Branche um mehr als 76 Prozent im Vergleich zu der aktuellen Belastung aus der EEG-Umlage.

## **EEG-Reform verkennt Leistung der Schienenbahnen für die Energiewende**

Die Reform verkennt, dass die Schienenbahnen mit ihren stetigen Fortschritten in Energieeffizienz und beim Einsatz erneuerbarer Energien der zentrale Multiplikator der Energiewende im Verkehrssektor sind und hier bereits eigeninitiativ und mit erheblicher Anstrengung – anders als einige andere begünstigte stromintensive Industrien – selbst einen großen Beitrag leisten. Zuletzt wurde dies im Rahmen des Klimagipfels im September 2014 in New York unter Beweis gestellt. Als einzige Branche haben der ÖPNV und der Schienengüterverkehr dort durch innovative und zukunftsweisende Selbstverpflichtungen ein klares Bekenntnis zum Klimaschutz abgegeben. Der VDV und der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) haben die Unternehmen darin unterstützt, ihre Konzepte gemeinsam den Vereinten Nationen vorzustellen. Diese Initiative unserer Mitgliedsunternehmen hat die Weltgemeinschaft nachhaltig beeindruckt und wurde von ihr als wichtiger Beitrag für den Klimaschutz gewürdigt.

Die zentrale Bedeutung unserer Branche für die Verkehrs- und Energiewende wurde von der aktuellen Reform des EEG leider ignoriert. Durch die zusätzlich auferlegte Belastung durch das EEG 2014 wird es den Verkehrsunternehmen erschwert, ihr Potenzial für die Energiewende auch im Verkehrssektor voll zu entfalten. Dies nimmt der VDV zum Anlass, verstärkt die zentrale Bedeutung des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs für ein Gelingen der Energiewende und einen wirksamen Klimaschutz zu verdeutlichen und sich weiter für eine wirksame Förderung und Entlastung der Branche zur Sicherung einer nachhaltigen und lebenswerten Gesellschaft einzusetzen.

## **Daniel Brand**

*Technik- und Umweltrecht, Koordinierung Nachhaltigkeitsfragen*  
T 0221 12345-116  
brand@vdv.de

# Status quo der E-Mobilität – zukünftige Herausforderungen aus Sicht des ÖPNV

Der ÖPNV mit Bussen und Bahnen stellt hinsichtlich Effizienz, Klimaschutz und Vereinbarkeit mit städtebaulichen Anforderungen nach wie vor das nachhaltigste Verkehrssystem dar, vor allem in Städten. Gesteckte Klimaschutz- und Luftreinhalteziele können nur mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und einer intelligenten Vernetzung der Verkehrsträger erreicht werden. Ein Baustein zum möglichen Erreichen der lokalen Vorgaben und Ziele wird durch die Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen bzw. elektrischen Antrieben untersucht und im Feld getestet.

Umweltfreundliche und nachhaltige Mobilitätsangebote wirtschaftlich zu betreiben, ist das Ziel vieler Verkehrsunternehmen. Es wurde in den letzten Jahren viel Zeit und Energie investiert, um Fahrzeuge mit Verbrennungskraftmaschinen zur Euro-VI-Norm zu optimieren oder auch alternative Antriebe zu erproben. Im VDV organisierte Unternehmen nutzen Euro-VI-Diesel-Hybrid-, Gas-, Wasserstoff- und reine Elektrofahrzeuge unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen und tauschen sich dazu im Rahmen des VDV aus. Innerhalb des letzten Jahres sind hierbei die Erkenntnisse in VDV-Rahmenempfehlungen eingeflossen.

Die aktuellen Rahmenbedingungen einer immer schwieriger werdenden bzw. weniger planbaren ÖV-Finanzierung und der extreme Ölpreisverfall erschweren ein Mitwirken bei der Entwicklung alternativer Antriebe. Sie sorgen auch für eine geringere Wirtschaftlichkeit neuer Fahrzeugkonzepte im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen sowie für die fehlende Bewertungsgrundlage der Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership (TCO)).

Auf EU-Ebene liegen mit dem Weißbuch Verkehr und dem Vierten Eisenbahnpaket, der Feinstaubverordnung und dem kommenden Lärmkataster Zielsetzungen vor, die eine Weiterentwicklung der alternativen Antriebe einfordern werden. Der sich wieder anders entwickelnde Ölpreis, die Entwicklung im Automobilbereich und die Tendenz zur Verstädterung erfordern Engagement und Innovation, um auch in Zukunft ein attraktives

ÖV-Angebot bieten zu können. Erste Einschätzungen lassen den Schluss zu, dass diese Vorbereitungen bis ca. 2020 erfolgen müssen, sodass eine betrieblich und wirtschaftlich sichere Umstellung auf die zu erwartenden neuen Rahmenbedingungen erfolgen kann. Hierzu dienen die Förderprogramme der EU und der Bundesregierung, insbesondere des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), für die Technologie und den Markthochlauf.

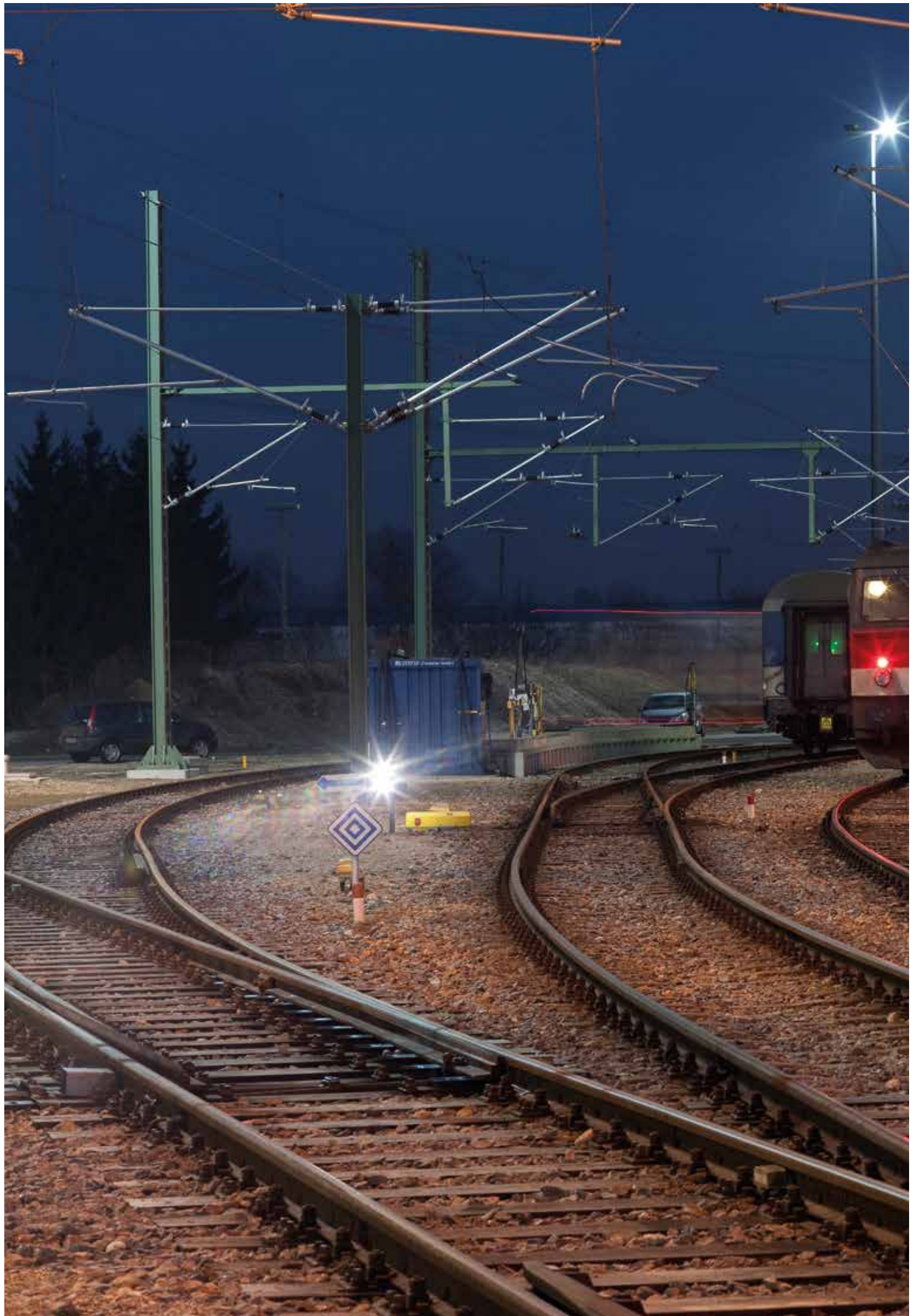
Verschiedene Studien prognostizieren zudem, dass neben Bussen mit Dieselantrieb auch Busse mit Biogas- oder elektrischen Antrieben wirtschaftlich sein werden. Dies bedeutet, dass sich der Motorisierte Individualverkehr (MIV) und der ÖV dann nicht mehr wie heute hauptsächlich auf eine Antriebsart stützen werden, sondern unterschiedliche Konzepte nebeneinander sinnvoll eingesetzt werden.

Die vor einigen Jahren begonnene Förderung von Hybridbussen hat nun in der dritten Generation für den alltäglichen Betrieb nutzbare Produkte hervorgebracht. Auf dem Gebiet der reinen Batteriebusse stehen wir dieses Jahr in der Erprobung der sog. ersten Generation. Mit Engagement widmen sich über 20 VDV-Mitgliedsunternehmen der Erfahrungssammlung und stellen diese im Rahmen ihrer VDV-Arbeit zur Verfügung. Auf Basis dieser Erkenntnisse, des Engagements und weiterer Förderungen werden auch die Produkte in absehbarer Zeit serienreif und für den alltäglichen betrieblichen Einsatz zur Verfügung stehen. Hierzu bringt sich der VDV im Bereich der Standardisierung ein mit dem Ziel, Wettbewerb durch Schnittstellendefinition auszubauen. Der EBUS-Lenkungskreis des VDV veröffentlicht Rahmenempfehlungen für Fahrzeuge, Betriebshöfe und Werkstätten, elektrische Infrastruktur, Planung und Marketing.



Batteriebus „Emil“  
seit Herbst 2014  
im Einsatz  
in Braunschweig

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





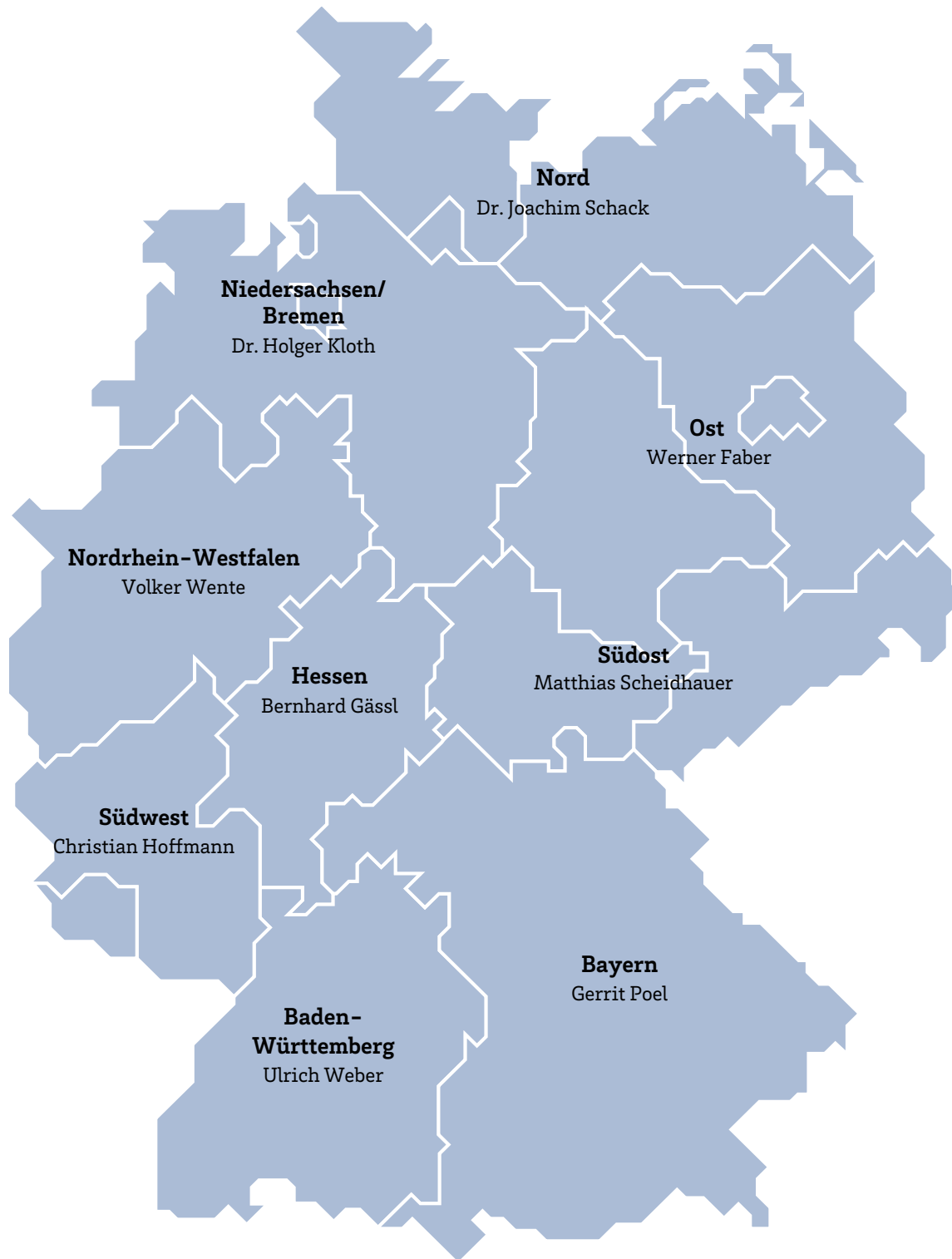
---

# VDV-Landesgruppen

---

# Die VDV-Landesgruppen

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



# Landesregierung Baden-Württemberg setzt zwei wichtige ÖPNV-Reformvorhaben aus

2014 hat die grün-rote Landesregierung zwei wichtige Initiativen zu einer ÖPNV-Finanzierungsreform und zur Einführung eines Landestarifs ausgesetzt. Damit wird die Entscheidung über mögliche künftige Regelungen zu diesen Themen erst nach der nächsten Landtagswahl im Frühjahr 2016 getroffen.

