

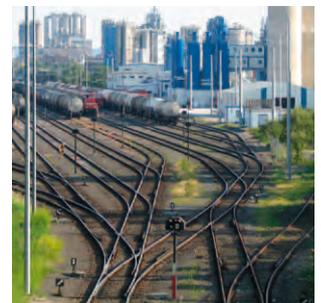


Jahresbericht 2009

2010



Vielfältiges Engagement für einen starken Öffentlichen Personenverkehr und Schienengüterverkehr

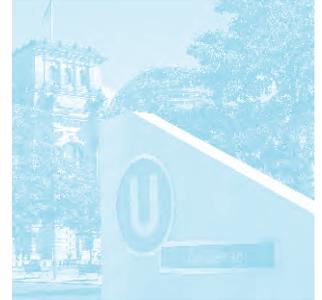


Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

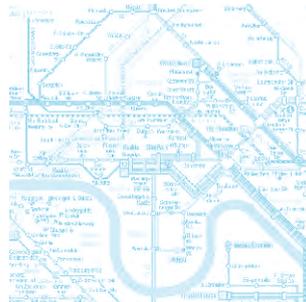


Jahresbericht 2009

2010



Vielfältiges Engagement für einen starken Öffentlichen Personenverkehr und Schienengüterverkehr



Politik und Kommunikation 6

Erfolgreich im Superwahljahr 2009?!	6
<i>Dr.-Ing. Claudia Langowsky</i>	
Forderungen des VDV für den Finanzierungsrahmen des ÖPNV	9
<i>RA Reiner Metz</i>	
Bundesmittel für NE-Infrastruktur: Licht am Ende des Tunnels?	12
<i>Dr. jur. Martin Henke</i>	
VDV fordert Kompromiss zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes	14
<i>RA Reiner Metz</i>	
Stadtverkehr und Fahrgastrechte stehen im Fokus auf europäischer Ebene	16
<i>Dipl.-Geogr. Ulrich Weber</i>	
Erfolgreiche Kommunikation des VDV am Standort von Regierung und Parlament	18
<i>Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk</i>	
Superwahljahr mit besonderen Herausforderungen	20
<i>Karola Lambeck M. A.</i>	
Integrierte Kommunikation verstärkt Verbandsthemen in Wirtschaft und Politik	21
<i>Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller</i>	
Branchentreffpunkt VDV-Jahrestagung 2009 in Rostock	22
<i>Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller</i>	

Wirtschaft und Recht 24

EU-Kommission plant CO ₂ -Steuer mit Befreiung für den Schienenverkehr	24
<i>Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg</i>	
Herausforderung Klimaschutz – Busse und Bahnen sind die Lösung!	26
<i>Dipl.-Ing. Uta Maria Pfeiffer</i>	
Marktforschung als Grundlage für das Marketing	27
<i>Dr. Ing. Dipl.-Kfm. Till Ackermann</i>	
Neue Fahrgastrechte in Deutschland und Europa gestaltet	28
<i>RA Thomas Hilpert</i>	
VDV bietet Orientierung im Meinungsstreit zur europäischen Verordnung 1370	29
<i>Ass. jur. Martin Schäfer</i>	
Empfehlungen zur Weiterentwicklung des SPNV-Marktes	30
<i>Dr. Manfred Knieps</i>	
Viel Neues, aber noch viel Ungeklärtes – das Vergaberecht bleibt spannend	31
<i>Ass. jur. Stefan Bahrenberg</i>	
32.000 Personale bis 2015 gesucht: Verkehrsunternehmen am Arbeitsmarkt	32
<i>Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz</i>	
Das System beruflicher Bildungswege für ÖPNV und Schienengüterverkehr	34
<i>Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz</i>	
Kostendeckungsgrad 2008 leicht gestiegen	35
<i>Dipl.-Kff. Marga Weiß, Dipl.-Kff. Ursula Sieburg-Gräff</i>	
Personen- und Güterverkehr in Zeiten der Krise	38
<i>Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor, Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid</i>	
Pandemiegefahr – VDV unterstützt bei Vorsorge vor Influenza und mehr	42
<i>Ass. jur. Daniel Brand</i>	
Der VDV als Informations- und Kontaktplattform im Schienengüterverkehr	43
<i>Dipl.-Verw.-Betriebsw. Georg Lennarz</i>	
VDV-Aktivitäten sichern erfolgreiche Förderprogramme des Schienengüterverkehrs	44
<i>Staatl. gepr. Betriebsw. Marcus Gersinske</i>	
Nachbesserung der Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung erforderlich	45
<i>Dipl.-Soz. Steffen Kerth</i>	
Übergangslösung bei Sicherheitsbescheinigung in Sicht	46
<i>Dipl.-Volksw. Götz Walther</i>	
Regulierung von Wartungseinrichtungen – Aufwand ohne Nutzen?	47
<i>Ass. jur. Michael Fabian</i>	

Technik und Normung 48

Kontrolle von Güterwagenradsatzwellen und Entwicklung von einheitlichen europäischen Instandhaltungsprozessen für Güterwagen	48
<i>Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat</i>	
Standardisierung kann Wettbewerbsfähigkeit des schienengebundenen Verkehrs erhöhen.	49
<i>Dipl.-Ing. Peter Haering</i>	
Videobeobachtung leistet Beitrag zu Security und Safety im ÖPNV	50
<i>Dipl.-Geogr. Hartmut Reinberg-Schüller</i>	
Automatische Videoanalyse-effiziente Umfeldüberwachung	51
<i>Dipl.-Ing. Berthold Radermacher</i>	
Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Verknüpfung mit dem ÖPNV	52
<i>Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel</i>	
Kurvengeräusche – eine unerwünschte Begleiterscheinung des Schienenverkehrs	53
<i>Dipl.-Ing. Herbert Sladek</i>	
VDV-Standardschnittstelle IDMVU unterstützt Prozessoptimierung bei Erstellung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur	54
<i>Dipl.-Kfm. Winfried Bruns</i>	
Auch Straßenbahnbetriebshöfe altern: Neubau oder Modernisierung?	55
<i>Dipl.-Ing. Alexander Koch</i>	
VDV und Industrie stimmen standardisierte, modulare LCC-Bewertungskriterien für Ausschreibungen ab	56
<i>Dr.-Ing. Ralph Pütz</i>	
Schweißen an Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen – Arbeiten unter »europäischen« Bedingungen	57
<i>Dipl.-Ing. Udo Stahlberg</i>	
Schienenisolierstöße – VDV vervollständigt sein Regelwerk	58
<i>Dipl.-Ing. Udo Stahlberg</i>	

Landesgruppen 59

Verkehrspolitik in den Ländern: Ähnliche Aufgaben, unterschiedliche Wege	60
<i>Geschäftsführer der VDV-Landesgruppen und Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller</i>	
Fahrzeugförderung bei der Busbeschaffung in Baden-Württemberg	63
<i>RA Harald Dobelmann, Baden-Württemberg</i>	
Zwischenbilanz: Fünf Jahre Ombudsstelle Nahverkehr Bayern	64
<i>Dipl.-Volksw. Gerrit Poel, Bayern</i>	
Aktiv für einen verlässlichen Rechtsrahmen	65
<i>Bernhard Gässl M. A., Hessen</i>	
Erfolgreich Einfluss auf Schülerverkehr und zur Stärkung des ÖPNV genommen	66
<i>Dipl.-Ing. Martin Röhrleef, Niedersachsen/Bremen</i>	
Drei Länder und vielfältige Themen im Norden	67
<i>RA Walter Koch, Nord</i>	
NRW will Ausbildungsverkehr wieder finanziell stärken	68
<i>Ass. jur. Volker Wente, Nordrhein-Westfalen</i>	
Gründung der Schlichtungsstelle und Finanzierungsthemen im Fokus	69
<i>RA Werner Faber, Ost</i>	
Herausforderungen und neue Perspektiven in den Freistaaten Sachsen und Thüringen	70
<i>Dipl.-Chem., Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Matthias Scheidhauer, Südost</i>	
VDV ist aktiver verkehrspolitischer Antreiber im Saarland und in Rheinland-Pfalz	71
<i>Dipl.-Volksw. Uwe Hiltmann, Südwest</i>	

Ausgewählte Neuerscheinungen und Informationsangebote des VDV	72
Der VDV	77
Bildquellen Impressum	78

Erfolgreich im Superwahljahr 2009?!



Mit der Bundestagswahl, fünf Landtags- und mehreren Kommunalwahlen war 2009 ein echtes Superwahljahr. Da neue Regierungen neue Schwerpunkte setzen und die Wirtschafts- und Finanzkrise die allgemein schwierige Haushaltslage der öffentlichen Hände weiter verschärfte, stand für den VDV das Thema Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs im Mittelpunkt seiner politischen Kommunikation. Mit Erfolg: Zentrale Forderungen des Verbandes wurden mit dem Koalitionsvertrag im Bund erfüllt. Nach innen hat den VDV 2009 vor allem die Verbandsevaluierung beschäftigt. Unter der Frage »Sind wir mit dem was wir tun und wie wir es tun zukunftsfähig?« spielten auch das Thema ((eTicket Deutschland und die Problematik einer fehlenden Technologiestrategie eine wichtige Rolle.

2009 hat der VDV alle Register gezogen. Die Hauptgeschäftsstelle erstellte gemeinsam mit der VDV-Kampagne die zentralen Leistungsbotschaften von ÖPNV und Schienengüterverkehr. Der Umweltvorteil der Branche, der Standortfaktor, die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs für sichere und bezahlbare Mobilität wurden mit Fakten untermauert und direkt an Medien und Politik kommuniziert – natürlich verbunden mit den wichtigsten Forderungen des Verbandes. Im Sommer erhielten die Argumentationen

Für den Substanzerhalt und die Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur ist mehr politische Unterstützung notwendig



des VDV zusätzliche Untermauerung. Mit den Ergebnissen der Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025« lag zum ersten Mal eine faktenbasierte Ermittlung des notwendigen Mittelbedarfs vor. Auf Veranstaltungen wie den »Zukunftsforen Mobilität« oder in Parlamentarischen Abenden wurden die Leistungsbotschaften, die Ergebnisse der Studie sowie die Forderungen des Verbandes 2009 bei der Politik weiter penetriert.

Schon die erste Analyse der Wahlprogramme zeigte: Der VDV hat erreicht, dass die politische Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs wieder deutlich zugenommen hat. Die Relevanz der Dienstleistungen sowie des Verbandes selbst zeigte sich noch einmal während der Koalitionsverhandlungen. Mit mehreren Verhandlungsführern in der Arbeitsgruppe Bau, Wohnen und Verkehr stand der VDV in engem Austausch. Auch bei Mitgliedern der Arbeitsgruppe Steuern und Finanzen hatte der Verband wichtige Verbündete.

Der Regierungswechsel in Berlin brachte zwar durchaus eine andere Herangehensweise an die Verkehrspolitik, doch viele wichtige Themen des VDV finden sich im Koalitionsvertrag wieder. Hier einige Beispiele:

- Das Thema Mobilität und Öffentlicher Verkehr hat einen sehr hohen Stellenwert. Nicht nur in Ballungsräumen, sondern auch im ländlichen Raum. Zum ersten Mal wurde im Bundesverkehrsministerium sogar ein Referat für ländlichen Raum und Daseinsvorsorge geschaffen. Eine der fünf zentralen Forderungen des VDV war es, den ÖPNV in der Fläche zu sichern.
- Der Bund bekennt sich ausdrücklich zu seiner Verantwortung bei den Regionalisierungsmitteln. Unter den fünf Forderungen des VDV waren die Regionalisierungsmittel Nummer zwei.
- Dem VDV ging es in seinen Forderungen auch um die Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Der Koalitionsvertrag sieht vor, bis Mitte der Legislaturperiode eine Anschlussregelung für das auslaufende GVFG zu finden.
- Die neue Koalition bekennt sich zum ersten Mal zu einer Finanzierungsverantwortung für die Infrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Güterfernverkehr. Eine langjährige Forderung des VDV.

Natürlich liefert der Koalitionsvertrag aber nicht nur Licht. Ein großer Schatten liegt auf den Vorstellungen der Koalition zu sogenannten geschlossenen Finanzierungskreisläufen. Diese würden für den Öffentlichen Personen- und Güterverkehr eine harte Belastungsprobe bedeuten. Die Zielsetzung »Straße finanziert Straße«, nach der die Lkw-Maut-Einnahmen ausschließlich in den Straßenbau fließen sollen, setzt verkehrs- und klimapolitisch falsche Anreize. Für die Schiene würde das bedeuten: Investitionen in diesen Verkehrsträger sind voll den Schwankungen des Bundeshaushalts unterworfen.

Zu kritisieren ist auch, dass der Substanzerhalt der ÖPNV-Infrastruktur in Städten und Kommunen bislang noch keine politische Unterstützung findet. Für turnusmäßige Erneuerungsinvestitionen in die Fahrwege und Bahnhöfe der U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen sind jährlich 550 Millionen Euro notwendig. Hiervon können aus Eigenmitteln der Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber zurzeit jährlich 220 Millionen Euro finanziert werden. Es bleibt jedoch eine Finanzierungslücke von 330 Millionen Euro. Außerdem gibt es deutschlandweit bereits einen Rückstau bei den Erneuerungsinvestitionen in Höhe von 2,35 Milliarden Euro. Der VDV fordert daher: Das GVFG und das Entflechtungsgesetz müssen wegen der alternden Infrastruktur in ihrer Zweckbindung auch für Erneuerungsinvestitionen geöffnet werden. Es sind diese Themen, die der VDV seit der Bundestagswahl in den Gesprächen mit der neuen Führung des Bundesverkehrsministeriums, den Arbeitsgruppen und Ausschüssen im Bundestag, den Landesregierungen und -parlamenten voran treibt.

VDV: Fit für die Zukunft

Die Interessensvertretung der Branche ist eines der Themen, die auch in der Evaluierung des Verbands eine große Rolle spielen. Das VDV-Präsidium hat am 13. November 2008 eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um die Evaluierung vorzunehmen. Ein Baustein war die Mitgliederbefragung, die im Mai und Juni 2009 durchgeführt wurde. Ein sehr positives Ergebnis dieser Befragung war für den VDV, dass die Mitglieder eine überdurchschnittlich hohe Bindung an den Verband haben. Außerdem wird der Verband von 78 Prozent der Mitglieder als seriös bewertet, weswegen auch knapp drei Viertel der Befragten dem VDV einen guten Ruf attestierten.

Auf Basis der Mitgliederbefragung hat die Arbeitsgruppe Evaluierung des Präsidiums vier Handlungsfelder definiert, in denen der VDV noch besser werden



Der VDV kommuniziert die politischen Anforderungen, wie z. B. zur Finanzierung des ÖPNV. Im Bild: Gutachter Dr. Arnold auf dem Zukunftforum Mobilität

kann: Interessensvertretung, Landesgruppenstruktur, Service- und Dienstleistungsangebote und Information. Es war ein klares Ergebnis der Mitgliederbefragung: Die Interessensvertretung des VDV muss gestärkt werden. Das betrifft nicht nur Berlin, sondern auch Brüssel und die Länder. Das Präsidium nimmt daher eine Neubewertung der Ressourcenverteilung mit Blick auf den VDV-Haushalt als auch die VDV-Kampagne vor. Auf der Jahrestagung 2010 in München wird es dazu einen Vorschlag geben.

Die neun VDV-Landesgruppen sollen in ihrer Arbeit gestärkt werden. Seit der Föderalismusreform haben die Länder die Verantwortung für den ÖPNV. Landesgruppengeschäftsführer und -vorstand müssen daher sowohl inhaltlich als auch kommunikativ in ihrer Lobbyarbeit noch stärker von der Hauptgeschäftsstelle unterstützt werden.

Die Service- und Dienstleistungsangebote und die Informationen des VDV wurden von der Arbeitsgruppe Evaluierung unter die Lupe genommen. Manche Produkte wie das Jahrbuch des Bahnwesens wurden VDVseitig eingestellt. Andere Angebote müssen grundlegend überarbeitet werden. Ein Beispiel dafür ist die Internetseite des VDV. Mit der Jahrestagung 2010 soll hier ein Startschuss gegeben werden.

Das ((eTicket Deutschland als Kundenstandard

Die Evaluierung des Verbands stand unter der Frage: *Sind wir mit dem was wir tun und wie wir es tun zukunftsfähig?* Beim ((eTicket Deutschland haben wir eine hoch innovative Entwicklung, die nicht nur im höchsten Maße kundenfreundlich ist, sondern auch bei der Politik großes Ansehen genießt. Also Zukunftsfä-

higkeit hoch drei. Dennoch wird das Potenzial dieser Innovation in der momentanen Entwicklung nicht voll genutzt. Wir haben zwar bis dato einen einheitlichen *technischen* Standard geschaffen, aber keinen Kundenstandard. Das liegt an den unterschiedlichen Anwendungen: So gibt es in Schwäbisch Hall die Kolibri-Card – also eine Chipkarte, bei der S-Bahn in Berlin kommt mit Touch&Travel das Handy zum Einsatz. Der Flickenteppich kommt dadurch zustande, dass außerdem Chipkarte leider nicht gleich Chipkarte ist und Handy nicht gleich Handy. Dabei ist es Ziel des VDV, das System insgesamt interoperabel und zugleich einfacher zu machen. Denn ein Geschäftsreisender aus Frankfurt, der mehrere Termine hintereinander in Hamburg hat, sollte in die Lage versetzt werden, mit dem System, das er aus seiner Heimatstadt kennt, in Hamburg mobil zu sein.

Betreiber und Hersteller definieren Technologiestrategie

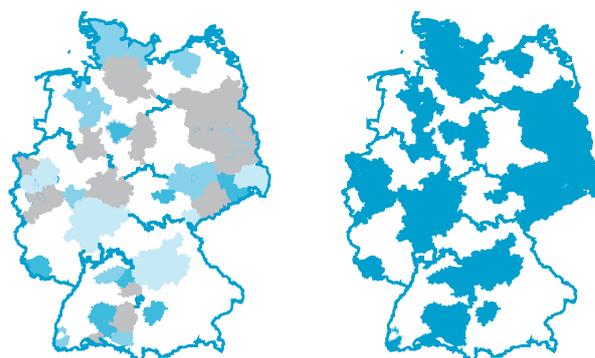
Die Nähe zum Kunden ist unsere Stärke. Die Betreiber des Öffentlichen Verkehrs wissen am besten, was die Kunden z. B. von den Fahrzeugen der Zukunft erwarten. Sie wissen auch am besten, was die Interessenvertreter in der Politik erwarten. Aus diesem Grund arbeitet der VDV daran, eine Technologiestrategie zu entwickeln. Einen ersten Schritt dahin hat der Unterausschuss Nachhaltigkeit gemacht. Er hat die Anforderungen an einen »Grünen Zug« entwickelt. Gemeinsam mit der Bahnindustrie sollen die Ziele eines solchen Projekts klar definiert werden. Ein erster Diskussionsvorschlag ist: minus 30 Prozent beim Energieverbrauch, minus 15 Dezibel beim Lärm bei einer 30-prozentigen Kapazitäts- und Wirtschaftlichkeitssteigerung. Nur eine solche Zieldefinition versetzt Industrie und Betreiber in die Lage, neue Forschungs- und Förderbedarfe aufzeigen.

Der »Grüne Zug« ist jedoch nur ein Anfang, denn das Projekt zielt mit der Verbesserung der genannten Kennzahlen vor allem auf das Erschließen von unternehmerischen Potenzialen. Doch auch die Kunden haben Wünsche an das Fahrzeug der Zukunft. Welchen Komfort erwarten die Fahrgäste in zehn Jahren von einem Bus, einer Straßenbahn oder einem Regionalzug? Brauchen wir Steckdosen im Bus? Individuelle Sitzheizung in der Straßenbahn? W-LAN im Regionalzug? Welche Technologie brauchen wir, um mit dem Konkurrenten Pkw auch in Zukunft mithalten zu können? Diese und andere Fragen sollen mit der Technologiestrategie beantwortet werden. Und das Fahrzeug ist nur der erste Ansatzpunkt.

Droht auf Basis eines einheitlichen technischen Standards eine Vielfalt an Kundenschnittstellen zu entstehen?

Mögliche Vielfalt an Kundenschnittstellen durch Medien, Stufen und Verfahren im Jahr 2015

Gewünschte Einheitlichkeit



Quelle: VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG
Die unterschiedlichen Farben sind fiktiv und stellen keinen konkreten technischen Stand dar

2010 – Jahr der Rekordneuerschuldung

Das Jahr 2010 ist bereits mit einem Bundeshaushalt mit Rekordneuerschuldung gestartet. Die Verteilungskämpfe um die immer knapper werdenden öffentlichen Mittel sind die härtesten seit Jahren. Der Öffentliche Verkehr hat legitime Interessen, denn er erhält mit seiner Dienstleistung Deutschland nicht nur mobil. Er erbringt einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen, der sich sehen lassen kann. Um in den Verteilungskämpfen erfolgreich zu sein, muss die Branche jedoch beweisen, dass auch sie einen Beitrag leistet – zu Einsparungen, zur Gewinnung von Fahrgästen, zum Klimaschutz. Innovative Projekte wie das ((eTicket Deutschland oder die Technologiestrategie sind dabei wichtige Bausteine, denn sie belegen: Der Öffentliche Verkehr ist ein Zukunftsthema!

Dr.-Ing. Claudia Langowsky
Hauptgeschäftsführerin
Telefon 0221 57979-101
langowsky@vdv.de



Forderungen des VDV für den Finanzierungsrahmen des ÖPNV

Im Jahr 2009 setzte der VDV – gemeinsam mit Partnern – wichtige Wegmarken für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierungsinstrumente. Die Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025«, die der VDV gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag und insgesamt 13 Ländern in Auftrag gegeben hatte, konnte am 8. Juni 2009 der Öffentlichkeit präsentiert werden. Dieses Dokument bildet die Basis für konstruktive Angebote an die Verkehrspolitik in Bund, Ländern und Kommunen, um in der neuen Legislaturperiode bedarfsgerechte finanzielle Rahmenbedingungen für die kundenbezogene und wirtschaftliche Personenbeförderung mit Bussen und Bahnen in Deutschland herzustellen.

Der Widerspruch zwischen konkretem politischen Handeln bei der Bereitstellung öffentlicher Mittel zugunsten des ÖPNV und den objektiven Anforderungen an einen leistungsfähigen ÖPNV tritt besonders vor dem Hintergrund der globalen Erderwärmung zu Tage. In den vergangenen Jahren war die Kofinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen durch Rückzug und Zersplitterung geprägt, während die objektiven Anforderungen an sich einen massiven ÖPNV-Ausbau erfordern würden. Deshalb hatte sich der VDV schon 2005 zu Wort gemeldet und einen Pakt für bezahlbare Mobilität unter der Überschrift »Neuer Konsens zur Finanzierung des ÖPNV« gefordert (vgl. hierzu VDV-Jahresbericht 2005, Seite 6 f.).