Hinter der als „ÖPNV-Finanzierungsreform“ bezeichneten Initiative der Landesregierung steht die Neuregelung der Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Auszubildenden nach § 45a PBefG. Die Pauschalierungsregelung auf der Basis von Daten aus 2005 wurde als überholt und mittelfristig nicht mehr rechtssicher erachtet. Deshalb hatte das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) ein umfassendes Beteiligungsverfahren mit dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO), dem VDV und den kommunalen Verbänden zur Erarbeitung einer Neuregelung gestartet. Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg beteiligte sich daran mit hohem Einsatz in verschiedenen Arbeitsgruppen.

Gemeinsam mit dem WBO hatte der VDV zunächst eine Modellvariante vorgeschlagen, die sich an einer behutsamen Weiterentwicklung der bisherigen Regelung nach § 45a orientierte. Berücksichtigt wurden dabei die schwierigen demografischen Rahmenbedingungen und die Entwicklung der Schülerzahlen, insbesondere in vielen ländlichen Räumen. Im Laufe des Prozesses wurde deutlich, dass Landesregierung und Aufgabenträger ein Modell zur Weiterreichung (Kommunalisierung) der Mittel vom Land zu den Aufgabenträgern favorisieren. Außerdem ergab die Bewertung des Unternehmensmodells einen erheblichen Mehraufwand von rund 80 Mio. Euro zusätzlich zu den bisher im System stehenden rund 200 Mio. Euro. Vor diesem Hintergrund hatte der VDV seine grundsätzliche Unterstützung für das vom MVI zusammen mit Beratern ausgearbeitete Modell signalisiert – unter der Voraussetzung, dass ein praktikables Modell entwickelt wird und die Mittel um 30 Mio. Euro aufgestockt werden. Dies hätte einerseits die Kostensteigerungen seit 2005 berücksichtigt und gleichzeitig die politische Durchsetzbarkeit einer Neuverteilung der Mittel mit möglichst wenigen Verlierern erhöht. Seitens der kommunalen Verbände wurde die hälftige Übernahme der Mehrkosten von 15 Mio. Euro zugesagt, wenn gleichzeitig das Land ebenfalls 15 Mio. Euro finanziert hätte. Das Modell hatte eine Neuverteilung der Mittel anhand der Parameter Fläche, Angebot/Vertaktung und Fahrgastzahlen vorgesehen.

Im Juli 2014 wurde deutlich, dass innerhalb der Regierungskoalition die Unterstützung für eine

Aufstockung der Mittel aus dem Landeshaushalt fehlte. Gleichzeitig hatte der WBO eine Protestaktion gegen die Aufgabe des Unternehmensanspruches angekündigt. Daraufhin wurden von der Regierungskoalition die Arbeiten vorläufig gestoppt und verkündet, erst nach der nächsten Landtagswahl im Frühjahr 2016 eine endgültige Regelung zu beschließen. Dennoch werden derzeit die Arbeiten am MVI-Modell im Rahmen einer Ergebnissicherung weitergeführt. Die VDV-Landesgruppe verfolgt diesen Prozess weiter intensiv mit dem Ziel, eine möglichst praktikable und planbare Neuregelung zu erarbeiten.

Als Übergangsregelung wurde eine letztmalige Verlängerung der bisherigen Pauschalierungsregelung bis Ende 2016 beschlossen – allerdings mit dem Hinweis, dass an einer neuen Regelung gearbeitet werde. Unklar ist noch, wie die Thematik nach der Wahl im Frühjahr 2016 mit einer möglicherweise neuen Regierungszusammensetzung weitergeführt wird. Dennoch ist es das Ziel der Verwaltung, nach der Landtagswahl zügig in einen Gesetzgebungsprozess einzusteigen.

## **Einführung eines Landestarifs**

Bei der Initiative „Landestarif Baden-Württemberg“ wurde im Dezember 2014 von der Regierungskoalition beschlossen, die Einführung nicht mehr in der aktuellen Legislaturperiode zu realisieren. Auch hier fehlte – wie u. a. vom VDV gefordert – innerhalb der Regierungskoalition eine klare Zusage zur Finanzierung des Mehraufwands bei den Initialkosten zur Einführung des Landestarifs. Außerdem wurde die Initiative von den kommunalen Verbänden sehr kritisch bewertet. Die VDV-Landesgruppe und ihre Mitglieder hatten sich auch hier in verschiedenen Arbeitsgruppen eingebracht. Ähnlich wie bei der ÖPNV-Finanzierungsreform soll das Vorhaben nicht aufgegeben, sondern nur verschoben werden. Die Einführung der ersten Stufe (SPNV + Zielanschlussmobilität) ist nun für Dezember 2018 vorgesehen, eine zweite Stufe (ÖPNV-Verkehre mit Start- und Zielanschlussmobilität) soll bis Ende 2021 realisiert werden.

## **Ulrich Weber**

*Geschäftsführer*

*VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg*

T 0711 7885-6044

weber@vdv.de

# Neue Web-Portale zur Personalrekrutierung

Auch die Verkehrsunternehmen spüren zunehmend den demografischen Wandel und den damit verbundenen Engpass auf dem Arbeitsmarkt. Dieses gilt insbesondere für den Bereich des Fahrpersonals, aber auch für andere technisch-gewerbliche Berufe. Zwei Web-Portale, getragen von Mitgliedsunternehmen der VDV-Landesgruppe Bayern, sollen die Suche nach geeignetem Personal unterstützen.

Die VDV-Landesgruppe Bayern umfasst derzeit rund 60 Mitgliedsunternehmen, die im Bereich öffentlicher Personenverkehr auf Straße und Schiene oder im Eisenbahngüterverkehr tätig sind. Sie befördern jährlich über eine Mrd. Fahrgäste in Bussen und Bahnen und schlagen im Schienengüterverkehr über 50 Mio. t um. Die Unternehmen beschäftigen über 9 000 Mitarbeiter in den verschiedensten Fachbereichen und Aufgabenfeldern. Über 4 800 Mitarbeiter arbeiten im Fahrdienst als Triebfahrzeugführer, als Fahrer eines Busses, einer U- oder Straßenbahn.

## Wachsender Bedarf

Der Bedarf an qualifiziertem Personal ist groß. Ursachen hierfür sind neben der altersbedingten Fluktuation das stetig wachsende Verkehrsangebot in Ballungsräumen wie z. B. in München und die zunehmende Verdichtung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr, ausgelöst durch die Bestellungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft. Insbesondere im gewerblich-technischen Bereich stehen die Unternehmen bei der Personalrekrutierung im Wettbewerb mit der übrigen Wirtschaft. Ungleich größer ist jedoch der Bedarf beim Fahrpersonal. In Bayern bewegt er sich aktuell in einer dreistelligen Größenordnung pro Jahr.

## Das Fachkräfteportal I „bahn-frei-zukunft.de“

Die Wurzeln des Portals „bahn-frei-zukunft.de“ gehen auf eine Initiative des früheren Bayerischen Staatsministers für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Martin Zeil, und des Vorstandsmitgliedes der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Martin Burkert zurück. Als Resultat dieser Initiative wurde zunächst der „Runde Tisch Fachkräfte Bahn Bayern“ unter Einbezug der in Bayern tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen (VDEF), des VDV und weiterer Partner ins Leben gerufen. Um ihn mit Leben zu füllen, verständigten sich die Beteiligten darauf, eine gemeinsame Internetplattform ins Leben zu rufen, auf der die im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) tätigen Bahnen gemeinsam um Nachwuchs und Quereinsteiger werben. Die Federführung

für die Realisierung lagen bei der VDV-Landesgruppe Bayern und dem EVG-Landesverband Bayern. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, wie ein Blick auf die Seite „bahn-frei-zukunft.de“ beweist.



## Das Fachkräfteportal II „ich-fahr-gut.de“

Es dauerte nicht lange, bis auch aus dem Bereich der Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV der Wunsch aufkam, ein vergleichbares Web-Portal für den allgemeinen ÖPNV, d. h. die Personenbeförderung mit U-Bahn, Tram und Bussen, zu bekommen. Sehr schnell fanden sich knapp zehn Unternehmen zusammen, die Interesse an einer derartigen Web-Präsenz hatten. Nach der positiven Erfahrung wurde dieselbe Agentur beauftragt, die auch die Web-Gestaltung für das Fachkräfteportal bahn-frei-zukunft.de übernommen hatte. Die Freischaltung erfolgte Anfang 2014. Durch eine ständige Aktualisierung und Pflege des Portals entwickeln sich die Zugriffszahlen mittlerweile ausgesprochen positiv. Zwischenzeitlich vermeldeten auch erste Unternehmen, dass sie ihre Bewerber über dieses Portal gewonnen haben.

## Ausblick

Insbesondere das Portal II ist so konzipiert, dass jederzeit weitere Unternehmen aufgenommen werden können. Derzeit wird eine sprachliche Ausweitung diskutiert, um auch Interessenten aus dem europäischen Ausland zu gewinnen.

## Gerrit Poel

Geschäftsführer  
VDV-Landesgruppe Bayern  
T 089 4702484  
poel@vdv.de



# Landestariftreue- und Vergabegesetz in Hessen – Mobilitätspolitik der schwarz-grünen Landesregierung

Beim Thema eines Landestariftreue- und Vergabegesetzes hat die Landesgruppe Hessen im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens im Hessischen Landtag grundsätzlich – das umfasst alle vorgelegten Gesetzentwürfe der regierungstragenden Fraktionen von CDU und Bündnis 90/ Die Grünen wie auch der Opposition – das politische Ziel, Lohn- und Sozialdumping zu verhindern, geteilt. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die VDV-Mitglieder für Wertschöpfung vor Ort und für Sozial- und Arbeitsstandards einstehen.

Ehrengäste beim VDV Hessen (v. l. n. r.): Ulrich Caspar, MdL (CDU), Dr. Klaus Vornhusen (DB AG), Berthold Huber (DB Fernverkehr AG), Michael Budig (VGF GmbH), Karin Müller, MdL (Bündnis 90/ Die Grünen), Staatssekretär Mathias Samson (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung) und Tobias Eckert, MdL (SPD)

Mit dem Gesetz wird erstmals in Hessen der ÖPNV ausdrücklich in das Vergabegesetz aufgenommen. Die VDV-Landesgruppe hat im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens des Hessischen Landtags von Mai bis Dezember 2014 detailliert und konstruktiv-kritisch Stellung bezogen und sich mit den Partnern in der Branche sowie den Mitgliedsunternehmen umfangreich abgestimmt. Die dem Gesetz entsprechende tarifliche Entlohnung muss nicht nur zu Beginn der Leistung bzw. zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe vorgenommen werden, sondern für die gesamte Ausführung – im ÖPNV also für die Laufzeit des Verkehrsvertrags. Auch sind Erhöhungen der Entgelte nach dem entsprechenden Tarifvertrag vorgesehen. Das Gesetz sieht weiter vor, dass der Bieter die Vergütung nach einem in Hessen repräsentativen Tarifvertrag vorzunehmen hat. Die Feststellung der maßgeblichen Tarifverträge und deren entgeltrelevanter Bestandteile erfolgt durch einen bei dem für das Tarifwesen zuständigen Ministerium (Hessisches Ministerium für Soziales und Integration) einzurichtenden Beirat. Ordnungspolitische Ansatz des VDV war es, auch insgesamt deutlich zu machen, dass wir im bestehenden europäischen, nationalen und hessischen Rechtsrahmen ein gutes Instrumentarium im Nebeneinander von Wettbewerb und Direktvergabe im ÖPNV haben. Es

gab für den VDV also keinen Grund, diesen von der EU-Verordnung 1370/2007 aufgezeigten Erfolgsweg ausgerechnet bei einem angestrebten Gesetz, das ja zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen beitragen soll, zu verlassen. Diesen Hinweisen wurde nachgegangen. Es bleibt zunächst abzuwarten, wie das Gesetz nun umgesetzt werden wird. Für den ÖPNV werden die neuen Regelungen in den Ankündigungen der Vergaben ab September 2015 Eingang finden.

## Mobilitätspolitik für Hessen

Mathias Samson, Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, stellte der VDV-Landesgruppe im Rahmen ihrer Gruppenversammlung im Frühjahr die Eckpunkte des Maßnahmenpaketes für eine zukunftsfähige Mobilität des Landes Hessen vor. Nur mit einer angemessenen Schwerpunktsetzung werde es auch in Zukunft möglich sein, für alle Menschen eine umweltschonende Mobilität und die Versorgung mit Gütern sicherzustellen.

Dazu müssten neben dem Land Hessen auch die Aufgabenträger, der Bund und die Kommunen Rahmenbedingungen schaffen, mit denen die Unternehmen bei ihren Aufgaben und der Hervorbringung eines attraktiven Angebotes unterstützt werden können. Vorhaben der Landesregierung sei es, bestehende Engpässe durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Hessen und insbesondere in der Metropolregion FrankfurtRheinMain gezielt aufzulösen. Ebenso müsse den besonderen Problemstellungen in den ländlichen Gebieten Hessens Rechnung getragen werden.



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

# Ziele verwirklichen

Die Stichworte des Jahres 2014 im ÖPNV sind: Fortentwicklung der ÖPNV-Finanzierung wie die Nachfolgeregelung der §45a-Mittel, Busförderung, Landesbusnetz und Maßnahmenentwicklung zur Milderung der negativen Folgen des demografischen Wandels. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (NE) nutzen die Förderung nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) dank der niedersächsischen Co-Finanzierung. Weiteres Stichwort der Branche für 2014 ist die Reaktivierung von Schienenstrecken im Personennahverkehr und von Haltepunkten.



oben: Güterzug der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS)

unten: Die Linie 4 der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)

Die Stichworte zeigen, dass 2014 ein Mangel an Themen, sowohl im Eisenbahnverkehr als auch im ÖPNV, nicht gegeben war. Während 2013 das Tariftreue- und Vergabegesetz in sehr kurzer Zeit beschlossen wurde, bedürfen die o.g. Handlungsfelder doch einer grundlegenden Bearbeitung der Landesverwaltungen. Analog aufwendig sind die vielfältigen Abstimmungen und die Klärung der Detailfragen, die von der Landesgruppengeschäftsstelle vorgenommen werden.

Im Sommer 2014 übereichte eine Arbeitsgruppe, die aus Vertretern der Aufgabenträger, des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) und des VDV gebildet wurde, einen Vorschlag zur zukünftigen ÖPNV-Finanzierung. Wesentliches Kennzeichen des Vorschlages ist, dass Verwerfungen gegenüber der heutigen Situation vermieden werden und ein den demografischen Veränderungen aufgreifender Korrekturfaktor berücksichtigt werden sollte. Seither wird der Vorschlag von den zuständigen Stellen des Landes geprüft.

Im Herbst 2014 legte das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine Förderrichtlinie zur Busförderung vor. Die Landesgruppe hatte frühzeitig einen Vorschlag entwickelt, der eine kurzfristige Reaktion erlaubte. Aufgrund der Fristverlängerung zur Stellungnahme, die von den Aufgabenträgern beantragt wurde, konnte die Arbeit 2014 leider nicht abgeschlossen werden. Aus Sicht des VDV sollten nur Neufahrzeuge gefördert werden, wobei es sich um Niederflurfahrzeuge (mindestens low-entry) handeln muss, die die EURO-VI-Norm erfüllen. Es wurde auch gefordert, erdgasbetriebene Fahrzeuge sowie sog. Hybridfahrzeuge mit erhöhten Fördersätzen zu fördern.

Nach einer Unterbrechung im Herbst des Jahres 2014 wurde die Bearbeitung und Entwicklung eines

Landesbusnetzes fortgeführt. Der gebildete Arbeitskreis verständigte sich auf Kriterien, um ein Landesnetz systematisch entwickeln zu können. Wenn die rechtlichen und finanziellen Fragestellungen Anfang 2015 geklärt worden sind, sollen erste Pilotvorhaben umgesetzt werden.

Die Erweiterungen der Stadtbahnnetze in Hannover und Bremen wurden 2014 abgeschlossen. Während die Verlängerung des Stadtbahnnetzes in Bremen nach Lilienthal führt, wurde im Dezember die Strecke der Stadtbahn nach Hannover-Misburg dem Verkehr übergeben.

Landesthema im Eisenbahnverkehr war die Fortführung der Untersuchung zur Reaktivierung des SPNV und von Haltepunkten. Von ehemals 68 Untersuchungsstrecken wurde das Untersuchungsspektrum auf acht Strecken reduziert. Sie werden nun auf Basis der standardisierten Bewertung abschließend analysiert. Erste Ergebnisse werden im ersten Quartal 2015 erwartet. Die Untersuchungen der Haltepunkte wurden hingegen erst aufgenommen. Die komplexen Entscheidungsverfahren wurden von der Geschäftsstelle und den betroffenen VDV-Mitgliedsunternehmen mit dem üblich hohen Sachverstand begleitet und vorangebracht.

Schließlich haben die nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (NE) die Chancen für eine Förderung in hohem Maße genutzt. Um die günstige niedersächsische Fördersituation den Unternehmen nahezubringen, wurde von der Landesgeschäftsstelle eine Fortbildungsveranstaltung organisiert, die alle Facetten der Antragstellung beleuchtete. Knapp 70 Prozent der zur Verfügung stehenden Bundesmittel wurden in Niedersachsen investiert

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

# Der Norden kämpft für eine bessere Infrastruktur und eine ausreichende und gerechte Finanzierung des ÖPNV

Herausragendes und länderübergreifendes Thema war im Jahr 2014 die Länderkonferenz der Infrastrukturinitiative für die Metropolregion Hamburg. So diskutierten am 19. Juni im ehemaligen Hauptzollamt Hafen Hamburg namhafte Vertreter aus Politik und Wirtschaft, unter ihnen auch Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz, vor rund 200 geladenen Gästen lebhaft über sinnvolle Verkehrslösungen für die wachsende Metropolregion Hamburg.

Die Teilnehmer der Länderkonferenz in Hamburg waren sich darin einig, dass ein Masterplan Verkehr erforderlich ist, um die Modernisierung sowie den gezielten Ausbau der Infrastruktur voranzubringen. Konkret ging es um strukturprägende Projekte wie den gezielten Ausbau der Hafeninfrastuktur und der Hafenhinterlandanbindung einschließlich der Modernisierung der Schleusentechnik des Nord-Ostsee-Kanals, um den Ausbau des Schienenverkehrsknotens Hamburg mit dem Hamburger Hauptbahnhof und um den Ausbau der S 4 sowie – zur Bewältigung des zunehmenden Straßengüterverkehrs – um den Bau der Hafenuferspange bzw. der A 26 und um den Weiterbau der A 20.

## **Hamburg**

Angesichts stetig steigender Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr und der daraus erwachsenden Herausforderungen an höhere Kapazitäten wird das Bussystem umfassend modernisiert und ausgebaut. Dadurch sollen vor allem bei den stark ausgelasteten Metrobuslinien die Kapazitäten gesteigert, die Reisegeschwindigkeit erhöht, die Pünktlichkeit verbessert und der Komfort ausgebaut werden. Die Busbeschleunigung als notwendiger und wichtiger Baustein führt zu einem stabileren und gleichmäßigeren Betrieb mit verbessertem Angebot durch zusätzliche Fahrten. Ebenso wurden die Weichen gestellt für den langfristigen Ausbau des Schnellbahnnetzes mit Verlängerung bzw. Neubau der U-Bahnlinien 4 und 5 sowie der S-Bahnlinien 4 und 21. Eine spürbare Verbesserung für die Fahrgäste ist zudem die neue Echtzeitauskunft, mit der die Fahrgäste seit Juli 2014 über die HVV-Internetseite oder die HVV-App stets aktuelle Echtzeitinformationen bei Schnellbahnen zu Fahrplanabweichungen, Fahrtausfällen, zusätzlichen Fahrten oder zur Sperrung von Strecken abrufen können. Bis zum Jahr 2016 sollen dann zu allen Bussen, Bahnen und Fähren im HVV die aktuellen Informationen zur Verfügung stehen.

## **Mecklenburg-Vorpommern**

Die Interessen- und Lobbyarbeit war insbesondere geprägt von der künftigen Sicherung der finanziellen Mittel für den ÖPNV. So kam es im November zu einem Treffen des VDV-Nord-Vorstands mit Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, in dessen Rahmen über die

Finanzierbarkeit der Verkehrsleistungen diskutiert und vom VDV auf die (drohenden) Fehlentwicklungen im ÖPNV aufmerksam gemacht wurde. Denn angesichts der Pläne der Landesregierung zur Neuordnung der relevanten Mittel für den Zeitraum ab 2018 besteht die Gefahr erheblicher Verwerfungen zwischen den Aufgabenträgern untereinander bzw. zwischen den Verkehrsunternehmen. Vor diesem Hintergrund hat der VDV Nord gemeinsam mit dem privaten Verband Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen (MVO) ein Gutachten in Auftrag gegeben, das sich insbesondere mit Fragen der gewünschten Zweckbindung und gerechten Verteilung der Mittel auseinandersetzt. Hinsichtlich der Fördermittel für die Busbeschaffung ist es durch hartnäckiges Nachfragen und wiederkehrende Aufforderungen an das Ministerium letztlich erfolgreich gelungen, dass die betroffenen Verkehrsunternehmen die längst bewilligten Mittel bis Ende des Jahres auch tatsächlich erhalten haben.

## **Schleswig-Holstein**

Die Verbandsarbeit war geprägt von einer Vielzahl von Gesprächen mit und Eingaben bei dem Verkehrsministerium, gerade aufgrund des Vorsitzes des Landes in der Verkehrsministerkonferenz. Inhaltlich ging es dabei insbesondere um die Notwendigkeit der zeitnahen Erhöhung der Regionalisierungsmittel und deren Dynamisierung, aber auch um die Forderung nach einer besseren und trotz demografischer Folgen gesicherten Finanzierung des ÖPNV und SPNV im Land. Dabei arbeitete die Landesgruppe intensiv daran, der Politik aufzuzeigen, welche Verkehrsprojekte den effektivsten und effizientesten volkswirtschaftlichen Nutzen bringen – bis hin zur Einführung bzw. zum Ausbau von Elektromobilität auf Schiene und Straße. Zudem ist die Umwandlung der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) zum neuen Aufgabenträgerverbund NAH.SH GmbH aktiv und kritisch begleitet worden. Dabei wurde erreicht, dass die Tarifgemeinschaft der Verkehrsunternehmen, die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH), mit ihren Zuständigkeiten erhalten bleibt.

## **Dr. Joachim Schack**

*Geschäftsführer*

*VDV-Landesgruppe Nord*

T 0431 61427 · schack@vdv.de

# Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die Stadtbahnssysteme in Nordrhein-Westfalen

Die Stadtbahninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen muss dringend grundsaniert werden. Die Erkenntnis ist nicht neu, aber die kommunalen Haushalte sind mit diesen Erneuerungs- und Investitionen finanziell überfordert. Um das von der Landesregierung betonte Ziel „Erhalt vor Neu- und Ausbau“ umzusetzen, sind neue Lösungen notwendig. Deshalb schlägt der VDV NRW vor, diese Erneuerungsinvestitionen über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zu finanzieren.

Ein System für die Finanzierung von Erneuerungsinvestitionen in die Stadtbahnen muss gewährleisten, dass Kommunen und Unternehmen – wirtschaftliches Handeln vorausgesetzt – dauerhaft in der Lage sind, ihre Anlagen auf einem zeitgemäßen Stand der Technik zu halten und den Fahrgästen, z. B. an Haltestellen, ein einladendes Ambiente zu offerieren.

Die Grunderneuerung der Eisenbahninfrastruktur liefert für die Stadtbahnssysteme in NRW das Vorbild. Die Finanzierungsverpflichtung der öffentlichen Hand ist nicht nur für den Neu- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur anerkannt und politisch akzeptiert, sondern auch und gerade für den Erhalt und die Erneuerung.

Instrument für den Erhalt und für die Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Sie definiert von der DB AG einzuhaltende Qualitätsstandards und gewährt im Gegenzug eine verlässliche, für mehrere Jahre gesicherte finanzielle Förderung für den gesamten Erhalt der Infrastruktur. Diese Regelung der Infrastrukturerneuerung zwischen dem Bund und der DB AG soll für Stadtbahnen in NRW adaptiert werden.

Der Fördergeber schließt mit den einzelnen Stadtbahnunternehmen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab. Diese regelt die von den Unternehmen (bzw. der Kommune, wenn sie Eigentümer der Infrastruktur ist) mindestens einzuhaltenden Qualitätsparameter (Verschleißgrad, Alter, Verfügbarkeit der jeweiligen Komponente usw.) sowie die Höhe der finanziellen Förderung.



VDV NRW will mit Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung die marode Infrastruktur beheben

Diese Förderung wird längerfristig – d. h. mindestens über fünf Jahre – verlässlich bereitgestellt. Die Höhe bemisst sich nach Pauschalwerten. Unternehmen bzw. Kommunen erhalten grob differenziert jährlich einen bestimmten Betrag, z. B. je km/Strecke ober- bzw. unterirdisch und je Haltepunkt ober- bzw. unterirdisch. Werden die vereinbarten Qualitätsparameter nicht erfüllt, gibt es Abzüge. Nicht verbrauchte Mittel können auf die nächste Periode vorgetragen und höhere Ausgaben in einer Periode vorfinanziert werden.

In erster Linie sollten die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen aus der erwarteten höheren Zuweisung des Bundesregionalisierungsgesetzes bzw. der geänderten horizontalen Mittelverteilung unter den Ländern dotiert werden. Zumindest für den Einstieg wäre aber auch eine Umschichtung aus vorhandenen Fördertatbeständen denkbar.