Darin ist eine Selbstverpflichtung des Verbands und seiner Mitglieder enthalten, sich auch künftig mit ganzer Kraft für weitere Kostensenkungen und Ertragssteigerungen und damit zur Entlastung öffentlicher Kassen einzusetzen. Zudem wird ein Weg aufgezeigt, wie in Zeiten dramatischer Entwicklungen öffentlicher Haushalte ein angemessenes ÖPNV-Angebot in den Städten und Regionen aufrechterhalten werden kann. Die Bewältigung dieses Zielkonfliktes setzt ein abgestimmtes und vor allem rationales Handeln aller am ÖPNV Beteiligten voraus. Der VDV hatte dieses Angebot in einem Lenkungsreis, dem auch Vertreter der Bundes- und Landesregierungen sowie der kommunalen Spitzenverbände angehören, verdichtet. Ein wesentlicher Baustein des Paktes war die gutachtliche Ermittlung der Kosten für ein angemessenes ÖPNV-Angebot. Diese Arbeit im Auftrag des Deutschen Städtetages, von 13 Ländern und des VDV wurde im Frühjahr abgeschlossen und am 8. Juni 2009 im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz der Auftraggeber in Frankfurt (Main) der Öffentlichkeit vorgestellt.

ÖPNV besitzt einen herausragenden Standard

»Der ÖPNV in Deutschland hat heute einen im internationalen Vergleich herausragenden Standard. Die vorhandenen Standards wollen und müssen erhalten und in Anbetracht des Klimawandels und der Ressourcenknappheit effizient weiterentwickelt werden«, sagten für die Auftraggeber der Studie Petra Roth, Präsidentin des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt (Main), Lutz Lienenkämper, Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, und Volker Sparmann, seinerzeit VDV-Vizepräsident und Sprecher der Geschäftsführung der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV). Mit der Studie sei Basismaterial für eine faktenbasierte politische Diskussion über die Zukunft der Finanzierung des ÖPNV in Deutschland erarbeitet worden.



Die Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025« stellt die umfassendste Untersuchung zu dieser Thematik dar, die jemals in Deutschland durchgeführt wurde

Losgelöst von allen aktuellen Einzelinstrumenten der ÖPNV-Finanzierung liege jetzt der Gesamtmittelbedarf für ein angemessenes und effektiv bedientes bundesweites Angebot vor. »Diese objektive Ermittlung stellt damit die umfassendste Untersuchung zu dieser Thematik dar, die jemals in Deutschland durchgeführt wurde«, betonten die Auftraggeber.

Den stetigen Rückzug der öffentlichen Hände stoppen

Ziel sei es, den stetigen Rückzug der öffentlichen Hände zu stoppen: »In der Realität der vergangenen Jahre hat sich zunehmend die Tendenz gezeigt, dass die

Kofinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen massiv zurückgenommen wird«, kritisierten die Auftraggeber gemeinsam. So seien z. B. die Regionalisierungsmittel des Bundes durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 stark gekürzt und die Bundesfinanzhilfen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) durch die Föderalismusreform I zum Auslaufmodell erklärt worden. Die bisherige verkehrsbezogene Zweckbindung bei den Länderprogrammen im Entflechtungsgesetz (EntfLG) ist nur bis einschließlich 2013 gewährleistet und der Auslauf dieser Finanzhilfen für Ende 2019 vorgesehen. »Das Argument, dass die Infrastrukturen Deutschlands bis dahin fertig gestellt sein werden, trägt nicht. Insbesondere für Erneuerungsinvestitionen werden erhebliche Mittel benötigt«, so die Auftraggeber der Studie.

Bodenständige Vorgaben – kein politischer Wunschzettel

Die Vorgaben der Auftraggeber für die Gutachter der Intraplan Consult GmbH (München) und der Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH, was ein angemessenes ÖPNV-Angebot ist, seien

bewusst bodenständig gewählt worden: »Es ist also kein politischer Wunschzettel«, betonten die Auftraggeber. Dabei wurden alle ÖPNV-Angebote unter den Gesichtspunkten der Effizienz und des demographischen Wandels auf den Prüfstand gestellt. »Damit ist das Ergebnis die untere Grenze dessen, was zukünftig tatsächlich notwendig sein wird. Die Studie belegt, dass auch nach dem Jahr 2019 eine verlässliche Mitfinanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Kassen erforderlich bleiben wird.«

Die Ergebnisse der Studie sprechen eine deutliche Sprache (vgl. hierzu die Übersicht im Infokasten). Ohne ein gut ausgebautes Netz an U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen sowie Bussen können die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in den Ballungsräumen nicht befriedigt werden. Ohne Bus und Bahn wären viele Pendler aufs Auto angewiesen. Das hätte erheblich negative Folgen für den Wirtschaftsstandort Deutschland, die Luftqualität und die Lärmbelastung in den Städten.

Internationale Vergleichsstudien zeigen, dass der ÖPNV in Deutschland wirtschaftlich effizient ist. Dazu kommt der erhebliche Umweltvorteil. Auch für den



Die wichtigsten Ergebnisse der Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025«

- Aktueller Nachholbedarf für Erneuerungsinvestitionen in die Fahrwege und Bahnhöfe der U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen: knapp 2,4 Milliarden Euro.
- Bedarf turnusmäßiger Erneuerungsinvestitionen: jährlich 550 Millionen Euro (aus Eigenmitteln der Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber sind zurzeit jährlich 220 Millionen Euro finanziert), die Lücke beträgt also 330 Millionen Euro.
- Finanzierungsbedarf für den Betrieb des ÖPNV erhöht sich von 8,58 Milliarden Euro (2007) um real etwa 6,8 Prozent auf 9,16 Milliarden Euro (2025).
- Erneuerungsinvestitionsbedarf für NE-Infrastrukturen nur im SPNV (ohne Infrastrukturbedarf für den Schienengüterverkehr): jährlich etwa 80 Millionen Euro (derzeit besteht keine gesetzliche Grundlage zur öffentlichen Mitfinanzierung)
- Die genannten Beträge enthalten noch keinen Inflationsfaktor.
- Bedarf an Neuinvestitionen für ÖPNV-Projekte steigt von 1,65 Milliarden Euro (2007) nominal bis zum Jahr 2025 auf 2,03 Milliarden Euro pro Jahr.
- Anteilige Deckung dieses Bedarfs durch das GVFG bzw. das Entflechtungsgesetz ist bis 2019 nur teilweise und nach 2019 gar nicht gesichert. Zeitnahe Entscheidung über eine Nachfolgeregelung ist unerlässlich, um notwendige Planungsvorläufe zu ermöglichen. Höhere Quote des ÖPNV an den für Investitionen verfügbaren Mitteln erforderlich, um die als gesamtwirtschaftlich vorteilhaft erkannten Infrastrukturvorhaben realisieren zu können.



Investitionen in den ÖPNV tragen dazu bei, Arbeitsplätze und die Mobilität der Menschen zu sichern

Arbeitsmarkt hat der ÖPNV eine bedeutende Rolle. Die Studie belegt, dass rund 400.000 Arbeitsplätze in Deutschland direkt und indirekt vom ÖPNV abhängen. Das sind Arbeitsplätze, die lokal gebunden und nicht ins Ausland verlagerbar sind. Nimmt man die sogenannten induzierten Arbeitsplätze noch dazu, werden sogar etwa 660.000 Arbeitsplätze in Deutschland nachhaltig durch den ÖPNV gesichert.

»Aus den Ergebnissen der Studie resultiert dringender Handlungsbedarf für die neue Legislaturperiode«, sagten die Auftraggeber und schlugen eine gemeinsame Kraftanstrengung von Politik, Aufgabenträgern, Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen vor, um das System ÖPNV zum Wohle des Wirtschafts- und Wohnstandortes Deutschland weiterhin zukunftsfähig zu halten.

Politische Forderungen sind nun konkret benannt

Nach Beratung im Lenkungskreis erhebt der VDV aus den Ergebnissen der Studie folgende konkrete Forderungen an die Politik. Im Hinblick auf ÖPNV-Betriebskosten muss das Regionalisierungsgesetz des Bundes entsprechend dem Ergebnis der Finanzierungsstudie mit 2,5 Prozent jährlich (Inflation plus Mehrleistungen) dauerhaft dynamisiert werden.

Im Hinblick auf ÖPNV-Investitionen bestehen mehrere Forderungen: Die Länder müssen neben Neu- und Ausbau- auch Erneuerungsinvestitionen im ÖPNV ermöglichen; die gesamte Zweckbindung muss über 2013 hinaus erhalten bleiben. Zum Abbau des Rück-

staus für Erneuerungsinvestitionen müssen Bund und Länder beginnend 2011 Investitionsmittel in Höhe von durchschnittlich 480 Millionen Euro jährlich temporär bereitstellen. Bisher sind 2,4 Milliarden Euro Rückstand aufgelaufen. Mit dauerhaft 330 Millionen Euro jährlich muss ab 2010 die Deckungslücke für laufende Erneuerungsinvestitionen geschlossen werden. Unter Beibehaltung des GVFG-Bundesprogramms müssen 50 Prozent der jetzigen EntfG-Mittel der Länder für den ÖPNV zweckgebunden werden, um die Finanzierung von Neuinvestitionen sicherzustellen. Eine Ersatzfinanzierungsquelle für das auslaufende GVFG nach 2019 bleibt erforderlich. Genauso ist eine Dynamisierung aller Beträge um mindestens zwei Prozent jährlich notwendig, um eine Anpassung entsprechend der Entwicklung der Inflationsrate zu gewährleisten.

Im Hinblick auf Erneuerungsinvestitionen der NE sind 150 Millionen Euro jährlich (davon 80 Millionen Euro für SPNV) notwendig, um den Erneuerungsbedarf der Verkehrsanlagen zu erfüllen. Auch hier ist eine Dynamisierung um mindestens zwei Prozent jährlich notwendig, um eine Anpassung an die Inflationsentwicklung zu erreichen.

Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene sieht zwar erfreulicherweise vor, Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur – auch bei der Schiene – auf hohem Niveau sicherzustellen. Zudem ist darin ein Bekenntnis zum Fortbestand der Regionalisierungsmittel enthalten. Im Hinblick auf die Höhe der Finanzausstattung GVFG bis 2019 werde in der Mitte der Legislaturperiode entschieden. Bezogen auf die Einnahmenseite legt der Koalitionsvertrag allerdings fest, dass »verkehrsträgerbezogene Finanzierungs-kreisläufe« gestärkt werden sollen; außerdem wird darin eine City-Maut generell abgelehnt. Angesichts dieser Ankündigungen, vor allem aber wegen der sich dramatisch negativ entwickelnden Einnahmen der öffentlichen Haushalte auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene, wird auch in den kommenden Jahren viel Arbeit auf den VDV und seine Verbündeten zukommen, die begründeten Forderungen zum Erhalt und zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierungsinstrumente zu realisieren.

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

Bundesmittel für NE-Infrastruktur: Licht am Ende des Tunnels?



Das Jahr 2009 hat große Chancen, als historischer Wendepunkt in der langjährigen Auseinandersetzung um eine ausreichende Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur (NE-Infrastruktur) einzugehen. Dieser Prozess hat eine langjährige Geschichte. Die Koalitionsvereinbarung der neuen CDU/CSU/FDP-Koalition beinhaltet das erste Bekenntnis der Bundespolitik seit Existenz der Bundesrepublik Deutschland zu einer – wenn auch eingeschränkten – NE-Infrastrukturfinanzierung.

Die Festlegung in der Koalitionsvereinbarung ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur angestrebten diskriminierungsfreien Grundfinanzierung aller öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen durch den Bund. Allerdings darf nicht verkannt werden, dass auf dem Weg zur Umsetzung dieses politischen Bekenntnisses noch erhebliche Fallstricke lauern und die Koalitionspartner zunächst nur in den Schienengüterfernverkehr einbezogene Infrastrukturen berücksichtigen wollen.

Historisch reicht die Diskussion über das Ausmaß der staatlichen Verantwortung für die Finanzierung nichtstaatlicher Eisenbahninfrastruktur bis in die Gründerjahre der Eisenbahn zurück. Die Entscheidung Preußens in den 1870er Jahren, nur die seinerzeit lukrativen oder militärisch bedeutsamen Teile des Streckennetzes in eigene Verantwortung zu nehmen,

Die NE-Infrastruktur hatte und hat für die wirtschaftliche Entwicklung große Bedeutung. Über diese Gleisanlagen im Duisburg-Ruhrorter Hafen z. B. werden seit langer Zeit Kohle, Erze, Stahl und anderes transportiert



sowie die nachfolgende Abwehrhaltung bei der Erweiterung des eigenen Verantwortungsbereiches führten dazu, dass mit den Privatbahnen erhebliche Teile des Eisenbahnnetzes außerhalb der Verantwortung des Staates blieben.

Einsatz des VDV ist älter als der Verband selbst

Der Einsatz der Vorgängerverbände des VDV für ein stärkeres staatliches Engagement in diesem Bereich begann bereits in dieser Zeit, blieb aber über mehr als 130 Jahre weitgehend erfolglos. Bis in die jüngste Vergangenheit schloss der Bund mit ähnlichen Argumenten wie schon der preußische Staat eine NE-Infrastrukturfinanzierung kategorisch aus.

Die Gründe für den jetzt erzielten und von vielen Beobachtern für unmöglich gehaltenen Durchbruch sind vielschichtig. Sie liegen – dies sei bei aller Zurückhaltung angemerkt – nicht zuletzt in einer intensiven Überzeugungsarbeit des VDV gegenüber vielen Ebenen der Politik durch ehren- und hauptamtliche Kräfte des Verbands in einer koordinierten Kraftanstrengung. Das wichtigste Mittel des Lobbying waren zahlreiche Einzelgespräche mit politischen Entscheidungsträgern auf Bundes- und Landesebene, die durch Veranstaltungen, Publikationen und Presseaktivitäten unterlegt wurden. Mit dem VDV-Positionspapier zur »Sicherung und Entwicklung der regionalen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland« (April 2008) wurde ein schlüssiges und politisch gut zu vermarktendes Konzept für die Finanzierung regionaler Eisenbahninfrastrukturen vorgelegt. Dieses bildete die programmatische Grundlage für die weitere Argumentation. Ein wichtiges Arbeitsmittel für das Lobbying wurde die schlüssige Konkretisierung des Finanzbedarfs auf 150 Millionen Euro, die dann auch von der Bundesnetzagentur bestätigt und in der von Bundesländern, Deutschem Städtetag und VDV vorgelegten Studie zum »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025« bekräftigt wurde.

Breites Bündnis in Politik und Gesellschaft folgt VDV-Argumentation

Ziel der Argumentation war es, politische Verbündete für die Forderungen des VDV zu gewinnen. Dies gelang insbesondere auf Länderebene, bei den Bundestagsfraktionen der seinerzeitigen Opposition, bei vielen einzelnen Abgeordneten, denen die Finanzierungsprobleme der NE-Bahnen in ihren Wahlkreisen nahe gebracht werden konnten, aber auch bei anderen Verbänden auf Bundesebene. Einige Bundesländer



Hauptamtliche und ehrenamtliche Vertreter des VDV leisten seit langer Zeit Überzeugungsarbeit – z. B. Vizepräsident Dr. Rolf Bender im Gespräch mit NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper (links im Bild)

konnten überzeugt werden, nicht nur die Forderung nach Einsatz von Bundesmitteln zu unterstützen, sondern auch ihr eigenes Engagement für die NE-Infrastrukturen aus Eigenmitteln oder Mitteln der Konjunkturprogramme zu verstärken. Im April 2008 wurde das geschlossene Länderinteresse an der NE-Finanzierung schließlich in einen Beschluss der Länderverkehrsministerkonferenz zur Geltung gebracht. Ein vom Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages vorgelegtes Gutachten zur Verfassungsmäßigkeit einer NE-Infrastrukturfinanzierung durch den Bund half, das Argument zu entkräften, das Grundgesetz schließe eine solche Förderung kategorisch aus.

Hauptargument der Gegner der NE-Infrastrukturfinanzierung durch den Bund war und ist neben der angeblichen Verfassungsproblematik die Finanznot des Bundes und damit ein – wenn auch nicht zu unterschätzender – selbst auferlegter Sachzwang. Dagegen werden inhaltliche Argumente gegenüber den Ansprüchen der NE kaum noch laut. Die finanzielle Ungleichbehandlung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Abhängigkeit von ihrem Eigentümer stellt eine zu krasse und schwer begründbare Ungleichbehandlung dar, um noch politisch vertretbar zu sein. Da der Bund immer stärker regulierend und kontrollierend in das Eigentum der NE-Bahnen an ihrem Netz eingreift, wurden Argumente gegen die Übernahme einer auch finanziellen Verantwortung in diesem Bereich immer fadenscheiniger.

Rasche Taten notwendig

Es geht nun darum, die politischen Absichtserklärungen möglichst rasch in Taten umzusetzen. Erster Schritt hierzu war die Vorlage der Ergebnisse einer empirischen Studie zum konkreten Investitionsbedarf bei den einzelnen NE-Infrastrukturen im Januar 2010. Gleichzeitig laufen Gespräche mit den politisch und administrativ Verantwortlichen zur zweckmäßigsten Umsetzung der Koalitionsvereinbarung in diesem Punkt. Der VDV legt einen konkreten Regelungsvorschlag (als »Kochrezept« für die Politik) vor. Ziel ist es, die notwendigen Regelungen so früh wie möglich in dauerhafte Formen zu gießen, da erfahrungsgemäß im Laufe einer Legislaturperiode die Bindungswirkung von Koalitionsvereinbarungen zugunsten insbesondere finanzieller Sachzwänge eher abnimmt.

Die Chancen zur Lösung des Problems der NE-Infrastrukturfinanzierung waren noch nie so gut wie derzeit. Allerdings sind bis zu einer belastbaren Regelung noch einige beachtliche Hindernisse zu überwinden. Es wird daher weiterer erheblicher Anstrengungen bedürfen, um bei der NE-Infrastrukturfinanzierung mehr als einen Fuß in die Tür zu bekommen. Selbst wenn die Koalitionsvereinbarung in diesem Punkt voll umgesetzt werden sollte, bleibt die Erweiterung der Förderung auf die dem SPNV und dem Güternahverkehr dienenden Infrastrukturen ein drängendes politisches Ziel des VDV.



NE-Bahnen dienen auch der Erschließung des ländlichen Raumes, in dem sich Einkommenssteuerzahler u. a. der Mittelschicht niederlassen

Dr. jur. Martin Henke

Geschäftsführer Eisenbahnverkehr

Telefon 0221 57979-148

henke@vdv.de

VDV fordert Kompromiss zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes



Nach langer und intensiver Überzeugungsarbeit machte der VDV 2009 einen wichtigen Schritt zur Herstellung eines Kompromisses für die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) an die am 3. Dezember 2009 in wesentlichen Teilen in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Wenige Wochen nach Vorlage des

Koalitionsvertrages und Konstituierung der neuen Bundesregierung legte der VDV gemeinsam mit dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo) ein Eckpunktepapier zur Novellierung des PBefG vor.

Das Eckpunktepapier bildet eine konstruktive Basis für die Verkehrspolitik in Bund, Ländern und Kommunen, um in der neuen Legislaturperiode sichere rechtliche Rahmenbedingungen für die kundenbezogene und wirtschaftliche Personenbeförderung mit Bussen und Bahnen herzustellen.

Koalitionsvertrag für ÖPNV erfreulich und recht konkret

Überwiegend erfreulich und recht konkret sind die spezifischen Aussagen des Koalitionsvertrages zum ÖPNV. Die Koalition bekennt sich zum ÖPNV als unverzichtbaren Bestandteil der Daseinsvorsorge, auch in der Fläche, und möchte für ihn verlässliche Rahmenbedingungen schaffen. Dafür soll das PBefG novelliert und »unverzüglich« an den europäischen Rechtsrahmen angepasst werden. Leitbild ist dabei ein unternehmerisch und wettbewerblich ausgerichteter ÖPNV, wobei ein »Vorrang kommerzieller Verkehre« gewährleistet werden soll. »Aufgabenträger bleiben die Kommunen«. Es folgen ein Bekenntnis zu mittelständischen Unternehmen und zur Betreiber Vielfalt im Busgewerbe sowie die Ankündigung, künftig Busfernlinienverkehr zuzulassen.

Zusammengenommen laufen diese Passagen des Koalitionsvertrages darauf hinaus, zwar beim Busfernlinienverkehr einen Paradigmenwechsel gegenüber der jahrzehntelang geübten Praxis in Deutschland vorzunehmen zu wollen. Im ÖPNV-Linienverkehr dagegen soll das seit der PBefG-Novelle 1996 bestehende Machtdreieck von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörden aber nicht strukturell reformiert werden: Es gibt im PBefG und den Länder-ÖPNV-Gesetzen schon seit 1996 Aufgabenträger mit ihren daseinsvorsorgerischen

Kompetenzen und auch den Vorrang unternehmensinitiiertem Verkehr gegenüber aufgabenträgerinitiiertem Verkehr in Genehmigungsverfahren. Deshalb enthält der Koalitionsvertrag insoweit in Wahrheit die Beschreibung des Ist-Zustandes und damit implizit eine Absage insbesondere an diejenigen, die einer obligatorischen Ausschreibungslandschaft oder einer Kommunalisierung angestammter unternehmerischer Erwerbchancen in Deutschland das Wort reden. Außerhalb des Fernlinienverkehrs geht es der Koalition jetzt darum, das PBefG – dort wo notwendig – an die in wesentlichen Teilen am 3. Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzupassen.

Bundesregierung will bewährte Strukturen erhalten

Die Maxime dieser Legislatur im ÖPNV lautet also weder »alle Macht den Räten« noch »roll back« der Kompetenzen der Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden. Es geht vielmehr um einen maßvollen Kompromiss auf der Basis der bewährten ÖPNV-Strukturen in Deutschland – mit Aufgabenträgern, Genehmigungsbehörden und mit der im internationalen Vergleich gesunden Vielfalt von großen, mittleren, kleinen, öffentlichen, privaten und gemischtwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen. Hierfür setzt sich der VDV seit Langem ein; auch ein großer Teil der Länder hält dies für zielführend.

Nach langem Tauziehen zwischen – aber auch innerhalb von – Bundesregierung, Ländern und Verbänden über die Zukunft des PBefG in der letzten Legislaturperiode mit dem Ergebnis einer ergebnislosen Pattsituation hatten VDV und bdo gemeinsam den Ball aufgenommen und am 8. Dezember 2009 ein Eckpunktepapier für einen Kompromiss zum PBefG beschlossen. Das Papier enthält keinen ausformulierten Gesetzentwurf und beantwortete nicht alle fachlichen Detailfragen, war aber ein wichtiges Signal des ernsthaften Einigungswillens der Verbände der Verkehrswirtschaft an die Politik.

Gemeinsame Eckpunkte VDV / bdo für eine PBefG-Anpassung vom 8. Dezember 2009

1 | Die VO gilt in wesentlichen Passagen seit dem 3. Dezember 2009 unmittelbar in Deutschland. Die Übergangsregelung des Art. 8 Abs. 2 der VO sieht die Anwendung der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Art. 5 der VO spätestens ab 3. Dezember 2019 vor. In der Zwischenzeit müssen die Mitgliedstaaten

Maßnahmen zur schrittweisen Anwendung von Artikel 5 der VO treffen. Die neuen Vorschriften bedürfen an sich keiner weiteren Konkretisierung im PBefG. Zur Verbesserung von Rechtssicherheit sollte das PBefG gleichwohl an die neuen Begriffe der VO angepasst werden. Dabei ist das Genehmigungsrecht konsequent als spezielles Gewerberecht auszugestalten und eine Vermischung mit dem Beihilfe- und Vergaberecht zu vermeiden.