Bislang werden die Erneuerungsinvestitionen von den Zweckverbänden entweder nicht gefördert oder sie verlangen in unterschiedlicher Intensität eine Funktionsverbesserung als Fördervoraussetzung. Diese situative Förderung ermöglicht keinen systematisch angelegten Prozess zur kontinuierlichen Reinvestition in die Anlagen. Zudem ist die Projektförderung ungeeignet, da sie einen erheblichen Verwaltungs- und Zeitaufwand erfordert, ohne dass hier eine politische Gestaltungsentscheidung notwendig wäre. Eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat zudem einen systemimmanenten Anreiz zu wirtschaftlichem Verhalten. Die Unternehmen und Kommunen erhielten finanzielle Planungssicherheit und es würde Transparenz über den Anlagenzustand und das Investitionsverhalten erzeugt werden.

Bevor an Neu- und Ausbau gedacht wird, muss das Vorhandene erhalten werden. Deshalb soll der Vorschlag gemeinsam mit dem Land schnell konsensfähig weiterentwickelt werden.

**Volker Wente**

*Geschäftsführer*

*VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen*

T 0221 57979-138

wente@vdv.de



# VDV-Landesgruppe Ost 2014 – Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt

Die gesellschaftliche Funktion von Eisenbahnverkehr und ÖPNV rückt zunehmend ins Blickfeld der verkehrspolitischen Arbeit der Landesgruppe. Welche Lösungen bieten wir an und welche finanziellen Mittel sind dafür erforderlich? Zuletzt stand dabei der ländliche ÖPNV im Mittelpunkt unseres Interesses.

Auch im ländlichen Raum will der ÖPNV zuerst einmal seine anerkannten Stärken ausspielen. Das ist das Ergebnis einer Studie des VDV Ost aus dem Jahr 2014, die am 3. Februar 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Diese Studie, die beim VDV Ost als Broschüre erhältlich ist, ordnet die Struktur der Angebotsformen und stellt die Bedeutung von Hauptachsen besonders heraus. Zur Kostensenkung werden auch Lösungen zur Einbeziehung von Pkw-Fahrten in das System des ÖPNV offen erwogen.

Am 3. Februar 2015 diskutierten Vertreter der Landesregierung, des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB), des Planungsbüros für Verkehr sowie der Verkehrsgesellschaft Belzig in einer Podiumsrunde über die Zukunft des ländlichen ÖPNV in Brandenburg. Zuvor hatte die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung Kathrin Schneider auf die strukturelle Bedeutung des ÖPNV für die Landesentwicklung hingewiesen und deutlich gemacht, dass das Land den Stadt-Umland-Beziehungen in den kommenden Jahren große Aufmerksamkeit schenken will.

## Beispiele für neue Initiativen im ländlichen ÖPNV

In der Landesgruppe Ost des VDV gibt es inzwischen eine Reihe von besonders innovativen Ansätzen für den ÖPNV, unter denen der kombiBUS in der Uckermark und der PlusBus besonders hervorzuheben sind.

Der Kombibus in der Uckermark



PlusBus am Tag der Betriebsaufnahme

Während es den kombiBUS bereits seit einigen Jahren gibt, hat sich der PlusBus – zunächst vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) erfunden – nun auch bis in den VBB hinein entwickelt. Seit Dezember 2014 fährt der PlusBus Hoher Fläming der Verkehrsgesellschaft Belzig als vertakteter und auf Direktbeziehungen ausgerichteter Linienverkehr mit guten Umsteigemöglichkeiten zum SPNV.

## Weitere Aktivitäten

Auch 2014 hat der VDV Ost wieder die Investitionslücke im ÖPNV in den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt ermittelt. Beide Broschüren sind beim Geschäftsführer der Landesgruppe erhältlich.

Für den Schienengüterverkehr haben wir am Beispiel des Rail & Logistik Centers Wustermark aufzeigen können, welche Potenziale sich derzeit entwickeln und wie wichtig die Unterstützung durch die Länder wäre.

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

# Verkehrspolitische Weichenstellungen für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität

Die Landtagswahlen in den Freistaaten Sachsen und Thüringen erforderten im immer schwieriger werdenden gesellschaftlichen und politischen Umfeld ein intensives Lobbying für Busse und Bahnen. Schließlich „konkurriert“ unsere Branche bei der Finanzausstattung mit nicht minder wichtigen anderen gesellschaftlichen Bereichen.

Die notwendige Platzierung der verbandspolitischen Themen konnte deshalb nur durch fachlich fundierte Konzepte und Projekte die erforderliche Aufmerksamkeit im politischen und gesellschaftlichen Raum erhalten. Der demografische Wandel, die abnehmende Bevölkerung im ländlichen Raum, die Stabilisierung der Schülerzahl durch partielle Geburtenzunahme, das Wachstum der Bevölkerung und die zunehmende Migration in den städtischen Räumen sowie die Konzentration von öffentlichen Einrichtungen der Bildung, Kultur, Versorgung, Verwaltung, Dienstleistungen und der sozialen Betreuung sind Tendenzen, denen konzeptionell Rechnung getragen werden muss. Denn die beschriebenen Entwicklungstendenzen führen, auch im ländlichen Raum, zu einer Zunahme von Mobilitätsanforderungen. Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit (Verminderung des Ressourcenverbrauchs und des Ausstoßes von Lärm- und Schadstoffemissionen) können nur Lösungen auf Basis von mehrstufig differenzierten und hierarchisierten ÖPNV-Gesamtkonzepten bei ausreichender und verstärkter Finanzierung zukunftsfähig sein. Dies wurde in der Verbandsarbeit aufgegriffen und an wenigen entscheidenden Schlüsselprojekten exemplarisch konzentriert in den Fokus der kommunikationspolitischen Arbeit der Landesgruppe gestellt.

## **Thüringen**

Im Freistaat Thüringen wurden in einer Vielzahl von Veranstaltungen die Positionen der VDV-Landesgruppe in die Diskussion eingebracht. Im Wesentlichen ging es dabei um die Förder- und Finanzierungskulisse des ÖPNV (Betrieb und Investitionen, Ausgleich der Mehraufwendungen und Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr, Strukturen und Organisation). Das Ergebnis ist ein ÖPNV-Angebot auf hohem Niveau mit modernen Fahrzeugen und Anlagen. Notwendige Impulse der Weiterentwicklung des ÖPNV betreffen vor allem die Verbesserung der Aufgabenträger- und verkehrssystemübergreifenden Kooperation. Hier stellte der Thüringer VDV seine durch entsprechende konzeptionelle Projekte unteretzten verkehrspolitischen Erwartungen an die künftige Landespolitik in den Mittelpunkt der Arbeit.

Wichtigstes strategisches Handlungsfeld im Portfolio der Themen war hierbei die Entwicklung und Kommunikation des Projektes Thüringer

RegioNetz; das ist ein zentralörtliches landesweites Bus-Bahn-Netz als künftiges Grundgerüst des ÖPNV in Thüringen. Erfreulich ist, dass dieses Projekt und weitere vom VDV gesetzten thematischen Schwerpunkte nicht nur im Landtagswahlkampf eine große Rolle spielten, sondern auch im Koalitionsvertrag der neuen Regierungskoalition Eingang gefunden haben.

## **Sachsen**

Im Freistaat Sachsen wurde schwerpunktmäßig auf der Grundlage der VDV-Untersuchung des Investitionsbedarfs von Fahrzeugen und Anlagen des straßengebundenen ÖPNV der notwendige investive Erhaltungs- und partielle Erweiterungsbedarf in den städtischen Ballungs- und Verdichtungsräumen thematisiert. Ein entscheidender Punkt der verbandspolitischen Arbeit war die gutachterlich untersetzte Kommunikation der Notwendigkeit einer ausreichenden, planbaren und zu verstetigenden Finanzierung der Mindereinnahmen und Mehraufwendungen im Ausbildungsverkehr. Dies ist gerade existenziell entscheidend für die nachhaltige Sicherung des ÖPNV im ländlichen Raum. Weiteres Schwerpunktthema war die Unverzichtbarkeit der Weiterentwicklung von Strukturen und der Organisation des ÖPNV in Sachsen. Auch hier kann erfreulich konstatiert werden, dass sich entscheidende Kernforderungen des VDV Sachsen im Koalitionsvertrag der neuen sächsischen Staatsregierung wiederfinden.

## **Matthias Scheidhauer**

*Geschäftsführer*

*VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen*

T 03643 498964

scheidhauer@vdv.de

# Einsatz für eine auskömmliche und verlässliche ÖPNV-Finanzierung

Die politische Unterstützung der Mitgliedsunternehmen zur Sicherung auskömmlicher Finanzierungsstrukturen für den ÖPNV und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Rheinland-Pfalz und dem Saarland stand 2014 in vielerlei Hinsicht im Mittelpunkt der Arbeit der Landesgruppe.

## Rheinland-Pfalz

Auch im Jahr 2014 war noch einmal das Landesgesetz zum Ausgleich der rabattierten Ausbildungsfahrkarten im ÖPNV ein bedeutsamer Aspekt der politischen Arbeit. Nachdem die EU-Kommission das Modell nach eingehender beihilferechtlicher Prüfung zu Jahresbeginn notifiziert hatte, begleitete die Landesgruppe intensiv das Gesetzgebungsverfahren und erwirkte dabei eine Klärung, dass die Ausgleichszahlungen auch künftig nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen werden. Die neue Landesregelung trat rückwirkend zum 1. Januar 2014 in Kraft und führt für die Verkehrsunternehmen zu einem Ausweg aus der bisherigen Abwärtsspirale bei den Ausgleichsmitteln. Nicht zuletzt deshalb hatte sich die Landesgruppe über viele Jahre hinweg immer wieder für dieses Modell eingesetzt.

Zudem hat die Landesgruppe die Entwicklung und nachhaltige Sicherung der Finanzierungsgrundlagen der Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz zu einem Schwerpunkt ihrer politischen Arbeit gemacht. Auf die Verbände kommen in den nächsten Jahren vielschichtige neue Aufgaben zu – beispielsweise bei der Verknüpfung von Verkehrsträgern, der Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum oder der Erfüllung von Kundenanforderungen im Bereich Mobilität 4.0. Dabei sind sie auf verlässliche und auskömmliche Finanzierungsmittel angewiesen. Die Landesgruppe hat dazu eine Arbeitsgruppe eingesetzt und kämpft gemeinsam mit den Verbänden beim Land für eine ausreichende Finanzierung.

## Saarland

Im Saarland steht nach dem Auslaufen der „Allianz für den ÖPNV“ eine Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung an. Trotz immer enger werdender finanzpolitischer Vorgaben und des Diktats der Schuldenbremse konnte erreicht werden, dass die bestehenden Mittel für den ÖPNV zunächst gesichert werden: Die Allianz wird um ein weiteres Jahr verlängert und mit den bisherigen Mitteln fortgeschrieben. Eine dringend notwendige Lösung, die den Verkehrsunternehmen Planungssicherheit über 2015 hinaus gibt, ist aber noch nicht in Sicht. Die VDV-Landesgruppengeschäftsstelle wird die Mitgliedsunternehmen nach Kräften dabei unterstützen, gemeinsam mit dem Ministerium ein langfristiges Folgemodell zu erarbeiten.



„Gemeinsam mobil im Saarland“: Staatssekretär Stephan Kolling eröffnete die Fachtagung und begrüßte die rund 150 Teilnehmer

Das im Südwesten allgegenwärtige Thema „Sicherung des öffentlichen Verkehrs in der Fläche vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung“ war auch 2014 Teil der Landesgruppenarbeit: So veranstaltete der VDV Südwest im November 2014 gemeinsam mit dem Ministerium für Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie in Saarland die Fachtagung „Gemeinsam mobil im Saarland“. Im Mittelpunkt standen die Bedeutung des ÖPNV für die soziale Teilhabe der Menschen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sowie die Anforderungen, die sich an den ÖPNV im Hinblick auf eine gesetzlich geforderte „vollständige Barrierefreiheit“ stellen. Kommunen und Verkehrsunternehmen stehen hier noch vor großen Herausforderungen – insbesondere in Fragen der Finanzierung. Angesichts der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe, welche die Herstellung von Inklusion und Barrierefreiheit darstellt, sieht die Landesgruppe auch den Bund in der Verantwortung, über die bisherigen Finanzierungsinstrumente hinaus die selbst gesteckten und ambitionierten Ziele zu unterstützen.

## Christian Hoffmann

Geschäftsführer  
VDV-Landesgruppe Südwest  
T 06131 126861  
christian.hoffmann@vdv.de



---

# VDV-Organisationen

---

# (((eTicket Deutschland weiter auf Wachstumskurs

Das erfolgreiche Wachstum im Jahr 2013 wurde auch 2014 fortgesetzt: Mehr als 320 Verkehrsunternehmen und -verbände haben sich inzwischen für eine Teilnahme entschieden und befinden sich im Wirkbetrieb oder in der Planung für das eTicket auf Basis der VDV-Kernapplikation. Aktuell werden über die Systeme von (((eTicket Deutschland rund 1,8 Mrd. Euro Fahrgeeldeinnahmen abgewickelt. Der Bau von IPSI und die Entwicklung der Nahfeldkommunikation (Near Field Communication (NFC)) markieren Meilensteine in der digitalen Vernetzung.