2 | Die gewerberechtliche Ausrichtung des PBefG muss beibehalten werden. Das bedeutet: Am Unternehmer mit seiner grundgesetzlich geschützten Gewerbefreiheit als Anknüpfungspunkt der Genehmigungsregelungen ist ebenso festzuhalten wie an der Linienverkehrsgenehmigung. Mit großer Sorge betrachten VDV und bdo die im Koalitionsvertrag angekündigte Änderung des § 13 PBefG zugunsten von Busfernlinienverkehr. Die vorhandenen und demnächst in Kraft tretenden europäischen und nationalen Vorschriften sind hinreichend und bedürfen keiner Erweiterung, insbesondere ist an der Notwendigkeit einer Liniengenehmigung auch bei Busfernverkehren festzuhalten.

3 | Die Funktionen von Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger können nach der VO getrennt bleiben. Die Regelungsbefugnis zur Zuweisung der Zuständigkeiten der Genehmigungsbehörden liegt nach Art. 84 GG bei den Ländern. Entsprechendes gilt für die Frage, welche Behörden Aufgabenträger sein sollen, vgl. § 4 RegG sowie die Länder-ÖPNV-Gesetze. Die bisherigen Regelungen der Länder haben sich bewährt und sollten im Wesentlichen aufrechterhalten bleiben.

4 | Die bestehende Gestaltungsverantwortung des Bundes für den Finanzierungsrahmen des ÖPNV muss beibehalten bleiben. Dies gilt insbesondere für § 45a PBefG, der als allgemeine Vorschrift i. S. d. VO anzusehen ist. Gleiches gilt für § 148 SGB IX.

5 | Die Linienverkehrsgenehmigung ist nicht als ausschließliches Recht i. S. von Art. 2 lit. f der VO anzusehen, wie § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG zeigt. Anderenfalls benötigte man kein Ausgestaltungsrecht für den vorhandenen Unternehmer. Dieses setzt voraus, dass er auch während der Laufzeit ebenso wie nach deren Ende dem Wettbewerb ausgesetzt ist. Auf Linienverkehrsgenehmigungen finden außerdem die EU-Vergaberichtlinien 2004/17EG und 2004/18/EG keine Anwendung: Denn diese Richtlinien setzen einen gegenseitigen Vertrag voraus. Die Linienverkehrsgenehmigung ist dagegen ein Verwaltungsakt, dem keine (einen Vertrag kennzeichnende) Gegenleistung gegenübersteht; sie verleiht auch kein Recht im Sinne der genannten Richtlinien an die Unternehmer.

6 | Dort, wo unternehmerinitiierte Verkehre gemäß Art. 3 Abs. 2 bis 3 der VO oder nach Art. 9 Abs. 2 der VO ohne öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO betrieben werden können, muss es beim Genehmigungs-

wettbewerb bisheriger Prägung bleiben. Im PBefG müssen verfahrensleitende und Ausschlussfristen für das Genehmigungsverfahren aufgenommen werden: Insbesondere ist festzulegen, bis wann Anträge auf Genehmigung von Linienverkehren eingereicht werden können. Außerdem ist damit sicherzustellen, dass die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und die Genehmigungsverfahren zeitlich abgestimmt und rechtssicher verlaufen.

7 | Im Sinne eines fairen Ausgleichs zwischen den legitimen Interessen von Aufgabenträgern und ihren Unternehmen einerseits und aufgabenträgerunabhängigen Verkehrsunternehmen andererseits muss im PBefG sichergestellt sein, dass »Rosinenpicken« aus kommunalen Liniennetzen durch Dritte ebenso verhindert wird wie »Enteignungen« von Linien, die private Unternehmen erfolgreich erbringen, durch Aufgabenträger und deren Unternehmen.

8 | Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn-, U-Bahn-, O-Bus- und Omnibusverkehre nach § 16 Abs. 1 PBefG entspricht nicht den Fristen für die Dauer von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Art. 4 Abs. 3 und 4 der VO. Es ist zweckmäßig, die Fristen des PBefG an die VO anzupassen, d. h. für Omnibuslinienverkehre höchstens 10 Jahre Genehmigungsdauer, für Straßenbahnverkehre höchstens 15 Jahre; diese Fristen können um 50 Prozent verlängert werden, wenn der Verkehrsunternehmer einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der Dienste erforderlichen Wirtschaftsgüter bereitstellt und diese vorwiegend an die Personenverkehrsdienste gebunden sind.

Das gemeinsame Eckpunktepapier brachte Kritik von denjenigen, die beim PBefG immer noch einen »großen Wurf« in die eine oder andere Richtung fordern. Lob gab es von denjenigen, die es schon lange leid sind, dass in den vergangenen Jahren jede lösungsorientierte Fachdiskussion zu den sich aus der Verordnung 1370 ergebenden Fragen für das PBefG ordnungspolitisch aufgeladen wurde. Die Folgen waren: Inkrafttreten der neuen europäischen Verordnung ohne Anpassung des PBefG und Rechtsunsicherheit.

Verantwortung für diese Situation tragen nicht nur Politiker in Bund und Ländern, sondern auch die Verbände. Ein bodenständiger Kompromiss auf der Basis des bisherigen PBefG und der neuen Verordnung 1370 ist jetzt Teil des Regierungsprogramms. Dies sollte in den nächsten Monaten auch den anderen am ÖPNV Beteiligten Anlass geben, sich auf einen fairen und Rechtssicherheit schaffenden Kompromiss zur PBefG-Novelle zu verständigen.

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

Stadtverkehr und Fahrgastrechte stehen im Fokus auf europäischer Ebene

Nach der Präsentation des Aktionsplans zur urbanen Mobilität am 30. September 2009 hat die EU-Kommission bereits einige der vorgeschlagenen Aktionen in Angriff genommen. Auch die Dossiers »Fahrgastrechte Bus« und »Wasserverkehr« haben zuletzt wichtige Fortschritte gemacht. Der VDV nimmt gemeinsam mit der UITP, dem Internationalen Verband für den Öffentlichen Personennahverkehr, erfolgreich Einfluss und sorgt für einen Ausgleich zwischen Subsidiarität und europäischen Zielen.

Der Aktionsplan zur urbanen Mobilität KOM (2009) 490 stellt das Folgedokument zum Grünbuch »Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt« vom September 2007 dar. Über 400 Organisationen, darunter der VDV und eine ganze Reihe von VDV-Mitgliedsunternehmen, hatten sich an der damaligen Konsultation mit Stellungnahmen beteiligt. Im Aktionsplan werden insgesamt 20 Maßnahmen vorgeschlagen, die auf europäischer Ebene für die Verbesserung der urbanen Mobilität und zur Erreichung übergeordneter EU-Ziele (Klimaschutz, Entwicklung eines effizienten EU-Verkehrssystems, soziale Kohäsion) im Zeitraum 2009 bis 2012 durchgeführt werden sollen.

Es handelt sich hierbei nicht um Gesetzesvorschläge, sondern um einen Baukasten aus verschiedenen »soft policy«-Maßnahmen, die empfehlenden Charakter haben oder dem Erfahrungsaustausch dienen sollen:

Verbesserte Information | Reiseplanung, Zugangsinformationen zu Umweltzonen etc.

Fahrgastrechte im ÖPNV | Einrichtung einer EU-Plattform, Verbesserung der Zugänglichkeit im ÖPNV

Umweltfreundlicher Verkehr | saubere und energieeffiziente Fahrzeuge, energieeffiziente Fahrweise etc.

Erfahrungsaustausch | Informationsdatenbanken, Einrichtung eines »Beobachtungszentrums für urbane Mobilität«

Finanzierung | Information über bestehende EU-Fördermittel, Internalisierung externer Kosten im Stadtverkehr

Der Aktionsplan zur Mobilität in der Stadt ist ein wichtiges Dokument für den ÖPNV. Dieser wird als Rückgrat eines effizienten städtischen Verkehrssystems anerkannt und ist von fast allen vorgeschlagenen Maßnahmen betroffen.



Der Apparat der EU-Kommission erstellt nicht nur Verordnungen und Richtlinien – der »Aktionsplan zur urbanen Mobilität« hat empfehlenden Charakter und soll dem Erfahrungsaustausch dienen

Vorschläge des VDV im Aktionsplan enthalten

Der VDV bewertet die einzelnen Aktionen des EU-Aktionsplans differenziert. Er hat bereits in seiner Stellungnahme zum Grünbuch zur städtischen Mobilität eine Reihe von Vorschlägen für Aktionsfelder der europäischen Ebene unterbreitet, die sich nun teilweise im Aktionsplan wiederfinden: die Unterstützung von Bewusstseinskampagnen, die Förderung von Plänen zum nachhaltigen Stadtverkehr, Aktivitäten zur Internalisierung von externen Kosten im Stadtverkehr oder die Unterstützung von Best-Practise-Programmen und EU-Finanzierungsquellen wie die CIVITAS-Initiative (City-VITALity-Sustainability / Stadt – Vitalität – Nachhaltigkeit). Andererseits enthält der Aktionsplan eine Reihe von Vorschlägen wie beispielsweise zu Fahrgastrechten oder intelligenten Verkehrssystemen, bei denen die Notwendigkeit der Behandlung auf europäischer Ebene in Zweifel gezogen werden kann.

In diesem Zusammenhang sieht der VDV auch das derzeitige Gesetzgebungsvorhaben zu Fahrgastrechten im Busverkehr kritisch. Die Kommission hatte im Dezember 2008 einen entsprechenden Verordnungs-



Subsidiarität und europäische Idee

Der Maastricht-Vertrag von 1992, aber auch schon das frühere Vertragswerk der EWG, verpflichtet die EU-Kommission und den Ministerrat zur Verhaltensregel, das Subsidiaritätsprinzip zu achten. Dieses Prinzip soll gewährleisten, dass die Entscheidungen möglichst bürgernah getroffen werden. Von höheren politischen Ebenen zu beschließenden Maßnahmen sollen auf das Minimum begrenzt werden. Für den ÖPNV bedeutet dies, dass detaillierte Entscheidungen lokal bzw. regional getroffen werden sollen, denn ÖPNV ist eine lokale bzw. regionale Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Die europäischen Institutionen bewegen sich deshalb im Normalfall vorsichtig im Spannungsfeld zwischen Regelungswillen und Detaillierungsgrad der durch sie geschaffenen Rechtsnormen. Dass der öffentliche Verkehr in der EU umweltfreundlich gestaltet werden soll und dass seine Fahrgäste klare Rechtspositionen als Kunden besitzen sollen, liegt im Gestaltungswillen der Europäischen Union. Wie diese Ziele jedoch am besten zu erreichen sind, können die Mitgliedsstaaten und deren regionale Untergliederungen bürgernäher gestalten.

vorschlag vorgelegt – KOM(2008) 817. Obwohl erste Entwurfsversionen nur auf den Busfernverkehr beschränkt waren, wurde kurz vor der Veröffentlichung noch der Anwendungsbereich auf den lokalen und regionalen Busverkehr ausgeweitet. Dabei ließ die EU-Kommission die spezifischen Besonderheiten des ÖPNV außer Acht und berücksichtigte diese auch nicht bei der obligatorischen Kostenfolgenabschätzung.

In der ersten Lesung des Europäischen Parlaments im April 2009 wurde der Text dann noch verschärft. Der Verkehrsministerrat hat nun in einer politischen Einigung jedoch am 17. Dezember 2009 einen Text angenommen, der gegenüber dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag viele Verbesserungen enthält. So sieht die Ratsposition zwar für den städtischen, vorstädtischen und regionalen Busverkehr in jedem Fall einige »Basisrechte« für Fahrgäste vor. Gleichzeitig steht es entsprechend den Besonderheiten des ÖPNV den Mitgliedsstaaten frei, städtische, vorstädtische und regionale Busverkehrsdienste von der Anwendung der restlichen Artikel auszunehmen.

VDV wirkt auf praktikable Fahrgastrechte hin

Aus Sicht des VDV macht eine solche Regelung Sinn, da sie einen Ausgleich zwischen Rechten für Fahrgäste und einer praktikablen Umsetzung für die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde darstellt. Außerdem lässt sie Raum für weitere, speziell auf den ÖPNV angepasste lokale/regionale Initiativen, wie die Einführung von Service- oder Pünktlichkeitsgarantien.

In der nun beginnenden zweiten Lesung im europäischen Parlament und den voraussichtlich gleichzeitig stattfindenden Trilogverhandlungen zwischen Parlament, Kommission und Rat sollte das Ergebnis im Rat nicht wieder weiter »verwässert« werden. Insbesondere müssen vor dem Hintergrund der integrierten Verbundverkehre in Deutschland und vielen anderen EU-Mitgliedstaaten, städtische, vorstädtische und regionale Busverkehre zusammen und nicht getrennt betrachtet werden.

Der VDV wird diese Aktivitäten zusammen mit der UITP genau beobachten und die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen einbringen.

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

Erfolgreiche Kommunikation des VDV am Standort von Regierung und Parlament

2009 war ein schwieriges Jahr, um den politischen Handlungsbedarf für ÖPNV und Schienengüterverkehr am Standort von Bundesregierung und Bundestag konkret zu kommunizieren. Die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise, aber auch die Wahlen im Bund, in etlichen Bundesländern und Kommunen bestimmten nachhaltig Themen, Umfang und Richtung politischer Arbeit. Eine qualitative und quantitative Evaluierung bei der Zielgruppe der Parlamentarier zeigt: Die politische Kommunikation des VDV erreichte ihre Ziele.

Die verkehrspolitischen Agenda des Jahres 2009 wurde wesentlich durch folgende Themen bestimmt:

- Der Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025 ist ermittelt. Eine Berücksichtigung der wissenschaftlichen Ergebnisse bei den anstehenden Veränderungen vorhandener Finanzierungsinstrumente ist zu kommunizieren.
- Die Konjunkturpakete der Bundesregierung stehen als Impuls für mehr Wachstum. Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, in Erneuerung und Ausbau, könnten hier einen wichtigen Beitrag leisten.
- CO₂-Ausstoß und Klimawandel bildeten einen politischen Schwerpunkt der Diskussion. Die Problemlösungskompetenz des öffentlichen Verkehrs ist noch unzureichend berücksichtigt.

Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025. Rund 70 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft, Ministerien und Verbänden kamen zum »Zukunftsforum Mobilität« des VDV in die Berliner Landesvertretung Rheinland-Pfalz



Herausforderungen der Verbandskommunikation

Für eine erfolgreiche Aufmerksamkeit und Wahrnehmung der Kommunikation des VDV im Wettbewerb mit anderen Themen und Interessenvertretern, bedarf es einer integrierten Kommunikation. Nur so können Interessen effektiv nach innen vermittelt und nach außen vertreten werden.

VDV-Kampagne | Mit den Instrumenten und Maßnahmen der VDV-Kampagne »Damit Deutschland mobil bleibt« verfolgte der VDV 2009 das Ziel, die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu sichern (siehe Beitrag Seiten 9–11). Zeitlich und thematisch sind die Themen der Kampagne eng verzahnt mit der PR-Arbeit des VDV.

Lobbying | In Einzelgesprächen mit Parlamentariern und Ministeriumsmitarbeitern, über Parlamentarische Abende sowohl mit dem Arbeitskreis Verkehr der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, als auch mit der SPD-Bundestagsfraktion wurde die fachliche Expertise des VDV eingebracht. Resultate der VDV-Positionen finden in der weiteren politischen Arbeit der Bundesparteien ihren Niederschlag.

An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, dass der Einsatz des Ehrenamtes, die aktive Unterstützung durch Vorstände und Geschäftsführer von Mitgliedsunternehmen mit ihrem Wirken vor Ort bei Bundes- oder Landesparlamentariern die Erreichung der Ziele des Verbands sehr stark unterstützen.

Abgeordnete bekennen: ÖPNV ist zentraler Faktor für den Wirtschaftsstandort

Eine erste Einschätzung zur Wirksamkeit der VDV-Kommunikation ist bemerkenswert. Wahlprüfsteine und Wahlprogramme der Parteien zur Bundestagswahl 2009 dokumentieren, dass wichtige Forderungen des Branchenverbands VDV berücksichtigt worden sind. Und: Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung nimmt einerseits positive Absichtserklärungen zu verkehrspolitischen Zielen der Branche auf, andererseits fehlen noch wichtige Festlegungen, wie z. B. zur zukünftigen Finanzausstattung des ÖPNV.

Einen weitaus detaillierteren Blick auf die Resultate politischer Verbandskommunikation lassen zwei aktuelle Evaluationen zu. Bei der Kernzielgruppe politischer Entscheider wurde die Wirksamkeit der integrierten VDV-Kommunikation überprüft:



Jeder zweite Abgeordnete kennt die VDV-Kampagne

42 Prozent der befragten Mitglieder des Deutschen Bundestages haben bereits einmal von der VDV-Kampagne gehört (in der 1. Befragungswelle im Mai 2009: 21 Prozent der Direktkandidaten).

79 Prozent der befragten Abgeordneten des Deutschen Bundestages geben an, die Kampagne durch allgemeine Informationen, Informationen bei Veranstaltungen, Broschüren, Anzeigen, das Internet und Berichte in Zeitungen wahrgenommen zu haben.



VDV-Kampagnenarbeit wird von Verkehrspolitikern besonders geschätzt

Erste Tendenzen der qualitativen Evaluation zeigen, dass die Befragten die VDV-Kampagne sehr schätzen, da sie das Thema ÖPNV durch Aktionen und Kommunikationsmaßnahmen hervorhebt. Damit gewinnt auch die Arbeit der Verkehrspolitikern mehr an Bedeutung und Aufmerksamkeit gegenüber anderen Politikfeldern.



Bewertung der Leistungen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs durch die Direktkandidaten bzw. Mitglieder des Deutschen Bundestages

Zustimmung bei

Welle 1 Welle 2

ÖPNV und Schienengüterverkehr sind wichtige Faktoren für den Wirtschaftsstandort Deutschland	94%	97%
Der Transport von Gütern auf der Schiene wird zukünftig eine noch größere Bedeutung einnehmen	82%	88%
Busse und Bahnen bieten jedem Bürger die Möglichkeit, im Alltag einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten	76%	78%
Busse und Bahnen sind insgesamt gesehen die sichersten Verkehrsmittel	77%	78%
Busse und Bahnen sichern eine generationenübergreifende und günstige Mobilität	74%	77%

Quelle: forsa

Quantitative Evaluation | Im Mai 2009 führte das Forschungsinstitut forsa eine erste Welle von Telefoninterviews mit 250 Direktkandidaten für den Deutschen Bundestag durch. Um einen Vorher-Nachher-Vergleich zu erhalten, wurden 113 Mitglieder des Deutschen Bundestages vom November 2010 in einer zweiten Welle von forsa befragt.

Qualitative Evaluation | Das Institut Rheingold führt Interviews mit 20 Bundestags- und zehn Landtagsabgeordneten durch. Bisher wurde die Hälfte der Abgeordneten befragt, so dass hier der erste Zwischenstand der Ergebnisse berücksichtigt werden konnte.

Erste Ergebnisse dieser Evaluierung zeigen, eine mehrjährige intensive Kommunikations- und Lobbyarbeit hat sich gelohnt. Fazit: Die VDV-Kommunikation erreicht hervorragende Ergebnisse bei den Parlamentariern. Trotz Einsatz professioneller Kommunikation

bleibt Sympathie und Wertschätzung gegenüber dem VDV nicht auf der Strecke. So wird der Verband als eine »verlässliche Instanz mit wertvoller Material- und Argumentationssammlung« angesehen. Dass die beim VDV handelnden Personen »Leidenschaft für das Thema Verkehr bei gleichzeitiger Bodenhaftung« entwickeln, wird von den Parlamentariern geschätzt.

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

Superwahljahr mit besonderen Herausforderungen

Die VDV-Kampagne »Damit Deutschland mobil bleibt« und die Pressearbeit des Verbands richteten sich 2009 am Superwahljahr aus. Die zentralen Argumente für Busse und Bahnen sollten Politik und Medien nahegebracht werden. So setzte die VDV-Kampagne den Schwerpunkt darauf, die Kandidaten für den Deutschen Bundestag direkt mit den Botschaften von ÖPNV und Schienengüterverkehr in Kontakt zu bringen, denn in der neuen Legislaturperiode stehen wichtige Entscheidungen zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs an. Die Pressearbeit des VDV flankierte die Kampagnenarbeit mit der Vertiefung der Finanzierungsfragen.

Schon auf der Jahrespressekonferenz des VDV im Januar 2009 in Berlin spielte die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs eine besondere Rolle. Mit dem Themenschwerpunkt Infrastruktur startete der Verband in das Superwahljahr. Im Sommer ging es dann Schlag auf Schlag: Am 8. Juni stellten Petra Roth, Präsidentin des Deutschen Städtetags, NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper sowie VDV-Vizepräsident Volker Sparmann die Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025« in Frankfurt am Main vor. Eine Woche später vertiefte der VDV das Thema gegenüber den Medien auf seiner Jahrestagung. Im Herbst folgten weitere Gespräche mit Medienvertretern.

Ihre Stimme für Busse und Bahnen!

Busse und Bahnen sichern bezahlbare Mobilität für alle. Dabei schützen sie das Klima, sind ein wichtiger Standortfaktor und bieten über einer halben Million Arbeitnehmern ihr Einkommen. Diese Leistungsstärke wird aber nur gesichert, wenn die Forderungen des



»Ihre Briefwahlunterlagen sind da!« – Der VDV forderte Politiker zur Stimmabgabe für den Öffentlichen Verkehr auf. Rund ein Viertel der Direktkandidaten der Bundestagswahl nutzte die Chance



Viele prominente Politiker diskutierten auf den Zukunftsforen, z. B. Uwe Beckmeyer (SPD) (vierter von rechts)

VDV nach einer verlässlichen Finanzierung erfüllt werden. Das waren die Kernbotschaften eines Drei-Stufen-Mailings an alle Direktkandidaten für den Deutschen Bundestag.

In der bundesweiten Veranstaltungsreihe »Zukunftsforum Mobilität« machten sich Bürgerinnen und Bürger für den ÖPNV und Schienengüterverkehr von morgen stark: Wie garantiert die Politik, dass Bürger in jeder Region ihren Arbeitsplatz mit dem ÖPNV erreichen können? Wie können wir Mobilität und Klimaschutz vereinbaren? Welchen Stellenwert hat der Schienengüterverkehr für den Wirtschaftsstandort Deutschland? Bundes- und Landtagsabgeordnete in zehn deutschen Landeshauptstädten stellten sich öffentlich den Fragen der Bürger. Ein Wahlkampf der besonderen Art: Denn hier zählten die Stimme des Politikers und die Zusicherung, sich in der kommenden Legislaturperiode für den Öffentlichen Verkehr stark zu machen.

Karola Lambeck M. A.
VDV-Pressesprecherin
(bis 28. Februar 2010)

Integrierte Kommunikation verstärkt Verbandsthemen in Wirtschaft und Politik

Der VDV kommuniziert sowohl in die Wirtschaft als auch in die Politik hinein. Zugleich ist er verbunden mit nahestehenden Organisationen, die Ziele der Verbandsarbeit in konkrete Produkte umsetzen. Durch die Verzahnung der Aktivitäten des VDV mit denen Dritter und durch die Verknüpfung von Veranstaltungen und Veröffentlichungen werden Themen erfolgreich kommuniziert.