Das (((eTicket Deutschland wächst weiter: Im Jahr 2014 haben weitere 70 Verkehrsunternehmen und -verbände den Teilnehmervertrag unterzeichnet. Im Juni wurde die zehnmillionste Chipkarte ausgegeben. Zum Jahresabschluss 2014 belief sich die Zahl bereits auf 11,3 Mio. Chipkarten und markiert damit das wachstumsstärkste Jahr in der Geschichte des VDV eTicket Service. Hierfür ist maßgeblich die wachsende Zahl der Verkehrsunternehmen und -verbände verantwortlich, die den Wirkbetrieb ihrer eTicket-Systeme aufgenommen haben und als Vorreiter ihre Erfahrungen in die Branche einbringen. 2014 haben u. a. Regionen wie München, Koblenz und unser europäischer Nachbar Luxemburg den Wirkbetrieb begonnen. Der Luxemburger Verkehrsverbund hat sich nach einer qualitativen Abwägung für den Einsatz der VDV-Kernapplikation (VDV-KA) entschieden, um den Anforderungen an den Grenzverkehr in drei Nachbarländern gerecht zu werden. Hierzu verwendet er nicht nur den gemeinsamen Standard, sondern hat sich direkt an die zentralen Systeme in Deutschland angeschlossen.

## **Neue Entwicklungen rund um die VDV-Kernapplikation**

In das VDV-KA-Servicepaket 1.3.0 sind erneut zahlreiche Erfahrungen von Anwendern eingeflossen. Dabei handelt es sich neben Präzisierungen und Korrekturen der Spezifikationen auch um neue, optional nutzbare Funktionen der VDV-KA. Hierbei sind insbesondere die Einführung von Produkt- und Kontrollmodulen sowie zusätzliche Optionen für die Nutzung des Kontrollservice (KOSE) zu nennen.

Mit der Neuausrichtung des VDV eTicket Service rückten auch der Know-how-Transfer und das Wissensmanagement deutlich stärker in den Fokus. Hieraus entwickelte sich eine eigene Seminarreihe rund um die Themen der VDV-KA. Aufgrund des hohen Zuspruchs und der starken Nachfrage werden diese Seminare in den kommenden Jahren fortgesetzt. Neuen Teilnehmern an (((eTicket Deutschland ermöglicht die Überarbeitung des Produktportfolios für die VDV-KA in (((eTicket Ready, FULL (((eTicket und (((eTicket Barcode einen leichteren Zugang zu den Varianten und Einsatzmöglichkeiten des elektronischen Fahrgeldmanagements.

## **Digitale Vernetzung erreicht weiteren Meilenstein**

Zum Jahresende 2014 startete eine leise Revolution im ÖPNV. Im Dezember wurde mit der Realisierung von IPSI begonnen. Ende 2015 wird IPSI zur Verfügung stehen und ermöglichen, dass alle angeschlossenen Partner gegenseitig Tickets mit ihrer Smartphone-App vertreiben können. Für den Fahrgast bedeutet dies eine umfangreiche Serviceerweiterung. Mit seiner bereits installierten Handyapplikation kann dieser auch in fremden Tarifgebieten ein passendes (((eTicket kaufen und den lokalen ÖPNV in Anspruch nehmen. Insgesamt realisiert dies die weitere Verschmelzung von Vertrieb und Fahrplanauskunft. Der VDV eTicket Service hat im vergangenen Jahr verstärkt Arbeitsstrukturen geschaffen, um diesen Prozess voranzubringen.

Spätestens nach der Entscheidung von Apple, in seinen neuen Geräten NFC zu verwenden, konkretisierte sich die Diskussion um Standards und Einsatzmöglichkeiten von NFC. Die Potenziale für den ÖPNV sind hier sehr vielversprechend. Chipkarte und Smartphone werden perspektivisch miteinander verschmelzen. Der NFC-Chip wird mittelfristig den Barcode ablösen können, was zu einer drastischen Verkürzung der Kontrollzeiten für Handytickets führen wird. Der VDV eTicket Service hat hier erste Grundlagen erarbeitet, mit denen verschiedene Szenarien für die ÖPNV-Branche betrachtet werden können. Darüber hinaus arbeitet der VDV eTicket Service aktiv in internationalen Standardisierungsgremien mit, um eine Harmonisierung des NFC-Standards und internationale Chipkartenstandards zu erarbeiten. Dies ist eine zwingende Voraussetzung für den fehlerfreien Einsatz des eTickets im Smartphone.

## **Sjef Janssen**

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

## **Nils Zeino-Mahmalat**

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

# Fachkraft im Fahrbetrieb – berufsbegleitende Nachqualifizierung für Berufserfahrene

Erwiesenermaßen erleichtert eine Berufsausbildung den Unternehmen die Besetzung freier und offener Stellen. Für die betriebliche Personalplanung sind Auszubildende ein wichtiger Faktor. Mit dem Berufsbild Fachkraft im Fahrbetrieb existiert seit über zehn Jahren auch für die zahlenmäßig größte Beschäftigtengruppe in den Verkehrsunternehmen, das Fahrpersonal, eine entsprechende Strategie. Neben der jugendlichen Erstausbildung haben in den letzten zwei Jahren auch Maßnahmen für eine Nachqualifizierung Raum gegriffen, die Beschäftigte auf die IHK-Externenprüfung zur Fachkraft im Fahrbetrieb vorbereiten.



U-Bahn-Station  
Heumarkt in Köln

1200 Fachkräfte im Fahrbetrieb sind derzeit in nahezu 100 Unternehmen tätig. Knapp 1000 junge Menschen befinden sich zurzeit in der Ausbildung für das Berufsbild. Die ausbildenden Unternehmen sind überzeugt, dass die an den Beruf gebundenen Kenntnisse und Fähigkeiten wesentliche Voraussetzungen darstellen, um den steigenden Anforderungen an professionelle Mobilitätsarbeit mit Bus und Bahn gerecht zu werden. Die Idee, nicht nur junge Menschen, sondern auch langjährig Beschäftigte aus den Fahr- und Betriebsdiensten in die Qualifizierung zur Fachkraft im Fahrbetrieb einzubeziehen, ist die logische Konsequenz dieser Professionalisierungstendenz.

Damit wird eine Beschäftigtengruppe in die Qualifizierung integriert, die überwiegend aus sog. beruflichen Quereinsteigern besteht, deren Tätigkeit mit dem Stigma des An- und Ungelernten versehen ist. Wer keine abgeschlossene Berufsausbildung nachweisen kann oder seit vier Jahren einer fachfremden Tätigkeit, die nicht dem gelernten Beruf entspricht, nachgeht, gilt in Deutschland als ungelernt und angelernt. Was liegt angesichts des enormen personellen Bedarfs in den kommenden Jahren also näher, als aus diesen Beschäftigten Fachkräfte im Fahrbetrieb zu machen.

## **Profis mit Selbstwertgefühl**

Für die engagierten Mitarbeiter des Fahr- und Betriebsdienstes eröffnen sich damit neue Perspektiven. Langjährig Beschäftigte können mit dem Berufsabschluss ihre unschätzbaren beruflichen Erfahrungen gewinnbringend mit den neu erworbenen Kompetenzen verbinden. Sie können sich neue

betriebliche Handlungsfelder erschließen, sind für die berufliche Zukunft besser gerüstet und erhöhen ihre Arbeitsplatzsicherheit. Sie wachsen zu Profis mit einem höheren Selbstwertgefühl heran. Das tut ihnen, ihrer Arbeit und ihrem Unternehmen gut.

In den Jahren 2013 und 2014 hat die VDV-Akademie in drei Lehrgängen 55 Fahrdienstbeschäftigte der städtischen Nahverkehrsunternehmen in Osnabrück, Hannover, Hameln, Essen, Düsseldorf, Solingen und Münster auf die IHK-Abschlussprüfung zur Fachkraft im Fahrbetrieb vorbereitet. Für die Teilnehmer war die Vorbereitung sehr hart. Sie mussten sich den Wissensstoff in 35 Tagen theoretischem Unterricht und rund 30 Tagen Praxislernen in ihren Unternehmen aneignen, für den die jugendliche Erstausbildung drei Jahre vorsieht. In den zu absolvierenden Prüfungen – eine umfangreiche schriftliche und zwei praktische – werden nämlich keine Unterschiede zwischen den beiden Gruppen gemacht.

Für die Lehrgangsteilnehmer waren ihre Mühen von Erfolg gekrönt. Womit niemand, weder bei den Dozenten und in den Unternehmen noch bei den Teilnehmern, gerechnet hatte: Alle 55 haben ihre Prüfung bestanden und sind nun Fachkräfte im Fahrbetrieb.

Da mehr und mehr Unternehmen dazu übergehen, die Zugangsvoraussetzungen bspw. für Verkehrsmeister- oder Leitstellenfunktionen an den Abschluss Fachkraft im Fahrbetrieb zu koppeln, kommt der Möglichkeit einer Nachqualifizierung für an- und ungelernte Fahrdienstbeschäftigte eine große Bedeutung zu. Aus diesem Grund wird die VDV-Akademie ab 2015/2016 Nachqualifizierungsmaßnahmen für Berufserfahrene in regelmäßigen Abständen anbieten. Diese Maßnahmen können über verschiedene Fördertöpfe der Bundesagentur für Arbeit gefördert werden.

## **Michael Weber-Wernz**

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

# Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

Die Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) im VDV wurde im November 1998 von Dr. Wilhelm Pällmann und Prof. Dr. Dr. Günter Girnau gegründet. Ziel der Stiftung ist die Qualifizierung von Führungskräften der zweiten und dritten Ebene in den Mitgliedsunternehmen und den Unternehmen des Industrieforums des VDV. Die Geschäftsführung der Stiftung liegt bei Michael Weber-Wernz, Fachbereichsleiter Bildung im VDV und ebenfalls Geschäftsführer der VDV-Akademie. Im Jahr 2014 lud die Stiftung zum 16. Management-Symposium und zur 1. VDV-Sommeruniversität ein.

Teilnehmer der Sommeruniversität 2014



Vom 14. bis zum 19. September 2014 konnten 20 Bachelor- und Masterstudierende verschiedener Fachrichtungen exklusive Einblicke in aktuelle Entwicklungen der deutschen Nahverkehrsbranche gewinnen.

„Wenn schon, dann richtig!“ lautete das Motto, unter dem die Veranstalter im VDV Bachelor- und Masterstudierenden den öffentlichen Nahverkehr näherbringen wollten. Ziel der VDV-Sommeruniversität war es, dass die Studenten den ÖPNV von innen kennenlernen und erfahren, wie Entscheidungsprozesse in der ÖPNV-Branche entstehen.

Das exklusive Veranstaltungsformat war mit Absicht auf eine kleinere Teilnehmerzahl ausgelegt. Die Studierenden mussten sich mit einem Motivationsschreiben und einem Lebenslauf bewerben und plausibel ihr berufliches Interesse am ÖPNV erläutern. Die 20 besten Bewerber wurden zur fünftägigen Sommeruniversität eingeladen und erhielten Einblicke in die Arbeitsweise der Branche und eine sehr individuelle Betreuung vor Ort.

Im Mittelpunkt stand die Projektarbeit in Kleingruppen zu einem realen Thema aus der ÖPNV-Praxis. Die Studierenden mussten ein Nahverkehrskonzept mit Bus und Bahn für eine nordhessische Stadt entwickeln.

Die Veranstalter der VDV-Sommeruniversität sind davon überzeugt, dass alle Teilnehmer ihre guten Erfahrungen mit an die Hochschulen nehmen und dazu beitragen, dass das Format der Sommeruniversität bei Studierenden und in der ÖPNV-Branche bekannt und beliebt werden wird.

Von der Sommeruniversität profitieren nicht nur die Teilnehmer, sondern in jedem Fall auch die Verkehrsunternehmen, die diese branchenaffinen und qualifizierten Absolventen als neue Mitarbeiter gewinnen werden.

Die Sommeruniversität ist eine Kooperation zwischen dem VDV, der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG), der Universität Kassel, der SFN und der VDV-Akademie. Sie wird auch im Jahr 2015, vom 13. bis 18. September, in Kassel stattfinden.

## Das 16. Management-Symposium der SFN

60 Führungsnachwuchskräfte nahmen im Oktober 2014 am jährlich stattfindenden Management-Symposium der Stiftung, diesmal in Köln, teil. Interessante Vorträge und Diskussionen zu den Themen

- Zukunft der öffentlichen Daseinsvorsorge,
- Verkehrsstrategien für strukturschwache Regionen,
- Strategien für Personalführung und Personalgewinnung,
- Gamification in der städtischen Mobilität,
- Big Data in Verkehrsunternehmen und
- Manager zwischen Macht und Moral

standen im Mittelpunkt der Tagung. Die Vorträge des SFN-Symposiums sind traditionell eine Mischung aus branchenspezifischen, gesellschaftlichen und wirtschaftspolitischen Themen. Sie repräsentieren die Bandbreite wichtiger Fragestellungen mit einer Vielzahl von Informationen und neuen Erkenntnissen. Neben der inhaltlichen Arbeit spielt das Netzwerken eine wichtige Rolle bei den Symposien. Das nächste Management-Symposium findet vom 23. bis 25. Oktober 2015 in München statt.

Neue Website der Stiftung ab 15. Februar 2015 mit Informationen zum Inhalt und zur Arbeit der Stiftung: [stiftung-fuehrungsnachwuchs.de](http://stiftung-fuehrungsnachwuchs.de).

## Angela Struß

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

T 0221 57979-173

[struss@vdv.de](mailto:struss@vdv.de)



---

# VDV-Informationen

---

## Neuerscheinungen 2014

### **VDV-Recommendation 560 | 02/2013 – 12/2014**

Electrical Point Heating Systems for Urban DC Rail Systems

### **VDV-Recommendation 551 | 12/2014**

Overhead Contact Line Poles, Pole Foundations and Wall Anchors

### **VDV-Schrift 551 | 12/2014**

Oberleitungsmaste, Mastgründungen und Wandanker

### **VDV-Schrift 166-3 | 12/2014**

Anforderungen an die Fahrzeugsteuerung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen – Teil 3: System zur Diagnosemeldung

### **VDV-Schrift 727 | 11/2014**

Empfehlungen für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung für Ausbilder gem. BOStrab – ZAW Ausbilder/BOStrab

### **VDV-Schrift 726 | 11/2014**

Empfehlung für eine Rahmenanweisung des Unternehmers nach BOStrab

### **VDV-Schrift 706 | 09/2014**

Empfehlungen zur Gestaltung von Touch-Display-Ticketautomaten

### **VDV-Schrift 580 | 07/2014**

Isolierte Hubarbeitsbühnen für Arbeiten an Oberleitungsanlagen bis DC 1500 V

### **VDV-Schrift 230 | 07/2014**

Rahmenempfehlung für Stadt-Niederflur-Linienbusse

### **VDV-Recommendation 550 | 06/2014**

Overhead Contact Line Systems for Tramway and Light Rail Systems

### **VDV-Schrift 427 | 06/2014**

Empfehlung für Fernmeldekabel bei Gleichstrombahnen

### **VDV-Schrift 426 | 06/2014**

Lichtsignalanlagen – Beeinflussung über digitale Funktechnik

### **VDV-Schrift 423-5 | 06/2014**

Digitaler Standard für Telekommunikation im ÖPNV (DISTEL-ÖV) – Teil 5: Transport

### **VDV-Schrift 423-4 | 06/2014**

Digitaler Standard für Telekommunikation im ÖPNV (DISTEL-ÖV) – Teil 4: Kommunikation

### **VDV-Schrift 456 | Version 3.0 | 05/2014**

Standardschnittstelle Infrastrukturdatenmanagement (IDMVU)

### **VDV-Schrift 336-2 | 04/2014**

Funktionale Anforderungen für Signal- und Zugsicherungsanlagen sowie Betriebsleitsysteme des städtischen schienengebundenen Personennahverkehrs – Teil 2: Zugsicherungsanlagen

### **VDV-Schrift 886 | 02/2014**

Leitfaden – Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen

### **VDV-Recommendation 452 | 02/2014**

VDV Standard Interface: Route Network/Timetable Version 1.5

### **VDV-Schrift 431-2 | 01/2014**

Echtzeit Kommunikations- und Auskunftsplattform EKAP – Teil 2: EKAP-Schnittstellenbeschreibung

### **VDV-Schrift 431-1 | 01/2014**

Echtzeit Kommunikations- und Auskunftsplattform EKAP – Teil 1: Systemarchitektur

### **VDV-Schrift 430 | 01/2014**

Mobile Kundeninformation im ÖV – Systemarchitektur

### **VDV-Schrift 301-2 | 01/2014**

Internetprotokoll basiertes integriertes Bordinformationssystem IBIS-IP – Teil 2: Schnittstellenspezifikation v1.0

### **VDV-Schrift 301-1 | 01/2014**

Internetprotokoll basiertes integriertes Bordinformationssystem IBIS-IP – Teil 1: Systemarchitektur

## Neuerscheinungen 2014

**VDV-Mitteilung 9058 | 12/2014**

Umsetzung der Buskundenrechte-Verordnung (EU) Nr. 181/2011 in der Praxis

**VDV-Mitteilung 7509 | 12/2014**

Aufzeichnungen für Eisenbahnen nach § 4 Abs. 4 Satz 2 AEG

**VDV-Mitteilung 7032 | 11/2014**

Fragenkatalog zur Prüfung von Straßenbahnfahrern

**VDV-Mitteilung 2319 | 11/2014**

Bewertung von E-Bus-Konzepten aus der Sicht von Planung und Betrieb

**VDV-Mitteilung 7036 | 09/2014**

User Interface Design für die elektronische Aushanginformation – Iterative Konzeption und Evaluation der Nutzeroberfläche für elektronische Aushanginformationen an Haltestellen

**VDV-Mitteilung 7035 | 09/2014**

Nutzerorientierte Gestaltungsprinzipien für mobile Fahrgastinformation – Ergebnisse aus dem Projekt IP-KOM-ÖV – Feldtest Report und Pattern Katalog

**VDV-Mitteilung 7037 | 09/2014**

Leitfaden Wissensmanagement und Kompetenzplanung für Führungskräfte

**VDV-Mitteilung 7033 | 09/2014**

Nutzung von Social Media für den Kundendialog

**VDV-Mitteilung 6003 | 07/2014**

Instandhaltung und Erneuerung von Brückenbauwerken bei Bahnen des ÖPNV und nichtbundeseigenen Eisenbahnen

**VDV-Mitteilung 9722 | 06/2014**

Handlungsoptionen im Umgang mit Mobilitätsplattformen Dritter

**VDV-Mitteilung 4016 | 06/2014**

Kundeninformation für Smarte Informationsdienste

**VDV-Mitteilung 9921 | 05/2014 | verbandsintern**

Erträge und Aufwendungen 2012 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung

**VDV-Mitteilung 4528 | 05/2014**

Referenzdaten-Schnittstelle „Anschluss-sicherungsdefinition (ANSDEF)“

**VDV-Mitteilung 9721 | 03/2014**

Tarifliche und vertriebliche Einbindung ergänzender Mobilitätsangebote

**VDV-Mitteilung 9720 | 03/2014**

Grundlagen elektronischer Tarife

**VDV-Mitteilung 9053 | 03/2014**

Kalkulationsgrundlagen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit kleinen oder mittleren Netzen inkl. Erläuterungen

**VDV-Mitteilung 3312 | 03/2014**

Glossar für Signaltechnik mit englischer Übersetzung

**VDV-Mitteilung 4527 | 02/2014**

Infrastruktur-Daten-Management für Verkehrsunternehmen (IDMVU) – Anwenderleitfaden: Abbildung von straßengebundenem öffentlichem Verkehr in IDMVU

**VDV-Mitteilung 4526 | 02/2014**

Infrastruktur-Daten-Management für Verkehrsunternehmen (IDMVU) – Anwenderleitfaden: Abbildung des Fahrwegs in IDMVU

**VDV-Mitteilung 7028 | 01/2014**

Mitnahme von Mobilitätshilfen in Bussen

### **Keine Freigabemöglichkeit von Busspuren für Elektroautos | 12/2014**

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) befindet sich in den politischen Beratungen. Hierin findet sich u. a. die Möglichkeit der Freigabe von Busspuren für E-Pkw. Der VDV lehnt dieses Ansinnen ab. Zur argumentativen Unterstützung der Ablehnung wurde dieses Positionspapier erarbeitet.

### **Eckpunkte für ein Regulierungsgesetz in Deutschland | 10/2014**

Der VDV und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben ein gemeinsames Eckpunktepapier für ein deutsches Eisenbahnregulierungsgesetz verabschiedet. Unternehmensverband und Gewerkschaft empfehlen der Bundesregierung, die Regelungen aus dem Recast des ersten EU-Eisenbahnpakets 1:1 in deutsches Recht umzusetzen.

### **Kein guter öffentlicher Verkehr ohne gute akademische Forschung und Lehre! | 10/2014**

Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats des VDV vom 22. Juli 2014

### **Schienenlärm ehrgeizig mindern, Schienengüterverkehr nicht die Grundlage entziehen | 10/2014**

Gutachten „Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schienengüterverkehr aus Lärmschutzgründen“

### **VDV-Positionspapier zum Vierten EU-Eisenbahnpaket | 09/2014**

Der VDV fordert in diesem Positionspapier die europäischen Entscheidungsträger auf, der technischen Säule bei den weiteren Verhandlungen Vorrang einzuräumen, da dieses vom Sektor dringend erwartet wird. Eine Änderung der EU-Verordnung 1370 noch vor Ablauf ihrer Übergangsfrist ist verfrüht und sollte derzeit aus Gründen der Rechtssicherheit gar nicht erfolgen. Mit Blick auf die Anforderungen an Eisenbahn- und Infrastrukturunternehmen in der modifizierten Richtlinie 2012/34 sollte ausreichend Zeit für Überlegungen und Kompromissfindung genommen werden.

### **Gemeinsames Positionspapier von VDV und BAG-SPNV zu Fahrzeugfragen | 09/2014**

In einem gemeinsamen Papier setzen sich der VDV und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) unter anderem für einen flächendeckenden Gebrauchtfahrzeugmarkt im SPNV ein. Die Einrichtung eines Gebrauchtwagenmarktes dort, wo es technisch möglich und wirtschaftlich gewünscht ist, ist nur eine von insgesamt 16 Thesen, auf die sich VDV und BAG SPNV in ihrem Papier geeinigt haben. Der VDV vertritt dabei vor allem die Positionen der bei ihm organisierten SPNV-Wettbewerbsbahnen, die BAG-SPNV die der Aufgabenträger.

### **Investitionsbedarf für Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen | 02/2014**

Der VDV veröffentlichte im Februar 2014 zum dritten Mal seine Maßnahmenliste zum Investitionsbedarf für Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen aus Sicht der Nutzer.

# Broschüren und Bücher

Neuerscheinungen 2014

## Stadtbahnsysteme / Light Rail Systems

Dieses Buch behandelt mit Grundlagen, Technik, Betrieb und Finanzierung wichtige Aspekte zum Verkehrssystem „Stadtbahn“. Es gibt Einblick in die aktuellen gesetzlichen Grundlagen auf europäischer und nationaler Ebene. Es werden alle Aspekte dargestellt, die bei der Herstellung moderner Stadtbahnwagen als auch bei der grundhaften Sanierung zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus wird erläutert, wie die Anforderungen an eine zuverlässige Energieversorgung erfüllt werden können und wie Haltestellen und Fahrwege bezüglich Fahrgastkomfort, Umweltschutz und Städtebau zu gestalten sind. Aufgezeigt werden aktuelle Entwicklungen bei der kundenbezogenen Telematik, bei Betriebshöfen und Werkstätten, beim Personal und beim Störfallmanagement. Abschließend widmet sich das Buch wirtschaftlichen Fragestellungen (LCC) und zeigt die Risiken und Chancen der geänderten Gesetzeslage auf. Ferner werden die Folgen für eine zukünftige Förderung erläutert und Vorschläge zur Finanzierung gemacht. *Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen / VDV Industrieforum*  
*Bezug: [www.eurailpress.de](http://www.eurailpress.de)*



## Busse & Bahnen für eine Nachhaltige Mobilität

Die VDV-Broschüre zur Nachhaltigkeit enthält interessante Daten und Fakten zur gesellschaftlichen Bedeutung von Bussen und Bahnen. ÖPNV und Schienengüterverkehr sind Problemlöser im Klima- und Umweltschutz, beim Schutz der Ressourcen, bei der Bewältigung des Strukturwandels und des demographischen Wandels, in der Sicherung der Mobilität und beim sinnvollen Einsatz öffentlicher Finanzmittel. Anhand von zahlreichen Beispielen auf den Feldern der Generationengerechtigkeit, der Lebensqualität und der gesellschaftlichen Verantwortung dokumentiert die Broschüre den hohen Leistungsstand des ÖPNV und Schienengüterverkehrs. *Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen | Bezug: [www.vdv.de](http://www.vdv.de)*



# Zeitschriften des VDV

**Der Nahverkehr** | Offizielles Organ des VDV  
Die Zeitschrift bietet Fachwissen in qualifizierten und umfangreichen Beiträgen. Die Palette der Themen umfasst Verkehrspolitik, Verkehrsrecht und andere relevante Rechtsgebiete, Fragen der Verkehrswirtschaft, des Marketings, der Fahrzeug- und Betriebstechnik sowie der betrieblichen Organisation. In der Zeitschrift publizieren erfahrene Praktiker ebenso wie Fachleute der einschlägigen Wissenschaften.  
*Herausgeber: DVV Media Group GmbH*



**Güterbahnen** | Offizielles Organ des VDV  
In dieser Zeitschrift werden Themen rund um den Güterverkehr auf der Schiene und dessen Logistik und Vernetzung vertiefend dargestellt. Autoren aus Praxis und Wissenschaft behandeln aus verschiedenen Blickwinkeln wirtschaftliche, politische, betriebliche, technische und rechtliche Themen. „Güterbahnen“ ist somit Sprachrohr des Schienengüterverkehrs und dessen Umfelds.  
*Herausgeber: DVV Media Group GmbH*



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



# Internetangebote des VDV

## **VDV-Website**

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

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

## **Mitgliederbereich der VDV-Website**

[www.vdv.de](http://www.vdv.de) | [Mitglieder](#)

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

## **Mobi-Wissen: Onlineportal informiert über Busse und Bahnen von A bis Z**

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

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

## **VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr**

[www.gueterbahnen.com](http://www.gueterbahnen.com)

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

## **VDV-Akademie**

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

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

## **Stiftung Führungsnachwuchs**

[www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de](http://www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de)

Die Branche des öffentlichen Verkehrs hat ein großes Potenzial an interessierten, begeisterungsfähigen und begabten Mitarbeitern. Es gehört zu den wichtigsten, aber auch zu den schönsten Zukunftsaufgaben der Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, dieses Potenzial zu entdecken und weiter zu entwickeln; die jungen Menschen zu begeistern; sie „offen“ zu machen für neue Ideen und Lösungen; europäisches und globales Denken zu fördern; das Bewusstsein für Wettbewerbsfähigkeit zu verankern sowie nicht zuletzt zu vermitteln, dass Führungspositionen untrennbar mit Charakter- und Vorbildfunktionen verbunden sind.