Mit der Neustrukturierung der Kommunikationsarbeit des VDV wurde unter anderem die organisatorische Kombination »Veranstaltungen und Veröffentlichungen« geschaffen. Hierin befindet sich sowohl die Produktgruppe Messen, Kongresse, Fach- und Informationsveranstaltungen als auch die der verschiedenen Veröffentlichungsformen. Der VDV ist zum einen selbst als Veranstalter bzw. Herausgeber aktiv und bringt zum anderen seine Themen und Botschaften in Veranstaltungen bzw. Veröffentlichungen Dritter ein. Bei den begrenzten finanziellen Mitteln eines Verbandes kommt es auf intelligente Lösungen an, um durch die Nutzung aller verfügbaren Kommunikationskanäle nachhaltig und wirkungsvoll die Öffentlichkeit zu erreichen.

Integrierte Kommunikation und Kooperation erhöhen die Erfolgchancen

Der VDV nutzt unter anderem seine Zeitschrift »Bus & Bahn«, das Leitmedium der Verbandskommunikation nach außen, zur Vor- und Nachberichterstattung über relevante Veranstaltungen. Auch die Verbandsorgane »Der Nahverkehr« und »Güterbahnen« sowie Medienkooperationen mit Dritten werden hierfür eingesetzt. So kann bereits vor einer Veranstaltung eine Informationsbasis geschaffen werden, auf der sich die Botschaften während des Events besser entwickeln lassen. Auch werden diejenigen Zielgruppen der relevanten Teilöffentlichkeit in die Kommunikation eingebunden, die an der Veranstaltung selbst nicht teilnehmen. Gleiches gilt für die Nachberichterstattung – Botschaften und Ergebnisse lassen sich breiter kommunizieren und weiter festigen, indem das Ende der Veranstaltung nicht das Ende der Kommunikation bedeutet.

Wirtschaftliche und politische Kommunikation im Bündnis mit Partnern

Der VDV wirkt mit seiner Lobbyarbeit politisch und ist durch seine Facharbeit im wirtschaftlichen Kontext engagiert. Zugleich ist der Lobby- und Fachverband VDV mit verschiedenen Schwesterorganisationen

und in Netzwerken mit externen Dritten verbunden. Im Feld dieser beiden Handlungsebenen werden die Themen des VDV inhaltlich und kommunikativ bewegt.

Am Beispiel des wirtschaftlichen Produktes ((eTicket Deutschland lässt sich dies verdeutlichen. Das ((eTicket Deutschland wird als Marke finanziell und politisch durch die Bundesregierung gefördert, um Barrieren im Zugang zum öffentlichen Personenverkehr abzubauen (politische Dimension). Der Branchenverband VDV ist ein Initiator und Entwickler dieser standardisierten technischen Lösung (Facharbeit). Er setzt sich für deren Verbreitung und Förderung ein, wozu die Politik in Bund und Ländern benötigt wird (Lobbyarbeit). Die Entwicklung, Pflege und Verbreitung des ((eTicket Deutschland mit allen seinen Komponenten ist Aufgabe der VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG und deren industrieller Partner. Hierbei sind diese Organisation und der VDV auch in europäischen Gremien mit anderen Akteuren vernetzt (organisatorische Dimension).



KERNAPPLIKATIONS
GMBH & CO. KG



Letztendlich müssen Verkehrsunternehmen und -verbände überzeugt sein vom ((eTicket Deutschland, um dieses in ihrer Verantwortung einzuführen. Es liegt nahe, dass der VDV und die VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG bei diesem Vorhaben auch in der Kommunikation eng zusammen wirken. So konnten in 2009 z. B. der UITP-Weltkongress in Wien genutzt werden, um Chancen und Rahmenbedingungen des ((eTicket Deutschland zu kommunizieren. Alle deutschsprachigen Gäste des Weltkongresses konnten vorher vom Informationsangebot beider Partner erfahren. Vor Ort traten beide Organisationen gemeinsam auf und dokumentierten hierdurch das gemeinsame verbandliche und wirtschaftliche Interesse. Nach der Veranstaltung konnten wiederum alle Interessierten im deutschsprachigen Raum durch die Fachpresse die Ergebnisse der Veranstaltung wie auch die allgemeinen Botschaften erfahren. Hierdurch verstärkten sich die Wirkungen der Veranstaltung (UITP-Weltkongress) und Veröffentlichungen (Bus & Bahn, Der Nahverkehr, externe Publikationen).

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

Fachstellenleiter Veranstaltungen und Veröffentlichungen

Telefon 0221 57979-156

anemueller@vdv.de



Branchentreffpunkt VDV-Jahrestagung 2009 in der Hansestadt Rostock

Die gesellschaftliche Bedeutung von Bussen und Bahnen stand im Mittelpunkt der VDV-Jahrestagung im »hohen Norden«. Auch die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs und die Rahmenbedingungen der Verkehrsmärkte im Personen- und Güterverkehr nahmen weiten Raum ein. Vor allem aber der Treffpunkt VDV erwies sich für die Teilnehmer als Gewinn. Die Möglichkeit der Kontaktpflege ist für die Gäste jedes Jahr erneut ein wichtiger Grund, die Einladung des VDV anzunehmen.



Der VDV lud am 16. und 17. Juni 2009 in die Hansestadt Rostock zu seiner Jahrestagung ein. Etwa 650 Vertreter aus Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs sowie aus Politik, Administration, Forschung und weiteren gesellschaftlichen Organisationen nutzen die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch. Zu den Rednern

gehörten unter anderem Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Volker Schlotmann, Verkehrsminister Mecklenburg-Vorpommerns, und Prof. Dr. Claudia Kemfert, Direktorin des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung. Im Mittelpunkt der Tagung stand die gesellschaftliche Bedeutung von Bussen und Bahnen sowie die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Partner des VDV war die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG).

VDV-Präsident Elste betonte die Rolle des ÖPNV und Schienengüterverkehrs in der Gesellschaft. Ohne ihre Leistungen würde die Wirtschaft in Deutschland genauso wie die Lebensbedingungen der Menschen leiden. Er stellte die aktuelle Studie »Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025« vor, welche die realistischen Notwendigkeiten beschreibt und von Bund, Ländern und Kommunen als bodenständig und umfassend bewertet wird.

Prof. Claudia Kemfert, Direktorin des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW), rief in ihrem Gastvortrag zur intensiven Nutzung von Bussen und Bahnen auf. Der öffentliche Verkehr müsse unabdingbar als zentraler Bestandteil einer erfolgreichen Klimaschutzstrategie genutzt werden. Es dürfe keine Zeit verloren werden.

VDV-Hauptgeschäftsführerin Dr. Langowsky stellte die Frage, ob die Verkehrsunternehmen »Fit für noch mehr« seien. Die wirtschaftlichen und gesellschaftli-

Günter Elste



Dr. Claudia Langowsky



Dr. Burkhard Rüberg



Oliver Wolff



Prof. Dr. Christofer Lenz





Volker Schlotmann



Prof. Dr. Claudia Kemfert



Patrick Rousseaux



Michael Stahlhut



Eckhart Fricke

chen Anforderungen an den Verkehr mit Bussen und Bahnen sowie deren Infrastruktur stiegen. Es gelte, in den herausragenden Leistungen nicht nachzulassen, um die Lösungskompetenz für gesellschaftliche Aufgaben weiter ausspielen zu können und die Mobilität für alle zu sichern.

Die Fachtagung Personenverkehr widmete sich der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Was passiert, wenn nichts passiert? Hierzu stellte Dr. Burkhard Rüberg, Vorstand der BOGESTRA, die Sicht der Verkehrsunternehmen dar. Oliver Wolff, Abteilungsleiter im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium brachte die Sicht der Länder ein. Impulse aus Sicht von Beratungsunternehmen steuerte Prof. Dr. Lenz, Partner der Stuttgarter Kanzlei Oppenländer, bei.

Die Fachtagung Güterverkehr behandelte Fragen zu den Netzen für den Güterverkehr. Patrick Rousseaux, Mitarbeiter der EU-Kommission, beschrieb den Weg zum »Dedicated Railfreight Net«, dem Vorrangnetz für den europäischen Schienengüterverkehr. Für die nationale Ebene ging Eckart Fricke, Vorstand Produktion der Railion Deutschland AG, der Frage nach, ob die Netz-21-Strategie noch aktuell sei. Abschließend wies Michail Stahlhut, Vorstandsmitglied der Ostthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE), auf neue Chancen für die NE-Infrastruktur hin.



RSAG-Vorstand Wilfried Eisenberg, Dr. Claudia Langowsky und Wolfgang Tiefensee (v. l.)

EU-Kommission plant CO₂-Steuer mit Befreiung für den Schienenverkehr

Mit Beginn der dritten Stufe des Europäischen Emissionshandelssystems ab 2013 soll die Energiesteuer um eine CO₂-Komponente erweitert werden. Der Rat sieht darin ein ergänzendes Instrument, um die Klimaziele der Europäischen Union in den nicht vom Handelssystem erfassten Bereichen umzusetzen. Die CO₂-Steuer soll auch Linienbusse treffen. Für den Schienenverkehr ist eine Befreiung vorgesehen. Der VDV wirbt dafür, die Entlastungsmöglichkeiten des EU-Rechts zu nutzen, denn Busse und Bahnen sind Problemlöser im Klimaschutz.

Die Richtlinie 2003/96/EG dient der Steuer-Harmonisierung in der Europäischen Gemeinschaft. Sie legt Mindestsätze fest und definiert Regeln für Ermäßigungen, die Lenkungs Zwecken wie Klimaschutz, Verkehrs- oder Sozialpolitik dienen. Busse und Bahnen dürfen befreit oder ermäßigt besteuert werden (vgl. VDV-Jahresbericht 2006/2007 Seite 24 ff.). Die Energiesteuer wird überwiegend nach dem Volumen bemessen und weist bezogen auf den Heizwert große Unterschiede auf. Strom wird auch vom Emissionshandel erfasst. Das System ist wenig kohärent und enthält unzureichende Anreize für die klimapolitischen Ziele der Gemeinschaft, die im Verkehr über steuerliche Instrumente erreicht werden sollen. Deshalb hat der Rat gefordert, die Besteuerung von Energie besser an den Erfordernissen des Klimaschutzes auszurichten.

CO₂-Steuer soll Emissionshandel ergänzen

Die Steuer auf Energie soll sich künftig nach den objektiven Kriterien Nettoheizwert und CO₂-Ausstoß bemessen. Die allgemeine Steuer dient dem fiskalischen Zweck. Die CO₂-Steuer soll als schadstoffabhängiges Preissignal an die Verkehrsnutzer das Emissionshandelssystem systematisch ergänzen. Vom Handel erfasster Strom soll nicht schadstoffbesteuert werden. Ermäßigungen für Biokraftstoffe und Kraft-

Ausgewählte EU-Mindeststeuersätze nach TAXUD-Entwurf ¹⁾

	CO ₂ -Steuer ²⁾	Verbrauchssteuer auf Nettoheizwert ³⁾
Diesel	€/Tonne	€/GJ
allgemein	30	7,60 – 8,90 ⁴⁾
gewerblich	30	6,80
Benzin	30	8,90
Flüssiggas/Erdgas	30	1,00
Strom		€/kWh
allgemein	–	1,00 ⁵⁾
gewerblich	–	0,50 ⁵⁾

¹⁾ Diskussionspapier der Generaldirektion »Steuern und Zollunion« der EU-Kommission vom Juli 2009

²⁾ Biomasse-Erzeugnisse gelten gemäß RL 2007/589/EG als CO₂-frei.

³⁾ Für Biomasse-Erzeugnisse gelten die Referenzwerte gemäß RL 2009/28/EG

⁴⁾ Anhebung in Stufen: 8,20 € (2015) bzw. 8,90 € (2018)

⁵⁾ Stromsteuersatz in Deutschland: 20,50 €/MWh bzw. 11,42 €/MWh (Fahrstrom)

stoffgase sollen entfallen. Gase profitieren aber weiter von der geringen Heizwertsteuer. Da aus Biomasse hergestellte Erzeugnisse als CO₂-frei gelten, entfällt die Schadstoffsteuer. Für die gewerbliche Personenbeförderung mit Bussen sowie den Güterkraftverkehr (ab 7,5 Tonnen) sind ermäßigte Steuersätze vorgesehen. Allerdings erlaubt Artikel 5 eine zusätzliche Absenkung im ÖPNV, sofern der allgemeine Mindestsatz nicht unterschritten wird. Die CO₂-Steuer soll alle Verwender belasten.

Deutschland hat bereits eine Klimasteuer

Da die deutschen Steuersätze über den Mindestvorgaben der EU liegen, führt die Neuausrichtung nicht automatisch zu einer Mehrbelastung. Ob ein CO₂-Aufschlag erhoben wird, ist eine politische Entscheidung, denn Deutschland hat bereits 1999 eine vergleichbare Ökosteuer eingeführt. Beim Diesel liegt deren Anteil über der CO₂-Steuer.

Geplante Struktur der EU-Energiesteuersätze

Besteuerung des Nettoheizwertes = Allgemeine Steuer

(gem. Richtlinie 2006/32/EG in Euro je Gigajoule bzw. Megawattstunde)

Besteuerung der CO₂-Emissionen = CO₂-Steuer

(gem. Kommissionsentscheidung 2007/589/EG in Euro je Kilogramm)



Busse und Bahnen sind praktizierter Klimaschutz und Teil der Lösung, aber kein sinnvolles Besteuerungsziel

Busse und Bahnen sind Problemlöser im Klimaschutz

Deutschland nutzt das Instrumentarium zugunsten klimafreundlicher Verkehre bisher nur halbherzig. Bahnen werden bei nahezu allen Nachbarn befreit oder stärker entlastet. Obwohl Artikel 15 Befreiungen für

den Personen- und Gütertransport auf der Schiene, Artikel 5 ermäßigte Steuersätze für Linienbusse und die Artikel 18 und 19 in zwölf Staaten noch darüber hinausgehende Ausnahmen erlauben, wird der öffentliche Verkehr hierzulande nur wenig entlastet. Dabei verbessert jeder neue Fahrgast die CO₂-Bilanz, in der Stadt bis auf ein Drittel im Vergleich zum Pkw. Busse und Bahnen sind Problemlöser im Klimaschutz und Teil der Lösung, aber kein sinnvolles Besteuerungsziel. Daher appelliert der VDV an die EU-Kommission, auch den ÖPNV mit Bussen in die EU-Befreiung einzubeziehen. Die Bundesregierung ist aufgefordert, den Schienenverkehr nach EU-Recht zu befreien und Linienbusse zu entlasten. Unser öffentliches Verkehrssystem muss in die Klimaschutzstrategie besser integriert werden, um maximal zum Reduktionsziel beitragen zu können. Denn nur wer ohne Handbremse fährt, kommt rechtzeitig ans Ziel.

Dieselsteuer in €/1.000 Liter

	Grund- belastung	Öko- (D) bzw. CO ₂ - Steuer (EU)	Gesamt
derzeit			
allgemein	317,00	153,40	470,40
ÖPNV	317,00	99,38 ¹⁾	416,38
geplante EU-Mindest- sätze 2013²⁾			
allgemein	273,60 ³⁾	79,92	353,52 ⁴⁾
gewerblich	244,80	79,92	324,72 ⁴⁾

¹⁾ Die ÖPNV-Entlastung erfolgt im Vergütungsverfahren (§56 EnergieStG)

²⁾ Berechnungsgrundlage: Heizwert 36 GJ/1.000 Liter bzw. 2,664 kg CO₂/Liter

³⁾ Steigende Belastung auf 295,20 € (2015) bzw. 320,40 € (2018)

⁴⁾ Der geltende Mindeststeuerbetrag beträgt gemäß der Richtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003 seit 1. Januar 2010 330,00 €/1.000 Liter

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

Herausforderung Klimaschutz – Busse und Bahnen sind die Lösung!

Im Gegensatz zur gegenwärtigen Weltwirtschaftskrise wird die Klimawirkung unserer heutigen CO₂-Emissionen extrem lange andauern. Auf der Klimaschutzkonferenz in Kopenhagen sollte eigentlich der Anschlussvertrag an das im Jahr 2012 auslaufende Kyoto-Protokoll ausgehandelt werden. Leider entsprachen die Ergebnisse nicht den großen Erwartungen. Der VDV begrüßt, dass die Bundesregierung auch nach Kopenhagen an ihrem Ziel festhält, die Emissionen bis 2020 um 40 Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Nun muss konsequent insbesondere im Verkehrssektor an weiteren Zielvorgaben und an den Maßnahmen zur Zielerreichung gearbeitet werden.

Neben dem Energiesektor muss vor allem der Verkehrsbereich einen ganz erheblichen Teil zur Reduzierung von CO₂-Emissionen beitragen. Der Anteil des Verkehrssektors an der Reduktion der Treibhausgase müsste für Deutschland laut Umweltbundesamt (UBA) bei zirka 40 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr liegen.

Potenziale liegen im ÖPNV ...

Öffentliche Verkehrsmittel haben einen niedrigeren spezifischen Energieverbrauch als der Pkw. Hohe spezifische Emissionen haben insbesondere Pkw-Fahrten im innerörtlichen Verkehr. Die BMU-Studie »Potenziale und volkswirtschaftliche Effekte einer ambitionierten Energieeffizienzstrategie für Deutschland« betrachtete, wie sich eine Verlagerung eines Teils dieser Pkw-Fahrten auf den Öffentlichen Verkehr bzw. auf den Rad- und Fußverkehr auswirken würde. Um allerdings eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf energiesparendere Fortbewegungsweisen zu erreichen führt die Studie aus, dass umfangreiche Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebots notwendig sind. Dafür müssen entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden.

... und im Schienengüterverkehr

Der VDV unterstützt das UBA in seinen Handlungsempfehlungen zum Ausweg aus der Klimakrise, die es in seiner im November erschienenen Studie »Strategie für einen nachhaltigen Güterverkehr (UBA-Texte 18/2009)« präsentiert hat. Falls die prognostizierte Verkehrsentwicklung (BMVBS-Prognose 2025) eintritt, wären dem Gutachten zufolge die Umweltziele im Bereich Güterverkehr nur bei den Feinstaubemissionen erfüllt. Anstatt zu sinken, würden die CO₂-Emissionen sogar noch weiter steigen. Daher



Mehr Güter auf die Schiene ist ein Ausweg aus der Klimakrise

muss das Güterverkehrswachstum niedriger ausfallen als heute prognostiziert. Zudem muss es gelingen, große Teile des Güterverkehrsaufkommens vom Lkw auf die Güterbahnen und das Binnenschiff zu verlagern. Der Ausbau des Schienennetzes ist daher die wichtigste Herausforderung an die Verkehrsinfrastruktur.

Engagement der Verkehrsunternehmen für eine Nachhaltige Mobilität

Im VDV-Leitbild »Nachhaltige Mobilität« erläutern die VDV-Mitgliedsunternehmen ihr diesbezügliches Grundverständnis: Die Zukunftschance unserer komplexen Welt liegt in der ganzheitlichen Betrachtung von Ökologie, Ökonomie und sozialer Verantwortung. Dabei spielt nachhaltige Mobilität eine entscheidende Rolle. Jeden Tag nutzen deutschlandweit mehr als 28,5 Millionen Fahrgäste die Leistungen des ÖPNV, um zum Ziel zu kommen. Güter aller Art werden pünktlich und zuverlässig über die Schiene transportiert und angeliefert. Dies mit besten Umweltstandards sozialverträglich und so effizient wie möglich zu leisten, ist eine große Herausforderung, der sich die Mitgliedsunternehmen des VDV tagtäglich aufs Neue stellen.

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

Marktforschung als Grundlage für das Marketing

Im sechsten Jahr in Folge stieg 2009 die Zufriedenheit der Kunden mit den Leistungen von Bussen und Bahnen in Deutschland. In einer bundesweit repräsentativen Umfrage im Auftrag des VDV wurde eine Globalzufriedenheit mit dem ÖPNV von 2,78 ermittelt. Um zu erkennen, wie sich die Mitgliedsunternehmen gemeinsam noch kundenfreundlicher aufstellen können, wurde auch die Erhebung »ÖPNV im Urteil der Bevölkerung« wieder durchgeführt. Dieses Instrument wurde ergänzt um Fragen nach Kundenwünschen und Innovationen.

Wenn Marketing die marktorientierte Führung des Unternehmens bedeutet, dann sind Erkenntnisse über den Markt eine essenzielle Grundlage für die richtigen Entscheidungen. Da Dienstleistungen im ÖPNV »erfahren« werden müssen und nicht im Kaufhausregal geprüft werden können, kommt den »Erfahrungen« der Bus- und Bahnnutzer im persönlichen Umfeld eine höhere Bedeutung zu als bei Konsumgütern. Eine hohe Bereitschaft, die Nutzung von Bussen und Bahnen im persönlichen Umfeld weiterzupfehlen, ist deshalb bares Geld wert. Diese Weiterempfehlungsabsicht korrespondiert stark mit der Globalzufriedenheit. Als »überzeugte« Kunden gelten diejenigen, die »vollkommen zufrieden« oder »sehr zufrieden« sind, als »enttäuschte« Kunden diejenigen, die sich »weniger zufrieden« oder »unzufrieden« geäußert haben. Ein ähnlicher Zusammenhang gilt auch zwischen der Zufriedenheit und der Absicht, wieder als Verkehrsmittel Busse und Bahnen zu wählen.

Kundenzufriedenheit ist wesentlicher Erfolgsfaktor

Die Kundenzufriedenheit ist daher ein wesentlicher Erfolgsparameter. Die Kunden, die den ÖPNV täglich oder fast täglich nutzen, sind insgesamt zufriedener mit dem Angebot als Kunden, die nur einmal wöchentlich oder seltener Busse und Bahnen nutzen. Natürlich sind einzelne Merkmale wichtiger für die Kundenentscheidung als andere, doch muss die Leistung auch »über alles« stimmen. Überdurchschnittlich zufrieden waren die Kunden insbesondere mit dem Linien- und Streckennetz (2,67) sowie mit der Schnelligkeit der Beförderung (2,73). Diese Merkmale haben auch eine hohe Bedeutung für die Gesamtzufriedenheit und stellen daher echte Pluspunkte für die Branche dar.

Am unteren Ende der Bewertungen findet sich die Zufriedenheit der Kunden mit den Informationen bei Verspätungen und Störungen (3,70). Hier besteht Handlungsbedarf. Bei einer offenen Frage nach dem

Verbesserungspotenzial wünschen sich 34 Prozent der befragten Nutzer des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Nutzer) bessere Informationen. Erleichterungen im Fahrkartenkauf werden ebenfalls von einem Drittel der ÖV-Nutzer gewünscht. Dies korrespondiert mit einer Unzufriedenheit mit den Fahrkartenautomaten (Durchschnitt 3,30), die umso stärker ausfällt, je seltener der ÖV genutzt wird; Stammkunden mit Zeitkarten besitzen bereits einen einfachen Zugang zum System.

Die Verkehrsunternehmen und -verbände ergreifen unterschiedliche Maßnahmen, um die Kundenzufriedenheit und damit die Nachfrage zu steigern. Eine Auswahl dieser Innovationen wurde den Befragten vorgelegt mit der Bitte anzugeben, ob dies bei ihnen bereits eingeführt sei bzw. ob und wann diese Verbesserung bei ihnen eingeführt werden sollte. Es wird deutlich, dass diejenigen, die selten mit dem ÖPNV unterwegs sind, manche Neuerung noch nicht wahrgenommen haben oder nicht kennen. Bei den Gelegenheitskunden ergibt sich folgende »Wunschliste« aus den Antworten »möglichst sofort« oder »in ein bis fünf Jahren« einführen:

Onlineticket | 49 Prozent

Dynamische Fahrgastinformation | 47 Prozent

eTicket | 44 Prozent

Fahrplanauskunft über Handy | 40 Prozent

Handy-Ticket | 37 Prozent

aktuelle Infos über Handy | 37 Prozent

Diese Innovationen greifen zwei Bereiche heraus, in denen die Erhebung zur Kundenzufriedenheit und Einstellung zum ÖPNV Verbesserungspotenziale aufzeigt. Die Gesamtergebnisse der Befragungen sind im Mitgliederbereich unter [www.vdv.de / Mitgliederbereich/ Fach-Infos](http://www.vdv.de/Mitgliederbereich/Fach-Infos) hinterlegt.