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

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

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

# Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur

Mit etwa 600 Mitgliedsunternehmen ist der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für zahlreiche Institutionen in Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Bildung die anerkannte Adresse für Fragen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland.

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

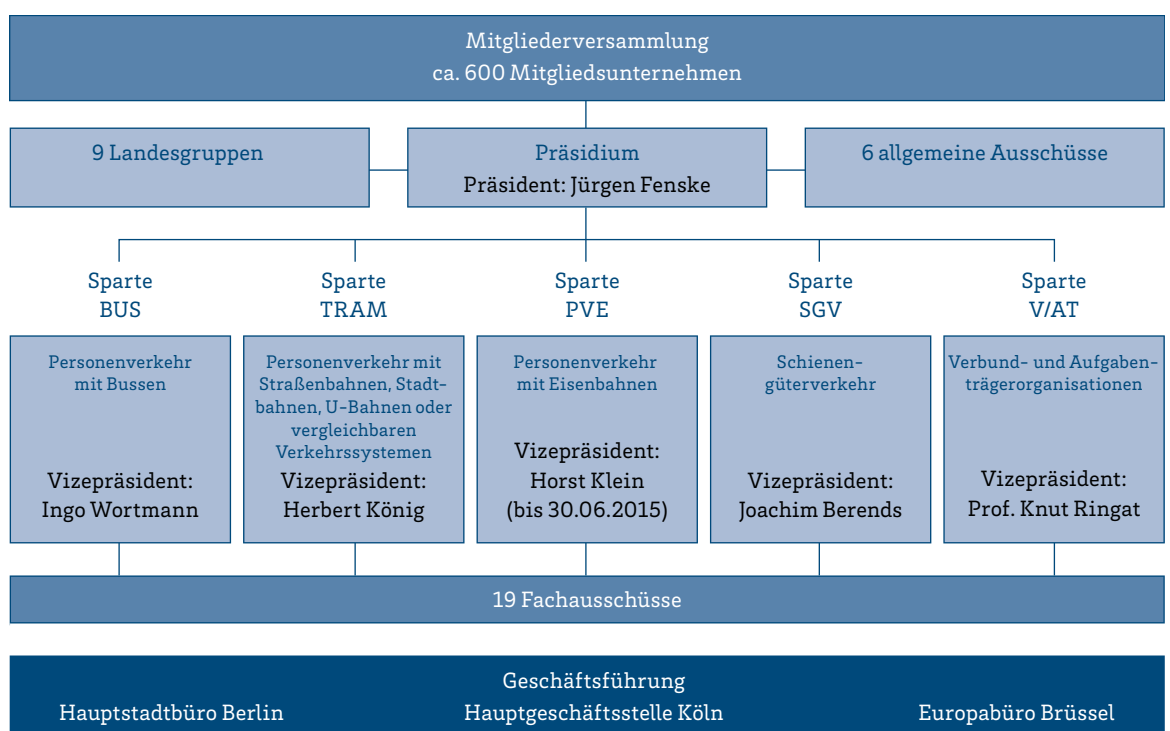
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert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

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

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

Eine Sondergruppe bilden die Infrastrukturunternehmen.

Regional gliedert sich der VDV in neun Landesgruppen. Die Organisation des VDV umfasst sechs allgemeine dem Präsidium zuarbeitende Ausschüsse und 19 Fachausschüsse, die den Verwaltungsräten zuarbeiten. Das höchste Entscheidungsgremium des VDV ist die Mitgliederversammlung, in der alle ordentlichen Mitgliedsunternehmen Stimmrecht haben, und das Präsidium. Im VDV arbeiten ca. 400 Experten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich, die durch die drei Geschäftsstellen Köln (Hauptgeschäftsstelle), Berlin (Hauptstadtbüro) und Brüssel (Europabüro) unterstützt werden.





# Der VDV in externen Organisationen und Gremien

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VDV sind nicht nur in den Gremien des Verbandes vertreten und beraten die Mitgliedsunternehmen, sie leisten auch fachliche Arbeit in externen Organisationen und Gremien. Hier finden Sie eine Übersicht mit den relevantesten externen Organisationen und Gremien, in denen der VDV mitwirkt.

## Politik, Recht & Steuern

Allianz pro Schiene	Wolff, Oliver	INFRA Dialog Deutschland GmbH, Geschäftsführer	Wolff, Oliver
Allianz pro Schiene, Förderkreis	Kerth, Steffen	Inklusionsbeirat des Landes NRW	Wente, Volker
Arbeitsgruppe zum AEG des Länderausschusses für Eisenbahnen und Bergbahnen	Fabian, Michael	LAEB	Walther, Götz
Bayerische Staatsregierung, BG Mobilität der Behindertenbeauftragten		LAEB	Fabian, Michael
Bayerischer Städtetag	Poel, Gerrit	Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG, Mitglied im Aufsichtsrat	Faber, Werner
Beirat Landesweite Verkehrsservice- gesellschaft Schleswig-Holstein	Schack, Joachim Dr.	Netzbeirat der DB Netz AG	Henke, Martin Dr.
BMFSFJ, Demografiestrategie der Bundesregierung, Unterarbeitsgruppe C1:		Rechtsausschuss des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V.	Fabian, Michael
Selbstbestimmtes Leben im Alter	Zistel, Meinhard	söp	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.
BMVI, Beirat Fahrgastinformation	Kloth, Holger Dr.	Städtetag NRW, Ausschuss für Bauen und Verkehr	Wente, Volker
Bundesverband deutscher Pressesprecher, Mitglied	Wagner, Lars	UITP, Marketing Commission	Algan, Rahime
bvöd, Arbeitskreis Verkehr	Schäfer, Martin	UITP, EU-Ausschuss	
bvöd, Gesamtvorstand	Metz, Reiner	UITP, EU Department	Stienen, Annika
CEEP, Transport task force	Schäfer, Martin	UITP, European Executive Committee	
CER, General Assembly		UITP, European Union Committee	
CER, High Level Passenger Meeting	Wolff, Oliver	UITP, Policy Board	
CER, High Level Freight Meeting	Henke, Martin Dr.	UITP-Vizepräsident	Wolff, Oliver
CER, High Level Infrastructure Meeting	Henke, Martin Dr.	UITP, Expert Group on 4th Railway Package / Regulation 1370	Schäfer, Martin
CSU, Verkehrskommission	Poel, Gerrit	Vereinigung Berliner Pressesprecher, Mitglied	Wagner, Lars
Deutsche Akademie für Verkehrs- wissenschaft e. V., Mitglied	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.		
Deutscher Städtetag, Bau- und Verkehrsausschuss	Metz, Reiner		
Deutscher Städtetag, Arbeitskreis III „Rechtsfragen des städtischen Verkehrs“ der Fachkommissionen „ÖPNV“ und „Verkehrsplanung“	Schäfer, Martin		
Deutsches Verkehrsforum, Lenkungskreis Schiene	Kerth, Steffen		
ERA, AG TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (Entsandt als Vertreter der UITP)			
ERA, Task Force: Train Driver Directive			
ERA, Human Resources Network	Walther, Götz		
Friedrich-Ebert-Stiftung, Arbeitskreis „Innovative Verkehrspolitik“, Projekt: Neuordnung der Finanzierung des ÖPNV	Zistel, Meinhard		

## Markt, Wirtschaft & Statistik

BAG, Betriebliche Arbeitsgruppe	Walther, Götz
Bayerisches Landesministerium für Steuern, Branchensitzungen	Weiß, Marga
beka GmbH, Aufsichtsrat	Wolff, Oliver
Bundesverband Deutscher Binnenhäfen, Verkehrsausschuss	Lennarz, Georg
DEVK, Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Aufsichtsrat	Henke, Martin Dr.
DEVK, Beirat	Metz, Reiner
DEVK, Beirat	Wolff, Oliver

DVWG, Bezirksvereinigung Südbayern e. V.	<a href="#">Poel, Gerrit</a>	BMVI/EBA, AK SW, AK EMV und AG Sensorik im Lenkungs-Kreis Fahrzeuge, Initiator	<a href="#">Sinnecker, Georg</a>
FGSV, Arbeitskreis 1.6. „Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“	<a href="#">Ackermann, Till Dr.</a>	BMVI, AG „Optimierung Fahrzeugzulassung“	
FGSV, Vorstandsmitglied	<a href="#">Wolff, Oliver</a>	BMVI, AG „Geschwindigkeitsüberwachung“	
Netzwirtschaften und Recht	<a href="#">Henke, Martin Dr.</a>	BMVI, Arbeitskreis „Bremse“	
Ombudsstelle Nahverkehr Bayern	<a href="#">Poel, Gerrit</a>	BMVI, Arbeitskreis „Zulassung Bestandsfahrzeuge“	
Regionalbeirat Ost der söp	<a href="#">Faber, Werner</a>	BMVI, Lenkungskreis „Fahrzeuge“	
Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.	<a href="#">Wente, Volker</a>	BMVI, Unterarbeitskreis „Sanden“	<a href="#">Sikorski, Michael</a>
Schlichtungsstelle Nahverkehr Mitte (Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland) e.V.	<a href="#">Gässl, Bernhard</a>	BMVI, Forschungsbegleitender Beirat zum FP „Barrierefreiheit in unterirdischen Betriebsanlagen nach BOStrab“	
Statistisches Bundesamt, Statistischer Beirat	<a href="#">Dziambor, Ursula</a>	BMVI, Forschungsbegleitender Beirat zum Verbund-Forschungsvorhabens m4guide („Reiseinformations- und Navigationssystem für seheingeschränkte Menschen“)	<a href="#">Reinberg-Schüller, Hartmut</a>
STUVA e.V.	<a href="#">Wolff, Oliver</a>	BMVI, IT-Gipfel	
TBNE, Ausschuss für Vertragsangelegenheiten	<a href="#">Hilpert-Janßen, Thomas Dr.</a>	BMVI, Nationale Plattform E-Mobilität	
TBNE	<a href="#">Höhnscheid, Heike Dr.</a>	BMVI, Nationale Plattform Zukunftsstadt	<a href="#">Schmitz Martin</a>
transport logistic, Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, Fachbeirat	<a href="#">Henke, Martin Dr.</a>	BMVI, Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB), Beirat	<a href="#">Haering, Peter</a>
UITP, TEC	<a href="#">Ackermann, Till Dr.</a>	BNetzA, Bahnfunkkonsultationsgruppe	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>
UITP, TEC	<a href="#">Metz, Reiner</a>	BSK/Ausschuss Multimodaler Schwergutverkehr	<a href="#">Lennarz, Georg</a>
UITP, Security-Ausschuss	<a href="#">Stienen, Annika</a>	Bund-Länder-Fachausschuss BOStrab – Vorsitz: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	<a href="#">Brand, Daniel</a>
Verband der Chemischen Industrie (VCI), Arbeitskreis Bahntransporte	<a href="#">Lennarz, Georg</a>	CEN, TC 278 WG3 SG7 / Public transport – Service interface for real-time information relating to public transport operations	<a href="#">Bruns, Winfried</a>
Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. (vbw)	<a href="#">Poel, Gerrit</a>	CEN/TC 256/WG 2 Structural Requirements einschl. Spiegelgruppe	
Verein für den zwischenbetrieblichen Vergleich der öffentlichen Verkehrsunternehmen (ZBV)	<a href="#">Weiß, Marga</a>	CEN/TC 256/WG 2 Structural Requirements Spiegelgruppe	

## Umwelt, Betrieb & Technik

ABIN	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	CEN/TC 256/WG 42 Vehicle lifting	
Allianz pro Schiene, AG „Personalrekrutierung und -marketing in der Schienenbranche“	<a href="#">Weber-Wernz, Michael</a>	CEN/TC 256/WG 45 Environmental Conditions	
Arbeitsgruppen des Bund/Länder-Fachausschusses „Beförderung gefährlicher Güter“	<a href="#">Fabian, Michael</a>	CEN/TC 256/WG 6 Aerodynamic einschl. Spiegelgruppe	
Arbeitskreis Fahrgasteinstieg		CEN/TC 256 Plenary Meeting	
Arbeitskreis Geschwindigkeitsüberwachung (Arbeitskreis des Lenkungskreises Fahrzeuge)	<a href="#">Walther, Götz</a>	CEN/TC 256 Subcommittee SC1, einschl. Spiegelgruppe	
BAR, AG „Behindertengerechte Umweltgestaltung“		CEN/TC 256 Subcommittee SC2, einschl. Spiegelgruppe	
Barrierefreies Bauen – Öffentliche Gebäude (DIN 18040-1),		CEN/TC 256 Subcommittee SC3, einschl. Spiegelgruppe	
Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (DIN 18040-3)	<a href="#">Reinberg-Schüller, Hartmut</a>	CEN/TC 256 Technical Meeting	<a href="#">Haering, Peter</a>
BLFA BOStrab, AG „BOStrab“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>	CEN/TC 278 Road Transport Traffic Telematic	
BMVI, Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit, Spiegelsitzung zum RISC der EU-Kommission	<a href="#">Haering, Peter</a>	CEN/TC 278 WG3 Public Transport	
BMVI, Lenkungskreis Telematik	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	CEN/TC 278 WG3 SG1 IBIS	
BMVI, projektbegleitende AG des Forschungsvorhabens „Radsatzwellen Nahverkehr“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>	CEN/TC 278 WG3 SG3 Customer Interface	
		CEN/TC 278 WG3 SG5 IFM	
		CEN/TC 278 WG3 SG8 Auskunftssysteme	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>