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



Neue Fahrgastrechte in Deutschland und Europa gestaltet

Erstmals liegen mit der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und der überarbeiteten Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) Vorschriften vor, die die Rechte der Bahnreisenden stärken sollen. Nachdem zehn Jahre über deren Gestaltung gerungen wurde, hat sich durch das Inkrafttreten dieser neuen Vorschriften die politische Diskussion etwas beruhigt. Der VDV hat mitgeholfen, dass die Regelungen im Wesentlichen handhabbar und Auswüchse verhindert wurden.

Ob Verspätung oder Zugausfall, die Beförderung Mobilitätseingeschränkter oder Informationspflichten, Beschwerdebearbeitung und Schadenersatzansprüche: Es handelt sich um Themen, die populär sind, um sich als Politiker für Initiativen zur Regelung der Rechte der Kunden öffentlicher Verkehrsunternehmen einzusetzen.

VDV half bei behutsamen Lösungen

Der VDV hatte in dieser Diskussion einen schweren Stand, denn es galt hier nicht auf der Seite der einfachen Lösungen zu stehen. Der Verband versuchte, sachgerechte Wege aufzuzeigen, die auf den ersten Blick kompliziert erscheinen mögen, dem Ganzen jedoch dienlich sind. So machte der VDV bei der Diskussion auf nationaler Ebene immer deutlich, dass es weder den Kunden noch den Unternehmen nütze, alles in das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) zu schreiben. Hier hat sich der VDV für seine Mitglieder vollständig durchgesetzt und eine Regelung in der EVO gefunden, die sich in die bisherige Rechtssystematik einfügt. Auch konnte erfolgreich deutlich gemacht werden, dass für kleinere Eisenbahnen und bei

historischen und touristischen Verkehren Sonder-situationen gelten, die zu berücksichtigen sind. Schließlich war auch – entgegen einer populären Forderung nach nationalen Lösungen – erfolgreich geltend gemacht worden, dass europäisches und deutsches Recht im Gleichklang stehen müssen. Entsprechend sind z. B. die Verspätungsvorschriften in der neuen Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und in der EVO einheitlich. Schließlich wurden diese Neuregelungen in der VDV-Mitteilung 9048 »Fahrgastrechte im SPNV« ausführlich und mit Praxisbeispielen dargestellt.

Aufgaben bleiben

So relativ erfolgreich auch die Arbeit bei den neuen europäischen und deutschen Kundenrechten war, so sehr gilt es auch in Zukunft den Blick auf die Entwicklung zu haben. In Europa hat der Rat Ende 2009 seinen gemeinsamen Standpunkt für die Kundenrechte bei Busverkehren formuliert. Hier ist im Laufe des Jahres 2010 mit wichtigen Entscheidungen zu rechnen. Und in der Koalitionsvereinbarung der schwarz-gelben Bundesregierung steht wörtlich: »Die Rechte von Bahnkunden und Fluggästen werden überprüft und ggf. verbessert.« Für den VDV bedeutet dies darauf zu achten, dass bei der Überprüfung und Verbesserung auch künftig der Maßstab des Sachverständes angelegt wird und die Kosten im Rahmen bleiben.

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

VDV bietet Orientierung im Meinungsstreit zur europäischen Verordnung 1370

Die neue europäische Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bietet nicht nur reichlich Zündstoff für die politische Diskussion um die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Sie führt vor allem auch dazu, dass die von ihr unmittelbar Betroffenen – Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträger – vor praktischen und rechtlichen Fragen stehen, die gelöst werden müssen. Zur Auslegung der Verordnung 1370 wird eine kaum noch übersehbare Vielfalt an Ansichten vertreten. Der VDV bietet in zwei Mitteilungen Informationen, Argumente und Entscheidungsgrundlagen für seine Mitglieder und weitere Interessierte.

Die VDV-Mitteilung 9043 mit »Antworten auf häufig gestellte Fragen« zur Verordnung 1370 ist bereits in der zweiten Auflage erschienen. In ihr wird auf der Grundlage von Fragen aus der Praxis die komplexe rechtliche Materie erläutert. Behandelt wird teils Grundsätzliches: »Welche Bedeutung hat der öffentliche Dienstleistungsauftrag im Sinne der Verordnung 1370?« Es geht aber auch um Einzelaspekte, die weniger im politischen Streit stehen, wie z. B.: »Was ist bei Linien zu beachten, die von Privaten kofinanziert werden z. B. zur Anbindung eines Einkaufszentrums?«

Die erste Auflage der VDV-Mitteilung wurde noch in der Erwartung verfasst, dass das PBefG vor dem Inkrafttreten der europäischen Verordnung 1370 am 3. Dezember 2009 novelliert würde. Die zweite Auflage geht insbesondere der Frage nach, was gilt, solange das PBefG noch nicht geändert ist. Zu den vielen umstrittenen Themen kann und will die VDV-Mitteilung dabei keine allein gültige Patentantwort geben. Es werden vielmehr die verschiedenen vertretenen Meinungen, Argumente und die jeweiligen Folgen dargestellt, damit die vor Ort Betroffenen eine bessere Grundlage für ihre Entscheidungen haben.

Verkehrsmanagementgesellschaften wichtiges Einzelthema

Die europäische Verordnung schränkt bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die Vergabe von Unteraufträgen ein: Jeder Betreiber muss einen bedeutenden Teil der Verkehrsleistung selbst erbringen. Bei der Direktvergabe an den »internen Betreiber« muss dieser sogar den überwiegenden Teil selbst erbringen. Mit dieser Fragestellung befasst sich die VDV-Mitteilung 9046 »Verkehrsmanagementgesellschaften und Verordnung (EG) Nr. 1370/2007«. Vor allem die »Stadtbus-Städte« mit ihren Verkehrsmanagement-

gesellschaften können hiervon betroffen sein, aber auch für viele andere Unternehmen hat diese Regelung praktische Auswirkungen.

Der VDV hatte die Verkehrsmanagementgesellschaften zu einem Erfahrungsaustausch eingeladen, aus dem sich eine Redaktionsgruppe für die Erarbeitung der VDV-Mitteilung 9046 gebildet hatte. In ihr wird ausführlich dargestellt, wann die Verordnung 1370 überhaupt eingreift, welche Ausnahmen es gibt und welche Lösungsmöglichkeiten bestehen. Die Diskussionen zur Verordnung 1370 werden sicherlich weitergehen. Der VDV wird auch zukünftig in seinen VDV-Mitteilungen und Rundschreiben über die neueste rechtliche Entwicklung informieren.



Die Veröffentlichungen des VDV sind ein Kompass für die Mitgliedsunternehmen

Ass. jur. Martin Schäfer

Fachbereichsleiter Personenbeförderungsrecht und Recht der öffentlichen Verkehrswirtschaft

Telefon 0221 57979-152

schaef@vdv.de

Empfehlungen zur Weiterentwicklung des SPNV-Marktes

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgerorganisationen im VDV haben sich in einem gemeinsamen Diskussionspapier erneut zu aktuellen Fragestellungen des SPNV-Marktes geäußert. Das Papier ist mittlerweile das vierte, das gemeinsam von diesen beiden Sparten im VDV erarbeitet und veröffentlicht wurde.

2004 wurde im VDV ein spartenübergreifender Erfahrungsaustausch zwischen Vertretern beider »Marktseiten« im SPNV – Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Aufgabenträgerorganisationen (AT) – ins Leben gerufen. Was sich zunächst aus einer formalen Notwendigkeit zur verbandsinternen Abstimmung heraus ergab, hat sich in der Folgezeit sukzessive zu einer gemeinsamen Diskussionsplattform für wichtige Fragestellungen im SPNV weiterentwickelt.

Fünf Empfehlungen stehen im Mittelpunkt

Das im November 2008 vorgelegte Diskussionspapier »Empfehlungen für die weitere Gestaltung des SPNV-Marktes« knüpft an frühere Papiere an und setzt sich mit Aspekten auseinander, auf die teils bereits in vorherigen Veröffentlichungen eingegangen wurde, zu denen nun aber modifizierte bzw. differenziertere Aussagen sinnvoll sind.

Kernpunkte des Papiers sind fünf Empfehlungen:

1 | Die erste zielt darauf ab, die verschiedenen Vergabeoptionen (wettbewerbliches Verfahren oder Direktvergabe) sinnvoll zu nutzen. Zu empfehlen ist ein konsistentes Vergabekonzept, bei dem auch ein Nebeneinander beider Verfahrenswege zielführend sein kann.

2 | Die zweite Empfehlung zur angemessenen Dimensionierung von Losgrößen schlägt eine abgestufte Vorgehensweise orientiert an verschiedenen Regionaltypen vor: am Rande von Ballungsräumen und im Regionalbereich drei bis fünf Millionen Zugkilometer, bei Verkehren mit überregionaler Verbindungsfunktion und in Ballungsräumen fünf bis 15 Millionen. Noch größere Lose sollten die Ausnahme bleiben.

3 | Nach Empfehlung Nr. 3 sollten die Laufzeiten von Verkehrsverträgen flexibel gestaffelt werden. Rechtliche Möglichkeiten, die unter bestimmten Voraussetzungen Laufzeiten bis zu 22,5 Jahre erlauben, können genutzt werden, um die anstehenden Vergabevolumina zu bewältigen und einen Beitrag zur zeitlichen Entzerrung des Vergabegeschehens zu leisten.

4 | Nach Empfehlung Nr. 4 sollten die Aufgabenträger den Bietern mit funktionalen Elementen in der Leistungsbeschreibung genügend Spielräume lassen, um unternehmerische Ideen für bessere Angebote zu Gunsten der Fahrgäste einzubringen.

5 | In der fünften Empfehlung wird schließlich für Pönalregelungen und Vertragscontrolling mit Augenmaß plädiert. Es sollten nicht nur schlechte Leistungen bestraft, sondern über das vertraglich Vereinbarte hinausgehende belohnt werden.



Der Erfolg des regelmäßigen Austauschs spiegelt sich in der Anbietervielfalt des SPNV-Marktes und im zielführenden Agieren der Aufgabenträger wider

Erfahrungsaustausch veröffentlicht verbandsintern weitere Ergebnisse

Der spartenübergreifende Erfahrungsaustausch beschränkt sich nicht nur auf die Erarbeitung gemeinsamer Diskussionspapiere. Daneben werden Einzelthemen wie »Nebenangebote« oder die »Nachbereitung von Vergabeverfahren« aufgegriffen und dazu gemeinsam von den Mitgliedern beider Seiten getragene Diskussionsergebnisse erarbeitet. Diese werden anschließend im Mitgliederbereich von www.vdv.de zugänglich gemacht. Die Diskussionen zu den verschiedenen Aspekten des Bestellermarktes im SPNV werden weitergehen, bei weiteren Vergabeverfahren werden sich neue praktische Erfahrungen ergeben. Im VDV wird die spartenübergreifende Diskussion zu aktuellen und strategischen SPNV-Themen daher kontinuierlich fortgesetzt werden.

Dr. Manfred Knieps

*Fachbereichsleiter Verbundfragen und Statistik
(bis 31. Dezember 2009)*

Viel Neues, aber noch viel Ungeklärtes – das Vergaberecht bleibt spannend

Sektorenverordnung, Inhouse oder interkommunale Zusammenarbeit – das Jahr 2009 brachte neue Vorschriften und richtungsweisende Entscheidungen. Auch 2010 wird das Vergaberecht nicht stillstehen und bedarf der Beobachtung sowie Begleitung durch die Branche. Der VDV setzt sich weiterhin für ein Vorgehen mit Augenmaß ein.

In 2009 entstand unter dem Titel »Gesetz zur Modernisierung des Vergaberechts« und mit der Verabschiedung der Sektorenverordnung (SektVO) eine Menge neuer Vorschriften für das sogenannte Kartellvergaberecht. Unter diesem werden die Vorschriften zu den förmlichen Vergaben entsprechend dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) mit seinen Verordnungen SektVO und Vergabeverordnung (VgV) verstanden. Die in Kraft getretenen Änderungen und Neuerungen waren notwendig zur Umsetzung von europarechtlichen Vorgaben. Auch wenn der nationale Gesetzgeber nicht alle Spielräume zur Vereinfachung und Verschlanung nutzte, ist mit dem Inkrafttreten der SektVO vor allem für Auftragsvergaben durch die Verkehrsunternehmen eine wesentliche Vereinfachung in der Handhabung und Verfahrensdurchführung festzustellen. Der VDV hat sich im Gesetzgebungsverfahren besonders hierfür eingesetzt. Rechtssicherheit und Rechtsklarheit für die Auftraggeber im Bereich ÖPNV wurden dabei ebenfalls spürbar erhöht.

Interkommunale Zusammenarbeit, Inhouse und Rückenwind vom EuGH

Bedauerlich ist aus Sicht des VDV, dass die ursprünglich geplante Freistellung sogenannter »interkommunaler Zusammenarbeit« in diesem Gesetzgebungsverfahren wieder gestrichen wurde. Diese enthielt die Möglichkeit zur vergaberechtsfreien Übertragung von Aufgaben zwischen verschiedenen Kommunen sowie zur Erledigung von Liefer-, Bau- und Dienstleistungen, wenn diese mit eigenen Mitteln erbracht werden und die ausführende Einrichtung im Wesentlichen für die Vereinbarungspartner tätig ist. Letztlich brachte der Gesetzgeber den Mut für eine solche Regelung nicht auf. Er begründete seine Zurückhaltung unter anderem damit, dass man für das Thema interkommunale Zusammenarbeit eine Lösung auf europäischer Ebene anstrebe und ein nationaler Alleingang im Hinblick auf die europarechtliche Bewertung zu riskant erscheine. In dieser Situation geschah Unerwartetes: Der Europäische Gerichtshof (EuGH) zeigte, dass sich dieser Mut gelohnt hätte und verhalf dem Anliegen zu Rückenwind. Er unterstützte die Argumentation für die interkommunale Zusam-



menarbeit, indem er anhand eines deutschen Beispiels (Rechtssache »Rotenburg/Wümme«, C-480/06) klarmachte, dass bestimmte Formen der Zusammenarbeit nicht dem Vergaberecht unterliegen. Dies hätte insgesamt auf der Linie gelegen, die mit dem seinerzeitigen Gesetzesentwurf hätte beschriftet werden sollen.

Rückenwind aus Luxemburg gab es aber auch in Sachen »Inhouse-Vergabe«, der vergaberechtsfreien Übertragung von Liefer- und Dienstleistungen entsprechend den sogenannten Teckal-Kriterien. Während der Bundesgerichtshof mit einem Urteil aus dem Jahre 2008 die Möglichkeit der Inhouse-Vergabe an eine Aktiengesellschaft grundsätzlich in Frage stellte, kam der EuGH mit einem Urteil zur Hilfe (Rechtssache »Sea«, C-573/07). In einer für ihn ungewöhnlichen Deutlichkeit hob der EuGH hervor, dass allein die Rechtsform einer Kapitalgesellschaft eine Inhouse-Vergabe an sie nicht hindere und insbesondere eine solche Beauftragung dadurch nicht vornherein ausgeschlossen werde.

Das Jahr 2009 brachte somit viele Veränderungen im Vergaberecht. Es zeigte aber gleichzeitig einen in der Sache erfreulichen Trend: Das undifferenzierte Credo »Privat vor Staat« oder »der Markt wird es schon richten« scheint zumindest auf Ebene des EuGH einer differenzierteren und weniger dogmatischen Betrachtung weichen zu wollen. Dieser Trend macht aus Sicht des VDV Sinn und für ein solches Vorgehen mit Augenmaß wird der VDV sich auch weiterhin einsetzen.

Ass. jur. Stefan Bahrenberg
 Fachbereichsleiter Vergabe-, Kartell- und Wettbewerbsrecht
 Telefon 0221 57979-142
 bahrenberg@vdv.de

32.000 Personale bis 2015 gesucht: Verkehrsunternehmen am Arbeitsmarkt

Die Unternehmen des ÖPNV bieten attraktive berufliche Perspektiven für Fach- und Führungskräfte. In der Wahrnehmung steht den guten Zukunftsaussichten jedoch ein weniger ausgeprägtes attraktives Image als Arbeitgeber entgegen. Das erschwert die Rekrutierung qualifizierten Personals auf dem Arbeitsmarkt. Doch wie sieht der mittelfristige Personal- und Qualifikationsbedarf bis 2015 aus? Um die aktuellen und künftigen Personalbedarfe der VDV-Mitgliedsunternehmen systematisch zu erfassen und zu analysieren, haben VDV, VDV-Akademie und der VDV-Förderkreis die Duale Hochschule Baden-Württemberg beauftragt, eine Studie zu erarbeiten.

Die Studie »Arbeitsmarkt Öffentlicher Verkehrsunternehmen« basiert auf einer Unternehmensbefragung. Ihre Ergebnisse lassen sich in sechs Punkten zusammenfassen:

1 | In den Mitgliedsunternehmen des VDV mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV inkl. SPNV), sind in den Jahren 2009 bis 2015 rund 32.000 Personaleinstellungen geplant (konservative Prognose). Das entspricht einer jährlichen Einstellungsquote von zirka vier Prozent. Die Schwerpunkte der Personalbeschaffung liegen – natürlich – beim Fahrpersonal (zirka 12.500 Neueinstellungen), bei den Auszubildenden außerhalb des Fahrpersonals (zirka 9.000) und beim Personal für Werkstatt- und Infrastruktur (zirka 2.000).

2 | Qualifikationsseitig werden insbesondere Beschäftigte mit gewerblich-technischer Ausbildung (zirka 10.500), Beschäftigte mit kaufmännisch-serviceorientierter Ausbildung (zirka 4.000) und Ingenieure (zirka 1.700) gesucht. Ein Großteil der Stellen soll mit sogenannten »angelernten/ungelernten« Personen besetzt werden; damit sind insbesondere berufserfahrene Beschäftigte aus anderen Branchen und Unternehmen gemeint, die als »Quereinsteiger« insbesondere für Fahr- und Servicedienste in den Unternehmen des ÖPNV einschließlich SPNV gewonnen und qualifiziert werden sollen.

3 | Drei Personengruppen stehen bei der Personalrekrutierung im Fokus der Unternehmen: Jugendliche, Frauen, Beschäftigte aus dem Dienstleistungssektor.

4 | 58 Prozent der Personenverkehrsunternehmen im VDV sind in der dualen Berufsausbildung engagiert (über alle Branchen in Deutschland hinweg liegt die Ausbildungsbeteiligung der Unternehmen lediglich bei 24 Prozent). Die Verkehrsunternehmen

bieten ein breites Spektrum an Ausbildungsberufen in vielen Segmenten. Die Ausbildungsquote in den VDV-Mitgliedsunternehmen liegt mit 3,3 Prozent wenig unter der Quote, die für die gesamte deutsche Verkehrsbranche ermittelt worden ist (3,6 Prozent).

5 | Bei der Personalbeschaffung sehen die Verkehrsunternehmen bis 2012 eher geringe Schwierigkeiten; am ehesten noch beim Fahrdienst und den Führungskräften. Ab 2013 wird jedoch mit spürbaren Problemen bei diesen und anderen Personengruppen gerechnet. Die Hauptgründe für die prognostizierten Schwierigkeiten werden im fehlenden qualifizierten Nachwuchs gesehen.

6 | In Bezug auf die Attraktivitätsfaktoren, die für die Rekrutierung und Bindung von Beschäftigten als maßgeblich eingestuft werden, sehen die Unternehmen Handlungsbedarf vor allem in drei Bereichen: bei den betrieblichen Aufstiegsmöglichkeiten, der Unternehmenskultur/Managementqualität sowie in einer wettbewerbsfähigen Vergütung.



Analysen, Perspektiven und Handlungsbedarf zum Arbeitsmarkt Öffentlicher Verkehrsunternehmen ergab eine kürzlich veröffentlichte Studie

Bitte einsteigen

Karriere machen bei Bus und Bahn

Ohne Busse und Bahnen läuft nichts in unserer mobilen Gesellschaft. Jeden Tag nutzen deutschlandweit mehr als 23 Millionen Fahrgäste die Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Immer mehr Gäste werden aus Verantwortung für Mensch und Umwelt auf der Schiene transportiert. Kurz: Berufe der Verkehrsbranche haben Zukunft.

Jedes Jahr stellen die Unternehmen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs fast 2.000 Auszubildende ein. Bis zu 6.000 Arbeitsplätze werden jährlich neu besetzt. Die Branche gibt jedes Jahr viele Millionen für die berufliche Weiterbildung ihrer Beschäftigten aus und hält so ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten auf dem notwendigen Anforderungs-Level. Das ist Ihre Chance!

Mit dem Karriere- und Bildungs-Portal des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bietet Ihnen die VDV-Akademie einen umfassenden Überblick zu den beruflichen Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten und den Chancen des beruflichen Aufstiegs in diesen vielseitigen Branchen.

Informieren Sie sich über

- ✓ das branchenspezifische System beruflicher Bildungswege,
- ✓ die vielen Ausbildungsberufe, die die Unternehmen der Güterbahnen und des Personenverkehrs anbieten,
- ✓ die Weiterbildungsberufe und Studienmöglichkeiten, die unsere Branchen benötigen und fördern,

und schauen Sie, welche Unternehmen Ihre beruflichen Karrierevorstellungen umsetzen hilft.

Über die universell zugängliche Adresse www.vdv-karriere.de sind umfangreiche Informationen zur Beschäftigung im Öffentlichen Verkehr zu erhalten

Die Handlungsempfehlungen

Aus den Ergebnissen lassen sich mehrere Handlungsempfehlungen für die Branche und ihre Unternehmen ableiten:

- Es müssen größere Anstrengungen unternommen werden, um Jugendliche für eine qualifizierte Berufsausbildung in den Verkehrsunternehmen zu interessieren und zu gewinnen. Dies betrifft in erster Linie Ausbildungsberufe im gewerblich-technischen Sektor; aber auch kaufmännische und verkehrsspezifische Ausbildungsplätze müssen intensiver beworben werden.
- Im akademischen Bereich müssen sich die Verkehrsunternehmen als attraktive Arbeitgeber für Bachelor- und Master-Absolventen insbesondere der Ingenieurwissenschaften und der Betriebswirtschaft darstellen.
- Die attraktiven betrieblichen Rahmenbedingungen für die Beschäftigung von Frauen, z. B. im Hinblick auf flexible Arbeitszeiten (Teilzeit, Elternzeit, Teil- bzw. Heimarbeit etc.) müssen in der Öffentlichkeit bekannter gemacht werden.

- Fahrdiensttätigkeiten sowie ihnen angelagerte Funktionen müssen eine Attraktivitätssteigerung erfahren. Hierbei geht es in erster Linie um Professionalisierung, »Wert«-Steigerung und flexiblere Arbeitszeiten.

Das Karriere-Portal von VDV und VDV-Akademie

Mit dem Karriere-Portal www.vdv-karriere.de im Internet haben VDV und VDV-Akademie im November 2009 eine Informationsplattform auf den Weg gebracht, die die Unternehmen darin unterstützt, geeignetes Personal zu rekrutieren. Das Portal stellt die Branche vor, informiert über Ausbildungsberufe und Arbeitsplätze und verfügt über eine Stellen- und Ausbildungsplatzbörse. Der VDV unterstützt hiermit seine Mitgliedsunternehmen in der Personalgewinnung. Zugleich nimmt der Branchenverband eine wichtige Funktion in der Umsetzung arbeitsmarktpolitischer Ziele ein.

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

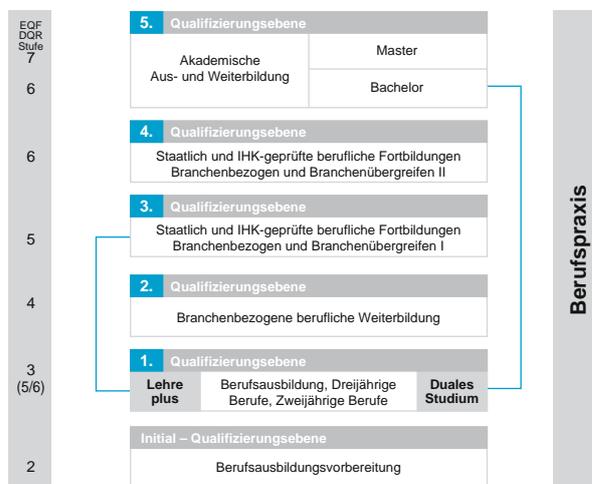
Das System beruflicher Bildungswege für ÖPNV und Schienengüterverkehr

Karrieren fallen nicht vom Himmel. Sie müssen erarbeitet werden. Wer weiterkommen und seine Beschäftigungsfähigkeit erhalten will, muss sich qualifizieren. Profunde Fachkenntnisse und persönliche Kompetenz sind hierbei unabdingbare Voraussetzungen. Das gilt auch für die Branchen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs. Das für diese Branchen von der VDV-Akademie und dem VDV entwickelte System beruflicher Bildungswege bietet allen Interessierten einen bunten Strauß von allgemeinen und spezifischen Qualifizierungsmöglichkeiten – von der Berufsausbildung bis zu akademischen Hochschulabschlüssen.

Durchlässigkeit und Transparenz halten mehr und mehr Einzug in das Bildungssystem. Und das tut auch not. Denn hochindustrialisierte Staaten wie Deutschland sind unabdingbar auf ein wachsendes Wissenspotenzial ihrer Beschäftigten angewiesen. Innovative Produkte und qualitativ hochwertige Dienstleistungen sind ohne Aus- und Weiterbildung und die daraus resultierende Professionalisierung vieler Tätigkeiten nicht denkbar. Auch der demografische Wandel, der zu einer starken Zunahme der älteren Beschäftigten in den nächsten 15 Jahren führen wird, kann nur erfolgreich bewältigt werden, wenn lebenslanges Lernen die entscheidenden Beiträge zur Sicherung von Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit der Menschen leistet.

Das System beruflicher Bildungswege (SyBil) für die Branche

Die Bildungsverantwortlichen im VDV, in den Verbandsausschüssen und der VDV-Akademie haben in den vergangenen zwei Jahren das System beruflicher Bildungswege (SyBil) für den Sektor des ÖPNV und Schienengüterverkehrs entwickelt. Es ist gekennzeichnet durch branchenspezifische, aufeinander abgestimmte und durchlässige Möglichkeiten zur Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten. Auch vielfältige branchenübergreifende Qualifizierungsangebote sind enthalten. Das System besteht aus fünf Qualifizierungsebenen, deren Bildungsangebote unterschiedliche Qualifikationsniveaus abdecken und verschiedene Abschlüsse ermöglichen: staatliche, kammerbezogene und branchenanerkannte Abschlüsse der VDV-Akademie und ihrer Bildungszentren (vgl. Abbildung). Das System beruflicher Bildungswege für die Verkehrsbranche umfasst Qualifizierungsangebote für die drei Unternehmens-Sektoren Betrieb/Vertrieb, Technik/Infrastruktur und kaufmännische Dienstleistungen/Overhead. Die verschiedenen Qualifizierungsebenen werden umrahmt von mehreren Qualifizierungs-



Die verschiedenen Qualifizierungsebenen beruflicher Bildungswege

möglichkeiten für Führungskräfte. Vorgeschalet ist außerdem eine sogenannte Initial-Qualifizierungsebene, die verschiedene, öffentlich geförderte Berufsvorbereitungsmaßnahmen umfasst, um noch nicht ausbildungsreifen Schulabsolventen in einem Mix aus betrieblichen und schulischen Lernen wesentliche Basiskompetenzen zu vermitteln und sie für eine berufliche Qualifizierung fit zu machen.

Das System ist als »erster Wurf« zu verstehen; es wird sukzessive weiterentwickelt, modularisiert, um neue Angebote ergänzt und den europäischen und nationalen Anforderungen an lebenslanges Lernen angepasst.

Kenntnisse und Kompetenzen sind entscheidend

Hinter den formalen Abschlüssen der verschiedenen Qualifizierungsebenen stehen Lernergebnisse, die über Kenntnisse, Fertigkeiten und persönlich-soziale Kompetenzen erfasst werden. Hier kommt das sog. Output-Prinzip ins Spiel, wonach Bildungswege und formale Abschlüsse bildungspolitisch zwar nach wie vor prägend sind, für das Niveau und den Wert einer Qualifikation aber mehr und mehr an Bedeutung verlieren werden. In Zukunft werden identische Lernergebnisse auch als gleichwertig zu werten sein, egal auf welchem Bildungsweg sie erworben wurden. Jedes Kompetenzniveau ist somit grundsätzlich auf verschiedenen Wegen erreichbar.

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

Kostendeckungsgrad 2008 leicht gestiegen

Der VDV ermittelte 2009 den Kostendeckungsgrad seiner Mitgliedsunternehmen auf der Grundlage der Jahresabschlüsse 2008. Die Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs konnten auch im Jahr 2008 eine positive Entwicklung verzeichnen. Nach einem deutlichen Anstieg des Kostendeckungsgrades im Vorjahr (plus 3,5 Prozent) konnten die Unternehmen diese Kenngröße noch einmal um 0,3 Prozent auf 76,6 Prozent erhöhen.



Unter anderem die maßvolle Anpassung der Tarife im ÖPNV führt zum Anstieg des Kostendeckungsgrades

In den westlichen Bundesländer erreichten die Unternehmen einen Kostendeckungsgrad von 77,6 Prozent (plus 0,1 Prozent). Die Unternehmen in den östlichen Bundesländern steigerten ihren Kostendeckungsgrad durchschnittlich um 0,9 Prozent auf 70,0 Prozent. Wichtige Einflussfaktoren lassen sich sowohl auf der Ertrags- als auch auf der Aufwandsseite identifizieren. Insbesondere die Beförderungserträge konnten durch Fahrgastzuwächse und Tarifanpassungen bundesweit erhöht werden. Im Materialaufwand schlugen vor allem die Aufwendungen für Kraftstoffe und für Trassennutzung zu Buche.

Zur Ermittlung der wirtschaftlichen Entwicklung der VDV-Mitgliedsunternehmen werden jährlich die Ertrags- und Aufwandsdaten im Personenverkehr in Anlehnung an die Kriterien der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung erhoben. Unternehmen mit mehreren Betriebszweigen werden dabei mit Erträgen und Aufwendungen berücksichtigt, die der Verkehrssparte zurechenbar sind. Um zum einen eine Darstellung des finanziellen Beitrags der öffentlichen Hand zu erhalten und zum anderen die wirtschaftliche

Lage der Unternehmen zutreffend zu bilanzieren, werden die Erträge einer differenzierten Betrachtung unterzogen. Die Leistungen der öffentlichen Hand, die zur Abdeckung eines Defizits beitragen, werden zu den sogenannten Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zusammengefasst und von den Gesamterträgen abgezogen. Der so berechnete Nettoertrag dient einer plausibleren Analyse der Ergebnisse. Die handelsrechtlich ausgewiesenen Jahresergebnisse werden durch die Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter relativiert. Der Kostendeckungsgrad nach VDV-Definition als Verhältnis von Nettoertrag zu Gesamtaufwand spiegelt somit den Grad der Aufwandsdeckung wider, den die Unternehmen ohne Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter erreicht haben.

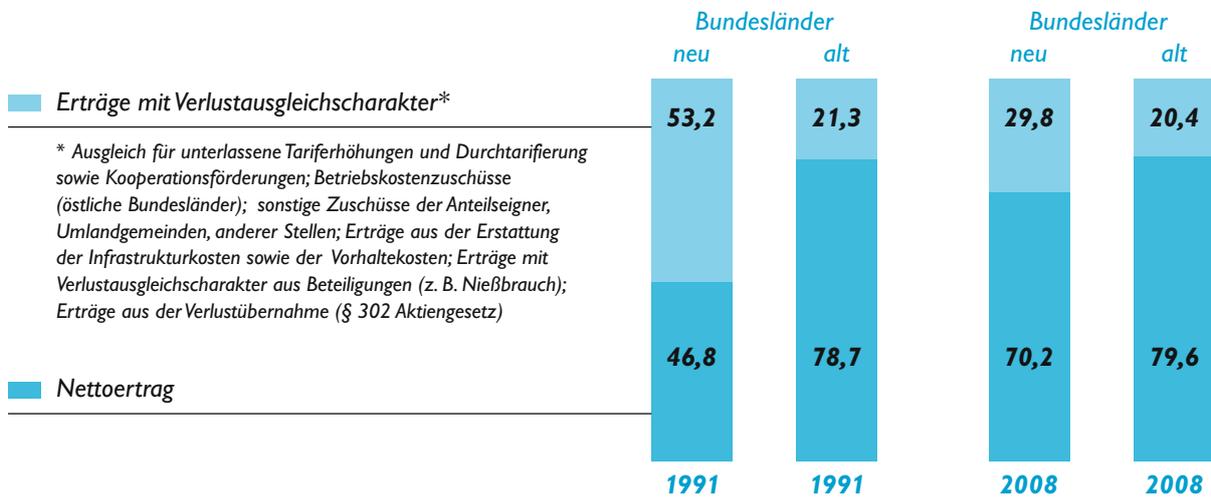
Im Bundesdurchschnitt erhöhten sich 2008 die Gesamtaufwendungen um 2,5 Prozent und der Nettoertrag um 2,8 Prozent, was zu einer leichten Steigung der Aufwandsdeckung um 0,3 Prozent auf 76,6 Prozent führte. Zur Erhöhung des Nettoertrages trugen maßgeblich die gestiegenen Beförderungserträge bei.

Entwicklung der Kenngrößen 2008/2007*

	absolut 2008 (Mio. Euro)	Veränderung 2008 / 2007
alte Bundesländer		
Erträge	9.914	2,7 %
Nettoertrag	7.893	2,9 %
Aufwendungen	10.168	2,7 %
Fehlbetrag	2.275	2,2 %
Kostendeckungsgrad	77,6 %	0,1 %
neue Bundesländer		
Erträge	1.575	1,1 %
Nettoertrag	1.106	1,8 %
Aufwendungen	1.580	1,0 %
Fehlbetrag	474	- 1,0 %
Kostendeckungsgrad	70,0 %	0,9 %
Gesamtdeutschland		
Erträge	11.489	2,5 %
Nettoertrag	8.999	2,8 %
Aufwendungen	11.748	2,5 %
Fehlbetrag	2.749	1,6 %
Kostendeckungsgrad	76,6 %	0,3 %

* der SPNV der DB-Gruppe wurde nicht berücksichtigt

**Struktur der Erträge und Aufwendungen in den neuen und alten Bundesländern
1991 und 2008 in Prozent**



* Ausgleich für unterlassene Tarifierhöhungen und Durchtarifierung sowie Kooperationsförderungen; Betriebskostenzuschüsse (östliche Bundesländer); sonstige Zuschüsse der Anteilseigner, Umlandgemeinden, 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)

Beförderungserträge weiter steigend

Auf Grund regionaler und struktureller Unterschiede sind die Entwicklungen 2008 differenziert zu betrachten. Das Verkehrsaufkommen (Fahrgäste) im Straßenpersonenverkehr konnte um 0,6 Prozent erhöht werden. Eher bremsend wirkten sich hier die anhaltenden Streiks bei den Berliner Verkehrsbetrieben aus – ohne sie läge der Anstieg bei über einem Prozent (siehe VDV-Statistik 2008). Die Verkehrsleistung gemessen in Personenkilometer stieg um 0,3 Prozent. Im Eisenbahnpersonenverkehr lag die Zuwachsrate für Fahrgäste bei 4,1 Prozent und für Personenkilometer bei 4,9 Prozent. Bundesweit konnte eine Zunahme der Beförderungserträge um 4,1 Prozent (221 Millionen Euro) verzeichnet werden. Die deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise veranlassten zahlreiche Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG und § 6a AEG lagen um 4,7 Prozent unter dem Vorjahreswert. Zeitgleich verringerte sich die Zahl der Fahrgäste mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr lediglich um 1,7 Prozent.

Steigerungen im Materialaufwand

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Aufwendungen der VDV-Mitgliedsunternehmen um 286 Millionen Euro und damit um 2,5 Prozent.

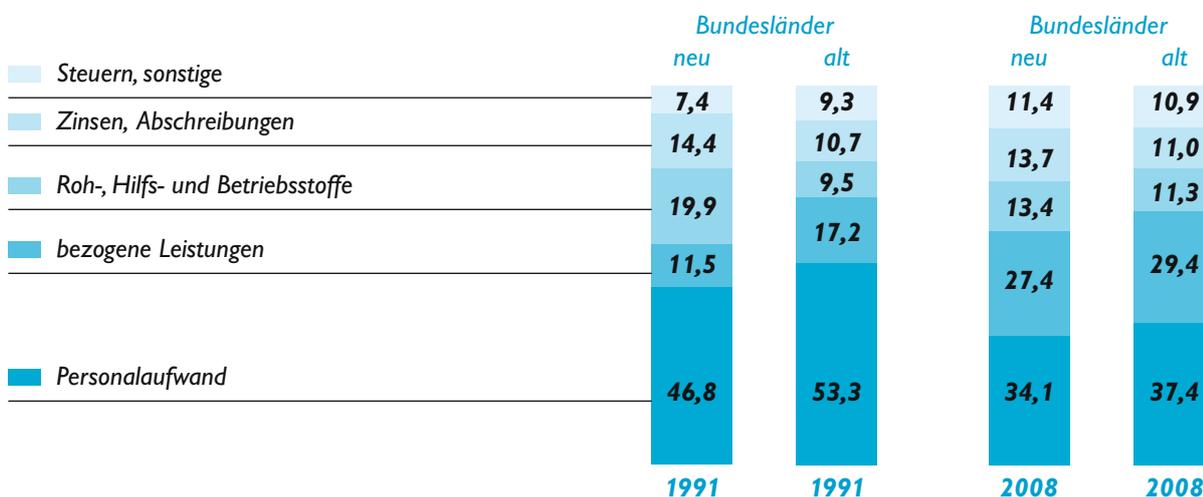
Der Materialaufwand nahm um 6,1 Prozent zu. Die durchschnittliche Erhöhung der Energiepreise betrug 2008 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes für Dieselkraftstoff 15,0 Prozent und für Fahrstrom 10,9 Prozent.

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe hatten daher einen Zuwachs von 10,0 Prozent (124 Millionen) aufzuweisen. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen – hierin enthalten sind insbesondere Aufwendungen für Anmietverkehre und Trassenentgelte – erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 Prozent (153 Millionen Euro). Besonders die Steigerung der Trassenentgelte um 97 Millionen Euro schlug hier zu Buche (Berücksichtigung neuer Verkehre bzw. neuer Mitgliedsunternehmen).

Personalbestand steigt – Aufwand weiter rückläufig

Der Personalbestand erhöhte sich 2008 auf Grund eines Anstiegs an Teilzeitbeschäftigten insgesamt um 0,3 Prozent. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nahmen die Gehälter durchschnittlich um 2,8 Prozent zu. Der Aufwand für Personal war dennoch rückläufig (minus 1,0 Prozent bzw. 43 Millionen Euro). Dies lässt sich auf Sondereinflüsse bei mehreren Unternehmen (z. B. Streik, abnehmende Rückstellungen) zurückführen.

Aufwendungen in den neuen und alten Bundesländern 1991 und 2008 in Prozent



Entwicklungen seit der Wiedervereinigung

Eine langfristige Betrachtung seit 1991 (ein Jahr nach der Wiedervereinigung) zeigt eine Strukturänderung bei den Erträgen und Aufwendungen in Ost- und Westdeutschland. Von 1991 bis 2008 stieg der Kostendeckungsgrad bundesweit von 59,5 Prozent auf 76,6 Prozent. Die VDV-Mitgliedsunternehmen erreichten in dieser Zeit in den neuen Bundesländern eine Erhöhung von 30,6 Prozent auf 70,0 Prozent und in den alten Bundesländern eine Steigerung von 64,8 Prozent auf 77,6 Prozent.

1991 betrug der Anteil der Personalaufwendungen an den gesamten Aufwendungen in den alten Bundesländern 53,3 Prozent und in den neuen Bundesländern 46,8 Prozent. Bis zum Berichtsjahr 2008 wurde der Anteil auf 37,4 Prozent bzw. 34,1 Prozent reduziert. In zahlreichen Restrukturierungsmaßnahmen wurde Personal abgebaut oder im Rahmen von Outsourcing auf Tochtergesellschaften übertragen.

Weitere Teile der Wertschöpfungskette wurden an Dritte vergeben. Die Auslagerung von Aufgabebereichen hatte eine Erhöhung der Aufwendungen für bezogene Leistungen zur Folge – in den alten Bundesländern von 17,2 Prozent auf 29,4 Prozent und in den neuen Bundesländern von 11,5 Prozent auf 27,4 Prozent.

Die Ertrags- und Aufwandsstrukturen der Mitgliedsunternehmen in den westlichen und östlichen Bundesländern haben sich weitgehend angenähert. Eine gesonderte Darstellung für Ost und West erfolgt künftig nur noch unter sachlich begründeten Aspekten.

Ausblick auf 2009

Für 2009 scheinen sich die positiven Entwicklungen im ÖPNV trotz Finanz- und Wirtschaftskrise fortzusetzen. Die 2008 einsetzende Krise schlug 2009 mit einer Abnahme des Bruttoinlandsproduktes von 5,0 Prozent auf die Realwirtschaft durch. Die privaten Konsumausgaben und die Zahl der Erwerbstätigen blieben relativ stabil. Die Tendenz steigender Fahrgastzahlen hielt – über das Jahr betrachtet – 2009 an. Die Verkehrsunternehmen konnten die neuen Kunden von der Qualität ihres Angebotes überzeugen und weitere Fahrgäste hinzugewinnen.

Dipl.-Kff. Marga Weiß

Fachstellenleiterin Verkehrsbetriebswirtschaft

Telefon 0221 57979-114

weiss@vdv.de

Dipl.-Kff. Ursula Sieburg-Gräff

Fachstellenleiterin Verkehrsbetriebswirtschaft

Telefon 0221 57979-106

sieburg-graeff@vdv.de

Personen- und Güterverkehr in Zeiten der Krise

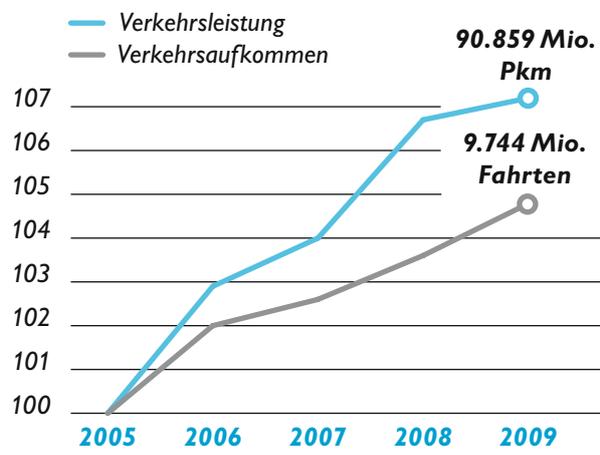
Das Krisenjahr 2009 ist auch an den Verkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr nicht spurlos vorübergegangen. Im Vergleich zum Personenahverkehr, der auf ein stabiles Jahresergebnis zurückschauen kann, musste der Schienengüterverkehr absolut und auch im Vergleich zur intermodalen Konkurrenz herbe Verluste hinnehmen.

Verkehr ist zu einem erheblichen Teil eine abgeleitete Nachfrage – je höher die Wirtschaftsleistung, desto höher auch die Nachfrage nach Mobilität von Personen und Gütern. Und umgekehrt. Nach den Ergebnissen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung ist die deutsche Wirtschaft 2009 zum ersten Mal seit sechs Jahren geschrumpft. Das Minus von fünf Prozent ist der stärkste Rückgang der Nachkriegszeit. Personen- und Güterverkehr waren dennoch nicht in gleichem Maße betroffen.

Personenverkehr

Trotz Wirtschaftskrise konnten die meisten der im VDV organisierten Unternehmen des Personenverkehrs auch 2009 das in den letzten Jahren erreichte hohe Fahrgastniveau halten. Nicht zuletzt bedingt durch Sondereinflüsse einzelner Unternehmen konnte alles in allem sogar ein weiterer Anstieg des Fahrgastaufkommens auf 9,7 Milliarden und der Verkehrsleistung auf 91 Milliarden Kilometer erreicht werden. Die aus der Fahrgastbeförderung erzielten Erträge erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 2,3 Prozent auf knapp zehn Milliarden Euro.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im Personenverkehr der VDV-Mitgliedsunternehmen (Index 2005 = 100)



Quelle: VDV

Stabile Erwerbstätigkeit verhindert Fahrgastrückgänge

Neben der Änderung demographischer Strukturen haben auch wirtschaftliche Einflussfaktoren einen entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Während die 2009 leicht gestiegenen privaten Konsumausgaben einen wichtigen volkswirtschaftlichen Indikator für den Freizeit- und Einkaufsverkehr liefern, besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen den Beschäftigtenzahlen und den berufsbedingt unternommenen Fahrten. Ein großer Teil der ÖPNV-Stammkunden erwirbt seinen Zeitfahrausweis vor allem wegen der täglichen Fahrt zum Arbeitsplatz.

Aus diesem Grund kam es der Branche zugute, dass die Anzahl der Erwerbstätigen im Jahresdurchschnitt nur unwesentlich zurückging. Um drohende Entlassungen zu vermeiden, bedienten sich viele Wirtschaftsunternehmen zunächst der Instrumente Kurzarbeit und Ausgleich von Arbeitszeitkonten der Beschäftigten. Die vorübergehende Verkürzung der Arbeitszeit könnte auch zu geringeren Fahrtenhäufigkeiten führen. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn Arbeitnehmer an bestimmten Wochentagen überhaupt nicht zur Arbeit fahren. Dieser Umstand schlägt sich jedoch nicht in der Statistik nieder, solange die Betroffenen weiterhin einen Fahrausweis erwerben bzw. sich noch im Besitz eines Abos befinden. Aus den genannten Gründen hatte die Arbeitsmarktsituation im Krisenjahr faktisch keinen dämpfenden Einfluss auf das statistisch erfasste Verkehrsaufkommen bei Bussen und Bahnen.