CEN/TC 256/WG 37, Ausschuss für die europäische Normung von Führerstands-ausrüstung		DIN, FAKRA AK717.0.16 „Kooperative Systeme“	
CEN/TC 256/WG 44, Ausschuss für die europäische Normung der Anforderungen bzgl. Personen mit eingeschränkter Mobilität		DIN, FAKRA AK717.0.3 „Öffentlicher Verkehr“	
CEN/TC 256/WG 48, Ausschuss für die europäische Normung der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen	Sikorski, Michael	DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 1 „IBIS“	
CEN/TC 278/WG3 SG9 / Public transport – Network and Timetable Exchange (NeTEx)	Bruns, Winfried	DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 3 „Kundenschnittstelle“	
CEN/TC 242/WG5 „Sicherheitsanforderungen für Seilbahnen und Schleppaufzüge des Personenverkehrs – Fahrzeuge“		DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 5 „IFM Interoperables Fahrgeldmanagement“	
CENELEC /TC 9X „Electrical and electronic applications for railways“	Stahlberg, Udo	DIN, FAKRA GK717 „Straßenverkehrstelematik“	Radermacher, Berthold
CENELEC, SG A14, Survey Group		DIN, FSF, Unterausschuss Radsatz, Arbeitsgruppe „Produktanforderungen und Prüfung“	
CENELEC, SC9XA, Subcommittee 9X A	Sinnecker, Georg	DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung von Führerstandseinrichtungen	
CENELEC, TC 9x	Radermacher, Berthold	DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen	
CENELEC, SC 9XB „Electromechanical material on board rolling stock“		DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung zur Barrierefreiheit im europäischen Eisenbahnwesen	
CENELEC, SC 9XC „Electric supply and earthing systems for public transport equipment and ancillary apparatus (Fixed installations)“		DIN, FSF Normungsausschuss „Kleben von Schienenfahrzeugen und -fahrzeugteilen“	
CENELEC, TC 9X/SG 19 „Alignment of prEN 50153, prEN 50388 and EN 50122“	Stahlberg, Udo	DIN, FSF, Normungsausschuss „Zustand der Eisenbahnfahrzeuge“	Sikorski, Michael
CER, Steering Unit		DIN und VDE, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik, DKE-K 351 „Elektrische Ausrüstung für Bahnen“	
CER, Spiegelgruppen	Haering, Peter	DIN und VDE, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik, DKE-UK 351.1 „Fahrzeuge“	
CER, Assistenten		DIN und VDE, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik, DKE-UK 351.2 „Ortsfeste Anlagen“	
CER, ERA Steering Unit		DIN und VDE, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik, DKE-AK 351.0.2 RAMS	Stahlberg, Udo
CER, Passenger Working Group		DIN, Expertengruppe „Anpassung an den Klimawandel“	Brand, Daniel
CER, Environment Strategy Group		DIN, Normenausschuss (NABau)	Reinberg-Schüller, Hartmut
CER, Economics Group		DIN, FSF-NA 087 BR-03 SO „Koordinierungsausschuss Urban Rail“	
CER, Freight Focus Group		DIN, FSF-NA 087-00-03-02 AK „Bremssysteme und -geräte für Nahverkehrsfahrzeuge“	
CER, Infrastructure Interest Group	Schnieders, Ralf Dr.	DIN, FSF-NA 087-00-07 AA „Heizung, Lüftung, Klima“	
COST, Arbeitskreis TU 1103 „Operation and safety of tramways in interaction with public space“	Deutsch, Volker Dr.	DIN, FSF-NA 087 BR-01 SO „Koordinierungsausschuss“	
DB AG, Bremsausschuss	Sikorski, Michael	DIN, FSF-NA 087-00-03 AA „Bremse“	Stahlberg, Udo
DB Netz AG, gemeinsamer Ausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen	Walther, Götz	DKE, Elektronik Informationstechnik in DIN und VDE, Fachgebiet 3, Sachgebiete 351, 351.3 und 351.3.4	
Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft, Vorstandsmitglied	Schmitz, Martin	DIN, Deutsche Urban Regional Rail Spiegelgruppe	Sinnecker, Georg
DIHK, Aufgabenerstellungsausschuss Fachwirt Personenverkehr und Mobilität	Weber-Wernz, Michael	DMG, Fachausschuss Telematik	Radermacher, Berthold
DIN, Koordinierungsgremium des FSF, Spiegelgruppe zu CEN TC 256 und SCs		DMG, Ausschuss Fortbildung	
DIN, FSF Beirat	Haering, Peter	DVGW/VDE, Arbeitsgemeinschaft für Korrosionsfragen	Stahlberg, Udo
		EBA, AG „Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)“	Fabian, Michael

EBA, AG „Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)“	Walther, Götz	Gefahrgut-Verkehrs-Beirat	Fabian, Michael
EBA, „Erweiterte“ deutsche Spiegelgruppe zur europäischen Verordnung „über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“ (CSM RA)		Group of Representative Bodies GRB (früher TMP)	Haering, Peter
EBA, AG „Änderung, Signifikanz, räumlicher & technischer Geltungsbereich der Verordnung“ der „erweiterten“ deutschen Spiegelgruppe zur europäischen Verordnung „über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“ (CSM RA)	Sikorski, Michael	IEC, Technical Committee 9, Working Group 40 (TC 9 WG40)	Sinnecker, Georg
Eisenbahn-Cert, Beirat	Haering, Peter	IHK Erfurt, Verkehrsausschuss	Radermacher, Berthold
EisenbahnIngenieur, Mitglied im Redaktionsbeirat	Schmitz Martin	BMAS, Initiative „Neue Qualität der Arbeit“	
ERA, Arbeitsgruppe für die Revision der Technischen Spezifikation Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (TSI PRM)		BMAS, „Offensive Mittelstand – Gut für Deutschland“	Weber-Wernz, Michael
ERA, Freight Focus Group	Sikorski, Michael	ISO/TC 204 Intelligent Transport Systems	
ERA, WG Rolling Stock		ISO/TC 204 WG8 SG IFM	Radermacher, Berthold
ERA, Schnittstellen-Meetings Rolling Stock zu Energie, Aerodynamik und Infrastruktur		ISO/TC 269 ISO, Plenary Meeting	
ERA, WG Fahrzeug-Typen-Register		CEN/CENELEC, Joint Programming Committee Rail	Haering, Peter
ERA, WG Infrastruktur		Kuratorium für den Gemeinsamen Prüfungsausschuss zur Prüfung der Betriebsleiter von Straßenbahnunternehmen	Stahlberg, Udo
ERA, WG Infrastruktur-Register		Network of Representative Bodies Meeting	Haering, Peter
ERTMS, Spiegelgruppe	Haering, Peter	Fachverband professioneller Mobilfunk e.V. (PMeV)	Radermacher, Berthold
E-Ticketing Service Gesellschaft	Schmitz, Martin	BMVI, Projektbeirat, Forschungsvorhaben „Planung und Bewertung von ÖPNV-Angebotsstrategien in ländlichen Räumen“	Zistel, Meinhard
Fachausschuss „Barrierefreiheit“ bei der Behindertenbeauftragten der Bundesregierung	Reinberg-Schüller, Hartmut	Sachgebiet „Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich“ bei gesetzl. Unfallversicherungen	Walther, Götz
Fachzeitschrift der DVV „Signal und Draht“, Fachbeiratsmitglied	Sinnecker, Georg	Seilbahnausschuss der Bundesländer	Stahlberg, Udo
FGSV, Arbeitsausschuss AA 2.4 „Anlagen des öffentlichen Verkehrs“		Seilbahnausschuss der Länderverkehrsministerien	Brand, Daniel
FGSV, Arbeitsausschuss AA 1.6 „Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“		TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI OPE), nationale Spiegelgruppe	Walther, Götz
FGSV, Arbeitsausschuss AA 1.5 „Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs“		UITP, Bus-Ausschuss	Stienen, Annika
FGSV, AA.2.5 „Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs“		UITP, Regional Rail Committee	Schnieders, Ralf Dr.
FGSV, AK 1.6.6 „Verlässlicher ÖPNV“		UITP/UNIFE, WG „Urban Rail Platform“	Stahlberg, Udo
FGSV, AK 3.3.7 „ÖPNV im städtischen Verkehrsmanagement“	Deutsch, Volker Dr.	UITP, Gruppe TAP TSI	
FGSV, 3.14 „ITS-Systemarchitektur“	Radermacher, Berthold	UITP, IT-TRANS Honorarkomitee	
FGSV, AK 1.6.5 „Hinweise zu Sicherheit und Service im ÖPNV“	Reinberg-Schüller, Hartmut	UITP, IT-TRANS Programmkomitee	Radermacher, Berthold
FGSV, Lenkungsausschuss der Arbeitsgruppe 1 „Verkehrsplanung“	Deutsch, Volker Dr.	UITP, Sustainable Development Commission	Brand, Daniel
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, Kuratorium	Henke, Martin Dr.	UITP, Traveller Information Market	Radermacher, Berthold
FTT, Fachausschuss Transporttechnik	Haering, Peter	UITP, Urban Rail Platform (URP)	Sinnecker, Georg
		VBG, Ausschuss Prävention ÖPNV/Bahnen	Reinberg-Schüller, Hartmut
		VDE, FB A2	
		„Bahnen mit elektrischen Antrieben“	Stahlberg, Udo
		VPI, Sicherheitstechnischer Arbeitskreis	Sikorski, Michael

# Stichwortverzeichnis

zur Gremienübersicht

<b>ABIN</b>	Arbeitsgemeinschaft Betriebsfunk für Industrie und Nahverkehr	<b>ERTMS</b>	European Rail Traffic Management System
<b>BAG</b>	Bundesamt für Güterverkehr	<b>FGSV</b>	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
<b>BAR</b>	Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e.V.	<b>FSF</b>	DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge
<b>BLFA</b>	Bund-Länder-Fachausschuss	<b>IEC</b>	Internationale Elektrotechnische Kommission
<b>BMFSFJ</b>	Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend	<b>LAEB</b>	Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen
<b>BMVI</b>	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	<b>STUVA</b>	Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V.
<b>BSK</b>	Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten	<b>söp</b>	Schlichtungsstelle öffentlicher Personenverkehr
<b>BVÖD</b>	Bundesverband Öffentliche Dienstleistungen	<b>TAP</b>	Telematic Application Passenger
<b>CEEP</b>	Centre of Employers and Enterprises providing Public Services	<b>TBNE</b>	Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland
<b>CEN</b>	Europäisches Komitee für Normung	<b>TEC</b>	Ausschuss für Verkehrswirtschaft
<b>CENELEC</b>	Comité Européen de Normalisation Électrotechnique	<b>TSI</b>	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
<b>CER</b>	Community of European Railway and Infrastructure Companies	<b>UITP</b>	Union Internationale de Transport Public
<b>COST</b>	European Cooperation in Science and Technology	<b>VBG</b>	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
<b>DEVK</b>	Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.	<b>VDE</b>	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V.
<b>DIHK</b>	Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V.	<b>VPI</b>	Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.
<b>DIN</b>	Deutsches Institut für Normung	<b>WG</b>	Working Group
<b>DKE</b>	Deutsche Kommission Elektrotechnik		
<b>DMG</b>	Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft		
<b>DVWG</b>	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V.		
<b>EBA</b>	Eisenbahn-Bundesamt		
<b>ERA</b>	Europäische Eisenbahnagentur		

---

# Bildquellen

---

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

---

## Alle Bilder von links nach rechts:

Titel	Monkey Business, Fotolia.com · Kerstin Groh, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) · Schaeffer, Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) · Westfälische Verkehrs GmbH (WVG), Westfälische Landeseisenbahn GmbH (WLE)	Seite 47	Götz Walther
Seite 10	Havelländische Eisenbahn (hvle)	Seite 48	Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), Fotostudio Heupel
Seite 16	Kartouchken, istock.com	Seite 51	Joachim Donath
Seite 18–19	Michael Fahrig, Berlin	Seite 52	Freiburger Verkehrs AG (VAG)
Seite 21	MoBiel GmbH, Studio Bielesch	Seite 53	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH (RVE)
Seite 22	Michael Fahrig, Berlin · Bundes-SGK, Müller	Seite 60	Bosch Engineering GmbH
Seite 23	Michael Fahrig, Berlin	Seite 61	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)
Seite 24–25	VDV	Seite 63	Braunschweiger Verkehrs-AG
Seite 26	Valery Baretta, Fotolia.com	Seite 64	bayernhafen Regensburg
Seite 28	VDV	Seite 69	VDV Hessen
Seite 31	beka GmbH	Seite 70	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS) · Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
Seite 32–33	VDV	Seite 72	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV), Dr. Zimmermann
Seite 34	Yuri Arcurs, Fotolia.com	Seite 73	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) · Werner Faber
Seite 35–40	VDV	Seite 75	Saarländisches Ministerium für Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie
Seite 42	Deutsche Bahn AG, Bernd Roselieb	Seite 76	Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN)
Seite 43	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG	Seite 79	VDV-Akademie, Martin Kurtenbach
		Seite 80	VDV-Akademie
		Seite 85–88	VDV

---

# Impressum

## © Herausgeber

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

## Redaktion

Lars Wagner, Rahime Algan

## Gestaltung und Satz

Maren Clauberg, Melanie Fischer, Heike Schröder

## Herstellung

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln

Erschienen im Mai 2015



---

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

---

**PARTNER DER INITIATIVE**  
FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

damit-deutschland-vorne-bleibt.de