Konjunkturprogramm stärkt den Individualverkehr

Das zu Beginn des Jahres 2009 verabschiedete Konjunkturprogramm der Bundesregierung enthielt die sogenannte »Umweltprämie« (Abwrackprämie/ Verschrottungsprämie), die den Automobilmarkt in den ersten Monaten stark belebte. Die Neuzulassungen von Personenkraftwagen stiegen 2009 gegenüber dem Vorjahr um insgesamt 23 Prozent. Dabei änderte sich die Struktur der Haltergruppen fundamental. Während die Zulassungszahlen der gewerblichen Personenkraftwagen weiter deutlich sanken, erhöhte sich die Zahl der für private Haushalte neu zugelassenen Fahrzeuge im gleichen Zeitraum um 92 Prozent auf 2,4 Millionen Pkw. Da Pkw-Neuerwerbungen häufiger eingesetzt werden als alte Fahrzeuge, dürfte sich die Belebung des Automobilmarktes im Zusammenwirken mit dem

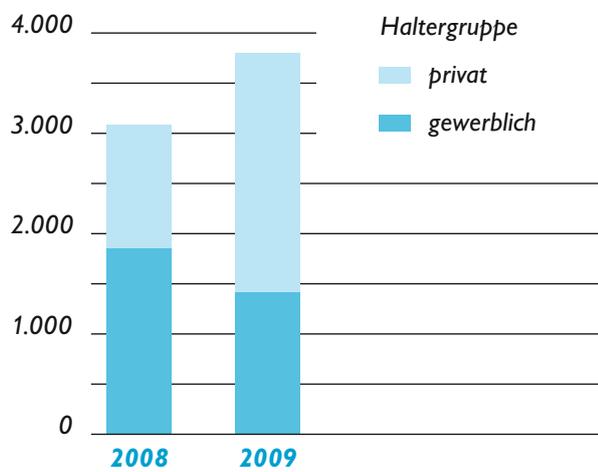
Entwicklung volkswirtschaftlicher Eckdaten in Prozent 2009/2008

Quelle: StBA

Bruttoinlandsprodukt in Mrd. € (preisbereinigt)	- 5,0	
Private Konsumausgaben in Mrd. € (Ausgabenkonzept)		0,4
Verbraucherpreisindex		0,4
Erwerbstätige in Mio.	- 0,1	
Kraftfahrer-Preisindex	- 2,4	
Kraftstoffpreise	- 11,0	
Bruttoanlageinvestitionen	- 8,9	
Exporte	- 14,7	
Importe	- 8,9	
Erzeugerpreisindex für Schienengüterverkehr (Quartale I bis III)		2,0
Erzeugerpreisindex für Straßengüterverkehr (Quartale I bis III)	- 1,3	

gegenüber dem Vorjahr stark gesunkenen Preisniveau für den Erwerb und den Unterhalt von Kraftfahrzeugen, dem sogenannten Kraftfahrerpreisindex, dämpfend auf die Nutzung von Bussen und Bahnen ausgewirkt haben, nachdem die durchschnittliche Fahrleistung je Pkw im Jahr 2008 um 0,8 Prozent gesunken war. Es ist davon auszugehen, dass dieser Effekt jedoch insbesondere vor dem Hintergrund der für 2010 zu erwartenden Entwicklung vorübergehender Natur ist. Nach dem künstlich erzeugten Zulassungsboom erwarten die Wirtschaftsforschungsinstitute einen drastischen Einbruch der Neuzulassungen. Zudem zeichnete sich zum Ende des Jahres 2009 bereits ein erneuter Anstieg der Kraftstoffpreise ab.

Neuzulassungen von Pkw in Deutschland in den Jahren 2008 und 2009 (in 1.000)



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Konjunkturunabhängige Sonderfaktoren

Neben den beschriebenen gesamtwirtschaftlichen Folgen für das Verkehrsgeschehen wirkten 2009 auch einige hausgemachte Sonderentwicklungen auf die Branche. So führte der streikbedingte Nachfragerückgang des ersten Halbjahrs 2008 beim größten Stadtverkehrsunternehmen Deutschlands, den Berliner Verkehrsbetrieben AöR (BVG), im entsprechenden Zeitraum 2009 zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen von 75 Millionen. Hinzu kamen weitere 18 Millionen Fahrgäste, die statt der problembehafteten S-Bahn die Busse, U-Bahnen und Straßenbahnen der BVG für ihren Mobilitätserhalt nutzten. Diese Steigerung von insgesamt 93 Millionen Fahrgästen entspricht einem Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen der Mitgliedsunternehmen des VDV von fast einem Prozent. Sie wirkte sich insbesondere positiv auf die Entwicklung der Fahrten mit U-Bahnen und Stadt- bzw. Straßenbahnen aus, die 2009 ein Plus von 3,5 Prozent verbuchten. Auch die Busverkehre profitierten von dieser Entwicklung und erzielten unter dem Strich Gewinne in Höhe von 0,4 Prozent, die es ohne die Berliner Sondersituation nicht gegeben hätte. Auf der anderen Seite wirkten die fahrzeugtechnischen und betrieblichen Probleme, die ab Juni des Jahres bei der S-Bahn Berlin auftraten, im Eisenbahnverkehr in die entgegengesetzte Richtung. Das bundesweite Ergebnis im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der DB-Gruppe fiel durch den Einfluss der S-Bahn Berlin deutlich schlechter aus, als es ohne diesen Sondereffekt der Fall gewesen wäre. Dennoch konnte der SPNV der DB-Gruppe auch ohne diesen nicht an die erheblichen Nachfragezuwächse der vergangenen Jahre anknüpfen. Trotz deutlicher Gewinne einiger nichtbundeseigener Eisenbahnen konnte das Fahrgastaufkommen des Vorjahres im SPNV im Krisenjahr nicht ganz auf dem hohen Vorjahresniveau gehalten werden.

Güterverkehr

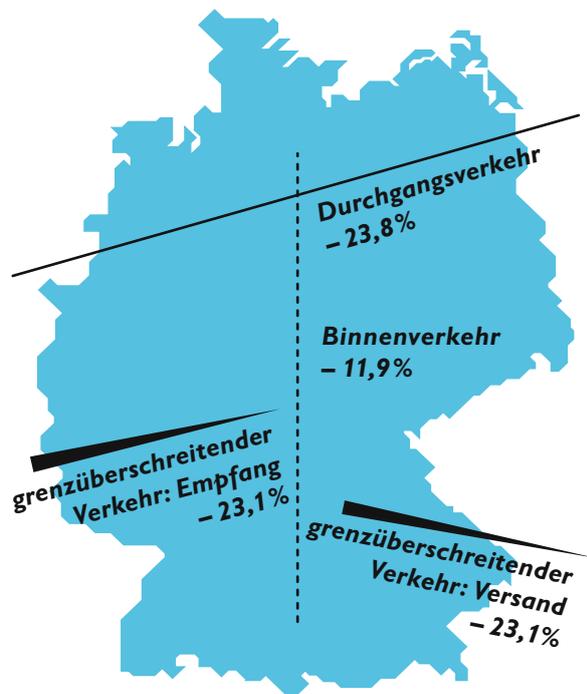
Der Güterverkehr im Allgemeinen und die Güterbahnen im Besonderen wurden insbesondere von der stark rückläufigen Exportnachfrage und den gesunkenen Ausrüstungsinvestitionen betroffen. Der öffentliche Schienengüterverkehr musste einen Rückgang von über 15 Prozent hinnehmen.

Erfolgsgeschichte des Schienengüterverkehrs unterbrochen

Bereits Ende des Jahres 2008 deutete sich an: Der in den letzten Jahren zum Teil hart erkämpfte Erfolg der Güterbahnen im Wettbewerb der Verkehrsträger schwindet mit den realwirtschaftlichen Auswirkungen der Wirtschaftskrise. Im Vergleich zu anderen Merkmalen der wirtschaftlichen Tätigkeit traf die Krise die Nachfrage im Schienengüterverkehr zunächst mit zeitlicher Verzögerung, dann aber umso deutlicher.

Veränderungsrate beim Verkehrsaufkommen im öffentlichen Schienengüterverkehr 2009/2008

Insgesamt: – 15,9%



Quelle: StBA, EVU \geq Schwellenwerte

In den ersten beiden Quartalen 2009 verlor allein der in der Eisenbahnstatistik des Statistischen Bundesamtes (StBA) erfasste öffentliche Schienengüterverkehr bei Aufkommen und Leistung jeweils deutlich über 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im dritten Quartal erreichten die Verluste »nur« noch 16 Prozent (Verkehrsaufkommen) und 19 Prozent (Verkehrsleistung). Das StBA ermittelte für 2009 insgesamt Rückgänge von 15,9 Prozent auf 312 Millionen bei den beförderten Tonnen und 17,1 Prozent auf 95,8 Milliarden bei den Tonnenkilometern.

Ein näherer Blick auf die Ergebnisse der Eisenbahnstatistik zeigt, welche Entwicklungen das Gesamtergebnis besonders geprägt haben:

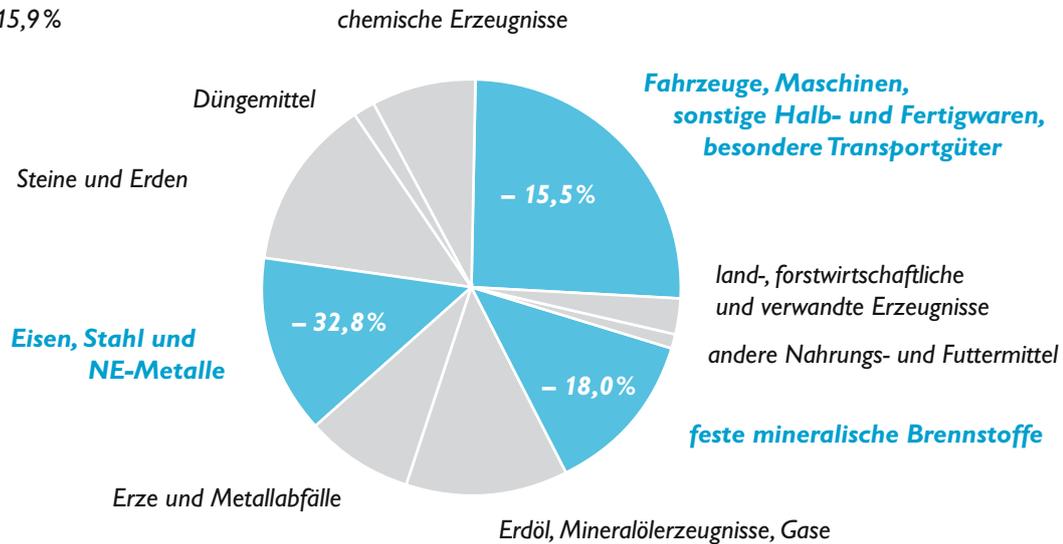
- Das Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr entwickelte sich mit rund minus zwölf Prozent im Vergleich zum Gesamtergebnis moderat. Die Einbrüche des gesamten Schienengüterverkehrs sind wesentlich auf die Einbußen im grenzüberschreitenden Verkehr zurückzuführen. Versand und Empfang schlossen jeweils etwa 23 Prozent unter dem Vorjahresergebnis. Insgesamt lag der Anteil grenzüberschreitender Transporte damit erstmals seit mehreren Jahren wieder unter 30 Prozent des öffentlichen Schienengüterverkehrs.
- Die Vorteile des Massentransportmittels Eisenbahn schlagen sich auch heute noch in den Güterstrukturen der Schienentransporte nieder. Umso deutlicher führten u. a. die Rückgänge der Stahl verarbeitenden und produzierenden Industrie zu Aufkommensverlusten. So verlor die Schiene allein in der Güterabteilung »Eisen, Stahl und NE-Metalle« rund 33 Prozent ihres Aufkommens; der Anteil dieser Güterabteilung am Gesamtaufkommen sank entsprechend von 17 Prozent auf knapp 14 Prozent.

Einbruch trifft vor allem große und sehr kleine Unternehmen

Aus der Sicht einzelner Unternehmen ist diese insgesamt unbefriedigende Entwicklung gegebenenfalls zu relativieren. Transportaufträge verloren insbesondere große und sehr kleine Unternehmen, mittelgroße Bahnen haben sich nach den bisher verfügbaren Informationen auch im schwierigen Geschäftsjahr 2009 gut behaupten können. Insofern dürfte sich die Stellung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Wettbewerb auf der Schiene weiter gefestigt haben.

Anteile der Güterabteilungen am Verkehrsaufkommen im öffentlichen Schienengüterverkehr 2009 und Veränderungsrate im Vergleich zum Vorjahr

Insgesamt: – 15,9%



Quelle: StBA

Modal-Split-Anteile können wieder zurückgewonnen werden

Im Vergleich der Verkehrsträger hat die Schiene viel von dem verloren, was sie in den vergangenen Jahren trotz nach wie vor bestehender Chancenungleichheiten gewinnen konnte. Während zu Beginn des Jahres der Straßengüterverkehr als dominierender Verkehrsträger scheinbar stärker an Tonnage verlor, ist insgesamt die Schiene deutlich stärker betroffen. Die Binnenschifffahrt als weiterer Massenverkehrsträger – in den Größenordnungen und in der Zusammensetzung der Güterabteilungen weitgehend vergleichbar – verlor ebenfalls deutlich über 15 Prozent. Die Straße jedoch musste mit rund zehn Prozent vergleichsweise geringere Verluste hinnehmen.

Gleichwohl ist davon auszugehen, dass die Güterbahnen die verlorenen Marktanteile in den kommenden Jahren wieder werden aufholen können. Die Leistungsfähigkeit der Güterbahnen ist bekannt – zwingend ist mehr denn je Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern. Erfolge für die Bahnen wären nicht nur in unternehmerischer, sondern auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht ein Gewinn.

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

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



Öffentliche Verkehrsmittel sind sowohl unverzichtbar als auch Räume engen Aufeinandertreffens – im Pandemiefall kann dies zum großen Problem werden

Pandemiegefahr – VDV unterstützt bei Vorsorge vor Influenza und mehr

Die »Schweinegrippe« bewegt 2009 das in Sorge geratene Land. Auch wenn am Ende keine massive Ausbreitung zu verzeichnen war, galt es doch rechtzeitig auf den Ernstfall vorbereitet zu sein. Mit seiner VDV-Mitteilung 9040 zur Pandemieplanung in Verkehrsunternehmen hat der VDV einen grundlegenden Beitrag zum Schutz der Gesundheit von Mitarbeitern und Kunden im Öffentlichen Personenverkehr geleistet. Den Verkehrsunternehmen steht damit ein Leitfaden zur optimalen und rechtzeitigen Vorbereitung auf den Ernstfall einer Pandemie zur Verfügung.

Pandemierisiken gehen alle an: Die Gefahr der Verbreitung einer Erkrankung über große Teile der Menschheit darf trotz des zuletzt glimpflichen Verlaufs der sogenannten »Schweinegrippe« nicht unterschätzt werden und bleibt auch in Zukunft immer aktuell. Im Betrieb von Verkehrsunternehmen begegnen sich Menschen in großer Zahl auf engem Raum und reisen innerhalb kurzer Zeit über zum Teil beträchtliche Distanzen weiter. Risiken einer Ansteckung und weiträumigen Verbreitung von Infektionskrankheiten werden hier kumuliert und bedürfen daher besonderer und gezielter Gegenmaßnahmen. Zugleich stellt der Öffentliche Personenverkehr auch im Falle einer Epidemie oder Pandemie eine unverzichtbare Dienstleistung für Gesellschaft und Wirtschaftsordnung dar. Deswegen muss er in seiner Funktionalität und seinem Geschäftsablauf vor möglichen Auswirkungen von Infektionswellen so gut wie möglich geschützt sein.

VDV setzt auf Prävention

Der VDV setzt auf eine nachhaltig angelegte, fundierte Information und eine qualifizierte Vorbereitung der Verkehrsunternehmen. Die Unternehmen

benötigen bei der Erarbeitung von eigenen effektiven Präventionsstrategien Unterstützung. Ihre betriebliche Planung dient sowohl dazu, bereits tägliche Ansteckungs- und Verbreitungsrisiken im laufenden Öffentlichen Personenverkehr für Kunden und Mitarbeiter zu minimieren als auch für den Ernstfall einer Epidemie oder gar Pandemie gewappnet zu sein. Gerade in einem solchen Ernstfall müssen der Schutz der Gesundheit von Mitarbeitern und Kunden sowie die Funktionsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet sein. Der VDV unterstützt die Unternehmen durch Bereitstellung eines einheitlichen konzeptionellen Leitfadens auf der Grundlage praxisnah aufbereiteter Fachinformationen.

Mit der VDV-Mitteilung 9040 »Influenza – Pandemieplanung in Verkehrsunternehmen« hat der VDV dieses Ziel erreicht und eine wichtige Richtschnur für die erfolgreiche betriebliche Pandemieplanung geschaffen. Die VDV-Mitteilung bietet konkrete Empfehlungen auf dem aktuellsten Stand des technischen und medizinischen Sachverstands. Basis sind unter anderem eine erste arbeitsplatzbezogene Risikobewertung, Empfehlungen zu Verhalten und Schutzausrüstung sowie koordinierte Gesamtstrategien unter Einbeziehung der notwendigen Abstimmung mit Behörden und Kommunen. Bereits zahlreiche Unternehmen haben so wirksame betriebliche Pandemiepläne und Strategien entwickeln können, mit denen sich die Herausforderungen von künftigen Infektionswellen meistern lassen.

Ass. jur. Daniel Brand

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

Der VDV als Informations- und Kontaktplattform im Schienengüterverkehr

Der europäische Markt des Schienengüterverkehrs hat sich durch die Liberalisierung gewandelt. Trotz Marktkonzentrationen durch Fusionen und Übernahmen operieren immer mehr mittelständische Unternehmen im Markt. Darüber hinaus verfolgen die meisten Güterbahnen internationale Strategien und engagieren sich zunehmend direkt oder über Kooperationspartner im Ausland. In der Folge steigt das Interesse an Informationen und Kontakten. Auf die wachsenden Bedürfnisse des Marktes hat sich der VDV eingestellt und bietet hierzu im Interesse seiner Mitgliedsunternehmen unterschiedliche Dienste an.

Unter www.gueterbahnen.com sind verschiedene Informationsangebote im Internet abrufbar. Diese sind entweder frei zugänglich oder exklusiv den VDV-Mitgliedsunternehmen vorbehalten.

Die Angebote sind:

1000 Links | Enthält zirka 4.000 internationale Internetadressen zum Schienengüterverkehr.

Notdienste für Güterbahnen | Zirka 70 Eisenbahnen bieten anderen Eisenbahnen Leistungen an, wenn es unterwegs mal »klemmt«.

Güterbahnhöfe | Enthält 2.115 Güterbahnhöfe in Deutschland von zirka 100 Infrastrukturbetreibern.

Marktplatz Schiene | Diesen E-Mail-Service nutzen momentan über 85 Unternehmen.

Umschlag Waggonverkehr | Enthält über 500 Standorte in Deutschland, an denen Unternehmen Umschlagleistungen über eigene Gleisanschlüsse anbieten.

Regionale Eisenbahnverkehrsleistungen | Zirka 70 Eisenbahnen bieten regionale Eisenbahnverkehrsleistungen an.

Güterwagen | Enthält zirka 100 Hersteller und Vermieter von Güterwagen in Europa.

Ladestellen | Enthält zirka 365 Ladestellen (Rampen und ebenerdige Befestigungen), die öffentlich zugänglich sind und von zirka 30 Infrastrukturbetreibern vorgehalten werden.

Terminals kombinierter Verkehr | Enthält zirka 130 große, mittlere und kleinere Terminals von zirka 85 Betreibern in Deutschland.

Projekte und Portale | Hier sind interessante Informationsportale und Projekte dargestellt.

Kontaktbörse VDV-Marktplatzveranstaltungen

Damit sich die Branche regelmäßig treffen kann, bietet der VDV in Zusammenarbeit mit der VDV-Akademie GmbH (www.vdv-akademie.de) und mit Partnerverbänden jeweils einmal pro Jahr folgende Veranstaltungen an:

Forum Schienengüterverkehr | Diese Veranstaltung wird gemeinsam mit dem Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) angeboten und fördert den Dialog zwischen den Transportkunden und Eisenbahnen.

Internationaler Eisenbahnkongress | In dieser Veranstaltungsreihe werden fachliche Themen im europäischen Zusammenhang diskutiert. Referenten aus dem In- und Ausland sorgen für eine internationale Betrachtung des jeweiligen Themas.

Marktplatzveranstaltung Eisenbahnen und Speditionen | Die »Siegburger Gespräche« werden gemeinsam mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL) angeboten und fördern die Gespräche zwischen den »geborenen Partnern«.

Internationaler Länderkongress | In dieser Veranstaltungsreihe wird über den Stand der Liberalisierung und über den Netzzugang in ausgewählten Ländern diskutiert. Darüber hinaus kommen Dienstleister zu Wort, die in diesen Ländern Verkehre anbieten und praktische Erfahrungen mit der Liberalisierung gesammelt haben.

Fazit und Ausblick

Informationen und Kontakte sind wesentliche Erfolgsfaktoren für die Güterbahnen. Der VDV wird seine Mitgliedsunternehmen in diesem Segment weiter unterstützen und sein Angebot weiter ausbauen.

Dipl.-Verw.-Betriebsw. Georg Lennarz

Fachbereisleiter Marktfragen Güterverkehr

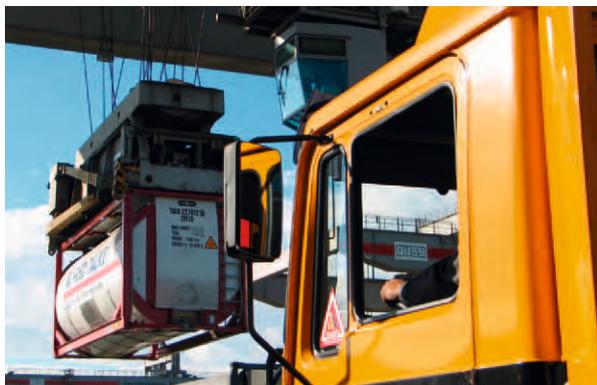
Telefon 0221 57979-146

lennarz@vdv.de

VDV-Aktivitäten sichern erfolgreiche Förderprogramme des Schienengüterverkehrs

Die Bundesregierung hat die Förderprogramme des Bundes zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlussverkehrs evaluiert. Im Frühjahr und Herbst 2009 wurden die fortgeschriebenen Förderprogramme veröffentlicht. Die begleitenden VDV-Aktivitäten fanden hiermit ihren vorläufigen Abschluss. Damit besteht nunmehr für alle interessierten Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft die notwendige Rechts- und Planungssicherheit, um entsprechende Vorhaben zu realisieren. Der VDV hat sich beharrlich für die praktikable Ausgestaltung der Förderinstrumente eingesetzt.

Die Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr (KV) besteht bereits seit dem 15. März 1998 und ist in den Folgejahren immer wieder den aktuellen Anforderungen angepasst worden. Die aktuelle Fassung ist am 6. April 2009 in Kraft getreten und endet am 31. Dezember 2011. Grundsätzlich können alle Unternehmen in privater Rechtsform Projekte für den Bau, die flächenmäßige Erweiterung und den Ausbau von KV-Terminals realisieren, sofern die notwendigen Voraussetzungen erfüllt werden. An den bewährten



Mit der KV-Förderung konnten bisher 40 Terminalstandorte neu geschaffen oder erweitert werden

Grundsätzen der bisherigen KV-Förderrichtlinie ist festgehalten worden. Neu hingegen sind die Möglichkeiten, künftig auch Zuführungsgleise zu den KV-Terminals und Abstellplätze für Gefahrgut zu fördern. Die vierte Auflage der KV-Förderrichtlinie geht mit einer Finanzausstattung von 115 Millionen Euro an den Start. Für den Bereich Schiene/Straße konnten somit bisher 40 Terminalstandorte neu geschaffen oder bestehende Anlagen erweitert werden. Mit einem Investitionsvolumen von rund 400 Millionen Euro konnten im Jahr 2008 2,8 Millionen Ladeeinheiten und 2009 2,5 Millionen Ladeeinheiten von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Die Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von Gleisanschlüssen besteht seit dem 1. September 2004. Die Gleisanschlussförderrichtlinie hat die Unternehmen der verladenden Wirtschaft im Fokus, die den klassischen Wagenladungsverkehr der Güterbahnen nutzen oder aber planen, sich dort künftig zu engagieren.

In die aktuell vorliegende Version der Gleisanschlussförderrichtlinie, die nunmehr bis zum 31. August 2011 gültig ist, sind die bisherigen Erfahrungen aus den ersten fünf Jahren eingeflossen. So wurden die Fördersätze für Reaktivierung/Ausbau auf 6 (4) sowie 24 (16) Euro pro 1.000 Tonnenkilometer angehoben. Darüber hinaus ist nun auch der Kreis der potenziellen Antragsteller erweitert worden. So können künftig auch Speditionen und Betreiber von Gewerbeparks Projektanträge auf Gleisanschlussförderung einreichen, soweit die geforderten Voraussetzungen vorliegen. Die in den zurückliegenden Jahren im Bundeshaushalt eingestellten 32 Millionen Euro sind auch für das Jahr 2010 vorgesehen. Mit diesen bescheidenen Mitteln konnte in der Vergangenheit ein beachtlicher Erfolg erzielt werden. Demnach sind bisher 77 Gleisanschlussprojekte realisiert worden, mit deren Hilfe 2,95 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden konnten. Das bedeutet eine Entlastung des bundesdeutschen Straßennetzes von zehn Millionen Tonnen Frachtgut. Ein beachtlicher Erfolg, der die hohe Effizienz der Gleisanschlussförderung in der Bundesrepublik ein-drucksvoll unterstreicht.

Förderprogramm wichtig für Verkehrsverlagerung

Mit den im Jahre 2009 erfolgreich abgeschlossenen Evaluierungen der bestehenden Förderprogramme zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene sind wichtige Voraussetzungen für eine weitere Zunahme des Schienengüterverkehrs geschaffen. Gerade vor dem aktuellen Hintergrund des dramatischen Preisverfalls im Transport- und Logistiksektor richtet der VDV seine Forderung an die Verkehrspolitik, diese erfolgreichen und effizienten Instrumente zur Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger auch langfristig aufrechtzuerhalten.

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

Nachbesserung der Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung erforderlich

Die europäischen Sozialpartner haben bereits in 2004 im Rahmen des Sozialen Dialogs Regelungen zum Einsatz des fahrenden Personals im grenzüberschreitenden interoperablen Eisenbahnverkehr vereinbart. Per Ratsbeschluss (Richtlinie 2005/47/EG) wurden die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, die Regelungen des Sozialabkommens in nationales Recht zu übertragen. Mit der Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV) wurde die europäische Richtlinie mit Wirkung vom 28. August 2009 in nationales Recht umgesetzt. Auf der Zielgeraden konnte der VDV über den Bundesrat dazu beitragen, Schaden für die Bahnen zu begrenzen. Arbeitsrechtliche Regelungen hätten die Öffnung des Marktes im internationalen Schienengüterverkehr gefährdet.

Das Sozialabkommen sieht in der deutschen Fassung vor, dass auf eine auswärtige Ruhezeit des fahrenden Personals eine tägliche Ruhezeit an deren jeweiligem Wohnort folgen muss, der Beschäftigte also den nächsten Feierabend zu Hause verbringen kann. Eine zweite auswärtige Ruhezeit ist unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Die Rückkehrverpflichtung zum Wohnort ist unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten der zentrale Punkt des Abkommens, da ihre wörtliche Umsetzung den langjährigen Prozess der Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrs für den Wettbewerb ad absurdum geführt hätte. Hinzu kommt: Kein anderer Verkehrsträger muss mit vergleichbar restriktiven Einsatzbedingungen für Personal kämpfen.

Schadensbegrenzung auf der Zielgeraden

Der Passus steht aber nicht nur in krassem Widerspruch zu den politisch erwünschten Geschäftsmodellen zahlreicher Bahnen, sondern auch zur Lebens- und Arbeitswirklichkeit vieler Arbeitnehmer, die im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr eingesetzt werden. So hätte die wörtliche Umsetzung der Rückkehrverpflichtung der tarifvertraglich abgesicherten Praxis, in den neuen Bundesländern zu wohnen und als Lokführer von Eisenbahnen mit Sitz in den alten Bundesländern beschäftigt zu werden, die arbeitszeitrechtliche Grundlage entzogen.

Der VDV hat diese Regelung von Anfang an kritisch kommentiert und unmittelbare Änderungen schon im Sozialabkommen selbst angestrebt. Dies war weder im legislativen Prozess auf europäischer Ebene noch in Verhandlungen der Sozialpartner durchsetzbar. Verhandlungen zwischen den europäischen Sozialpart-

nern mit VDV-Beteiligung wurden nach dreijährigem Verhandlungsmarathon im Frühjahr 2009 ergebnislos abgebrochen, nachdem auf Gewerkschaftsseite keinerlei Kompromissbereitschaft erkennbar war.

Um eine drohende Vertragsstrafe durch die EU-Kommission zu verhindern, hat die Bundesregierung daraufhin im Frühjahr 2009 angekündigt, die Richtlinie in den entscheidenden Passagen unverändert in deutsches Recht umzusetzen. Der VDV hatte neben den grundsätzlichen Bedenken stets hervorgehoben, dass die französische Urfassung im Gegensatz zur deutschen Übersetzung eine Rückkehrverpflichtung zum Einsatz-, nicht aber zum Wohnort vorsehe. Dennoch sah die Bundesregierung mit Verweis auf die formelle Rechtsgültigkeit der deutschen Fassung der EU-Richtlinie keinerlei Interpretationsspielraum. Ihr Verordnungsentwurf hielt dementsprechend an der Rückkehrverpflichtung zum Wohnort fest.

Da die Verordnung die Zustimmung des Bundesrates erforderte, hat sich der VDV vor allem auch gegenüber Politik und Verwaltung in den Bundesländern für eine Formulierung eingesetzt, die Nachteile der deutschen Bahnen gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen vermeidet. Dem Bundesrat ist es schließlich zu verdanken, dass der Verordnungsentwurf der Bundesregierung auf der Zielgeraden korrigiert wurde. Die Verordnung verlangt nun nach einer auswärtigen Ruhezeit die Rückkehr zum Dienstort nicht mehr zum Wohnort. Damit bestehen wertvolle Interpretationsspielräume, die den aus der Anwendung der EFPV für die Branche entstehenden Schaden deutlich begrenzen.

Aus Sicht des VDV besteht im Hinblick auf die der Verordnung zugrunde liegende EU-Richtlinie 2005/47/EG nach wie vor erheblicher Nachbesserungsbedarf. Der gemeinsam mit den europäischen Interessenvertretungen zu führende Dialog mit der EU-Kommission ist bereits eingeleitet.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

Fachbereichsleiter Ordnungspolitik des Eisenbahnverkehrs

Telefon 0221 57979-172

kerth@vdv.de

Übergangslösung bei Sicherheitsbescheinigung in Sicht

Bereits seit der Umsetzung der europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (2004/49/EG) in nationales Recht in 2007 müssen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine Sicherheitsbescheinigung beantragen. Obwohl schon Ende 2008 über 300 EVU einen entsprechenden Antrag gestellt hatten, wurden bis Januar 2010 erst 13 derartige Bescheinigungen durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt. Der VDV hat sich engagiert für die Lösung der offenen Fragen in diesem Prozess eingesetzt. Inzwischen wurde eine Übergangslösung gefunden, die zumindest im Güterverkehr noch im Laufe des Jahres 2010 wirksam werden kann.

Bei der Analyse, warum bisher nur wenige Sicherheitsbescheinigungen durch das EBA erteilt worden sind, lassen sich folgende Problemfelder identifizieren:

- Artikel 9 der Richtlinie 2004/49/EG fordert eine direkte Kontrolle der Instandhaltung auch bei Fahrzeugen anderer Halter, die im Zug eines EVU befördert werden. Diese direkte Kontrolle ist jedoch bislang – insbesondere im Güterverkehr – nicht in dem von der Richtlinie geforderten Umfang vorhanden.
- Die nicht harmonisierten und sich in Details sogar widersprechenden Instandhaltungsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge in Europa: Die EVU können nicht gewährleisten, dass für beförderte ausländische Fahrzeuge die deutschen Instandhaltungsvorschriften angewendet werden.
- Verschiedene Unklarheiten zu Inhalt und Umfang der im Rahmen der Antragstellung beizubringenden Unterlagen und Nachweise.

Der bisherige Stau bei der Bearbeitung der Anträge wirkt als Markteintrittsbarriere für jene EVU, die über keine Sicherheitsbescheinigung nach altem Recht verfügen (also bis 2007 erteilte Bescheinigungen). Für alle EVU gilt, dass diese solange keine Zusatzbescheinigung zur Aufnahme von Verkehren im Ausland beantragen können, wie die deutsche Sicherheitsbescheinigung nicht vorliegt.

VDV engagiert sich für Übergangsregelungen

Die Anstrengungen des VDV waren von Anfang an darauf ausgerichtet, in enger Abstimmung mit den Mitgliedsunternehmen und – soweit möglich gemeinsam mit dem EBA – Lösungswege zu finden, um die Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen durch das

EBA zu ermöglichen. Diese Bemühungen mündeten maßgeblich in einen im Januar 2010 von den europäischen Verbänden der Eisenbahnen und Wagenhalter (ERFA, CER, UIC, UIP) getragenen neuen Übergangsvorschlag, der Ende Februar 2010 von den Mitgliedsstaaten der EU im sogenannten »RISC«-Gremium für den Bereich Güterverkehr angenommen wurde und insbesondere folgende Elemente umfasst:

- Bei der Verkehrsplanung und -durchführung stellt ein EVU sicher, dass nur Güterwagen solcher Halter in seinen Zügen befördert werden, mit deren Haltern eine vertragliche Beziehung besteht. Dadurch soll insbesondere sichergestellt werden, dass nur zugelassene Güterwagen zum Einsatz kommen, und dass das EVU sich auch gegenüber dem Halter verpflichtet, Prüfungen vor Abfahrt eines Zuges durchzuführen.
- Die Halter erklären, dass sie die zukünftigen europäischen Kriterien für Instandhaltungsverantwortliche (ECM) bereits jetzt erfüllen.
- Bis zu einer europaweiten Harmonisierung werden die spezifischen nationalen Instandhaltungsanforderungen für Güterwagen gegenseitig anerkannt.
- Der Informationsaustausch zwischen Haltern und EVU über den sicheren Betrieb von Güterwagen wird verbessert und institutionalisiert.

Parallel zu den europäischen Aktivitäten fand inzwischen ein ausführlicher Meinungsaustausch mit dem EBA statt, um die allgemeine Informationslage für die Antragsteller zu verbessern. Dabei wurde verabredet, dass das EBA weitere Hinweise zur Antragstellung veröffentlicht.

Das inzwischen mehrjährige Wirken des VDV führt so zu einer Verbesserung der Situation beim Thema »Sicherheitsbescheinigung«, an der Beantwortung einiger noch offener Fragen wird intensiv gearbeitet.

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

Regulierung von Wartungseinrichtungen – Aufwand ohne Nutzen?

Wartungseinrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 3c Nr. 7 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) unterliegen der eisenbahnrechtlichen Regulierung. Dies ist aus Sicht der Betreiber ebenso unbefriedigend wie unnötig: Es wird aus ihrer Sicht Aufwand generiert, dem kein greifbarer Nutzen gegenübersteht. Vor allem aber existiere in Deutschland ein funktionierender, von Wettbewerb geprägter Instandhaltungsmarkt, der keiner Regulierung bedürfe. Der VDV hat, nachdem sich seine Verwaltungsräte einmütig diese Haltung zu eigen machten, einen Vorstoß mit dem Ziel unternommen, Wartungseinrichtungen generell von der Regulierung auszunehmen.

Betreiber von Wartungseinrichtungen haben eine Reihe regulatorischer Vorgaben zu beachten. Hervorzuheben sind die Pflicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen sowie Restriktionen bei der Preisgestaltung. Handelt es sich um integrierte Unternehmen, müssen sie zusätzlich die eisenbahnrechtlichen Entflechtungsvorschriften beachten. Insgesamt ist der dadurch hervorgerufene administrative Aufwand erheblich.



Die Regulierung von Wartungseinrichtungen generiert administrativen Aufwand

Regulierung nicht erforderlich

Aus Sicht der Eisenbahnen besteht für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland kein Erfordernis für die Regulierung von Wartungseinrichtungen. Es fehlt an monopolistischen Engpassfaktoren. Eine Vielzahl von Unternehmen bietet Instandhaltungsleistungen am Markt an. Beschwerden über verweigerten Zugang zu Werkstätten sind bislang nicht bekannt geworden. Ein Bedürfnis für Regulierung dieses Segmentes ist danach ebenso wenig erkennbar wie ein ökonomischer Mehrwert regulierungsrechtlicher Eingriffe in den Werkstattmarkt.

Regulierung würde hier einen funktionierenden Markt bestehend aus Angebot und Nachfrage stören, Investitionsanreize minimieren und die Kosten für die Eisenbahnen – mit den entsprechenden volkswirtschaftlichen Konsequenzen – erhöhen. Als Folge stünde zu befürchten, dass sich Marktanteile im intermodalen Wettbewerb zugunsten alternativer Verkehrsträger verschieben. Zudem dürften verstärkt preisgünstigere Werkstätten im Ausland nachgefragt werden. Die letztgenannte Entwicklung schadet dem Standort Deutschland insgesamt.

Regulierung europarechtlich nicht geboten

Das Europarecht sieht eine Regulierung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen nur vor, wenn keine vertretbaren Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind (vgl. Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2001/14/EG). Dies korrespondiert zu der »Essential-Facilities-Doktrin«, nach der lediglich marktbeherrschende Unternehmen einem Kontrahierungszwang zu unterwerfen sind, um Wettbewerbern knappe Ressourcen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Geboten und allein gerechtfertigt sind staatliche Eingriffe in Bezug auf solche Einrichtungen, für die ein monopolistischer Engpass ausgemacht werden kann. Ein solcher liegt nur dann vor, wenn die Nutzung der betreffenden Einrichtung für den Marktteilnehmer unabdingbar ist, ausreichende Alternativen nicht zur Verfügung stehen und eine Duplizierbarkeit der Einrichtung in angemessener Zeit mit angemessenen Mitteln nicht erreicht werden kann. Die vorgenannten Voraussetzungen lassen sich für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nicht feststellen.

Vorstoß des VDV

Der VDV ist daher Ende 2009 an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit dem Petitum herangetreten, zur Frage der Regulierung von Wartungseinrichtungen europarechtlich eingeräumte Spielräume auszuschöpfen. Vor dem Hintergrund vertretbarer Alternativen unter Marktbedingungen sollten Wartungseinrichtungen generell von der Regulierung ausgenommen werden. Das BMVBS hat sich hierzu Ende Januar 2010 ablehnend geäußert. Über das weitere Vorgehen werden die zuständigen Gremien des VDV beraten.

Ass. jur. Michael Fabian

Fachbereichsleiter Eisenbahnrecht

Telefon 0221 57979-144

fabian@vdv.de

Kontrolle von Radsatzwellen und Entwicklung einheitlicher europäischer Instandhaltungsprozesse bei Güterwagen

In der Folge des schweren Eisenbahnbetriebsunfalls am 29. Juni 2009 in Viareggio (Italien) und im Ergebnis des Vorbereitungsgespräches der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) am 20. August 2009 für die von der EU-Kommission am 8. September 2009 geplante Sicherheitskonferenz zum Thema »Eisenbahnsicherheit – der Weg nach vorn« hatte die ERA die Bildung einer Arbeitsgruppe (Task Force – TF) »Instandhaltung von Güterwagen« beschlossen. Der VDV beteiligt sich mit drei Experten, die mit einem Mandat der European Rail Freight Association (ERFA) ausgestattet sind, aktiv an der Arbeit der ERA-TF.

Das von der ERA formulierte Arbeitsprogramm sieht vor, in zwei Stufen die Schwerpunkte Schadensanalyse gebrochener Radsatzwellen und zukünftige Kontrolle von Güterwagenradsätzen sowie einheitliche Standardisierungs- und Instandhaltungsprozesse für Güterwagen zu behandeln. Zu diesem Zweck beauftragte die ERA die Sektororganisationen mit der Bildung einer Sektorarbeitsgruppe (Joint Sector Group – JSG), die für die fachliche Vorbereitung der TF-Sitzungen Arbeitspapiere erstellen sollte.

In einem ersten Arbeitspaket (AP 1) sollte eine Sammlung von Informationen zu Hintergründen und Ursachen von Radsatzwellenbrüchen erfolgen und daraus abgeleitet, erste Empfehlungen für weiterführende Instandhaltungsmaßnahmen formuliert werden (Zeitraum: September bis Dezember 2009). In einem zweiten Arbeitspaket (AP 2) soll dann eine Sammlung von Informationen über die in Europa existierenden Instandhaltungsregelungen für Radsätze und die Entwicklung von einheitlichen europäischen Instandhaltungsregelungen erfolgen (Zeitraum: Januar bis Juli 2010).

Zwischenbericht zum Arbeitsergebnis der ERA-Task Force

Im Zeitraum September bis Dezember 2009 hat die ERA-Task Force insgesamt vier, von der »Joint Sector Group« (JSG) fachlich vorbereitete, Sitzungen durchgeführt. Nach der vierten Sitzung der ERA-Task Force am 16. und 17. Dezember 2009 in Viareggio wurde von der ERA und der JSG ein Zwischenbericht zum erreichten Arbeitsstand veröffentlicht. Wesentliche Arbeitsergebnisse sind in den nachfolgend genannten Dokumenten zusammengefasst:

- Europäischer Sichtprüfungskatalog für Radsatzwellen von Güterwagen (European Visual Inspec-

tion Catalogue for freight wagon axles – EVIC): Am 17. Dezember 2009 in Viareggio haben die Europäische Eisenbahnagentur, die nationalen Sicherheitsbehörden und die unterzeichnenden Sektororganisationen ein europäisches Aktionsprogramm verabschiedet, das auf den von der Joint Sector Group ausgearbeiteten Vorschlägen basiert und ab sofort umgesetzt wird. Die Kernelemente des Programms sind eine Sichtprüfung des europäischen Radsatzwellenparks, eine vertiefte Untersuchung mit zerstörungsfreier Prüfung von Probemengen von Radsatzwellen aus bestimmten Betriebsbereichen (z. B. korrosive Umgebungen) sowie die europaweite Einführung einer systematischen Nachverfolgbarkeit von Radsatzinstandhaltungsdaten. Dazu ist es erforderlich, dass die Halter / Fahrzeuginstandhalter die im Zusammenhang mit der Anwendung des EVIC gesammelten Daten in einer auswertbaren Form erfassen. Die ERA Task Force wird die gesammelten Erfahrungswerte in der zweiten Phase 2010 regelmäßig bewerten und gegebenenfalls weitere Maßnahmen beschließen.

- Überlastung von UIC Typ A-Radsätzen: Die intensiven Recherchen und Berechnungen der JSG zu diesem Themenkomplex haben ergeben, dass es in der Vergangenheit keine Auffälligkeiten bei diesen Radsätzen gegeben hat. Die Radsatzlast von 20 Tonnen wurde als europäische Standard-Radsatzlast für UIC Typ A-Radsatzwellen bestätigt. Die JSG unterbreitete den Vorschlag, den Grenzwert für den Durchmesser des Radsitzes für alle UIC Typ A-Radsatzwellen auf 182 mm zu harmonisieren.
- Erster Entwurf von europäischen Mindestinstandhaltungskriterien für Radsatzwellen von Güterwagen (European Minimum Maintenance Criteria for freight wagon axles – EMMC): Obwohl das EMMC sich auf die zweite Phase der Aktivitäten der ERA-TF bezieht, legte die JSG bereits einen ersten Entwurf seiner Arbeitsergebnisse am EMMC vor. Darin sind erste Elemente der Instandhaltungskriterien identifiziert, die im europäischen Kontext aufeinander abgestimmt werden können. Die Detailbeschreibung der EMMC wird in den Abschlussbericht der ERA-TF einbezogen werden.

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

*Fachbereichsleiter Eisenbahn- und Maschinentechnik,
Eisenbahnbetrieb*

Telefon 0221 57979-117

mallikat@vdv.de

Standardisierung kann Wettbewerbsfähigkeit des schienengebundenen Verkehrs erhöhen

Die EU-Mitgliedstaaten verfolgen das Ziel einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen gegenüber anderen Verkehrsträgern. Hierfür lassen sie sich durch das Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) vertreten. Gegenwärtig sind aber noch keine durchgreifenden Erfolge zu verzeichnen und die vorgesehene Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der ERA liegt bisher ebenfalls nicht vor. Gleichzeitig wird angestrebt, alle Verpflichtungen aus den TSI auf das gesamte Schienennetz auszudehnen. Der VDV und die europäischen Verbände wirken darauf hin, zu enge gesetzliche Regelungen zu vermeiden.

Grundsätzlich haben sich durch die Standardisierung von Produkten in allen Bereichen bis heute viele wirtschaftliche Erfolge eingestellt. Aus diesem Grund ist auch das Vorhaben der EU-Kommission zur Förderung der Europäischen Standardisierung des Eisenbahnwesens generell zu unterstützen. Dieses Vorhaben wird durch die gesetzliche Verpflichtung zur Einhaltung der TSI vorangetrieben.

Nach langjähriger Diskussion auf nationaler und europäischer Ebene innerhalb der Verbände ist aber durchgehend die Erkenntnis gereift, dass eine strikte Regelung per Gesetz nicht für alle Anwendungen sinnvoll ist. Solche gesetzliche Maßnahmen erhöhen die Wettbewerbsfähigkeit nicht, weil sie bei verpflichtender Anwendung keinen Raum mehr für Anpassungen an die speziellen Bedingungen einzelner, vor allem kleinerer Betriebe, zulassen. Vereinfachte Betriebsverfahren und somit auch einfachere Techniken werden dann nicht weiter zugelassen sein, so dass die Wettbewerbsfähigkeit abnimmt zugunsten der anderen Verkehrsträger.

Standardisierung muss spezielle Betriebsbedingungen zulassen

Heute überleben aber gerade viele Betriebe wegen der vereinfachten Betriebsverhältnisse, die sich kostengünstig auswirken. Hier seien vor allem die Betriebe aus dem BO-Strab-Bereich und auch die Werks- und Industriebahnen erwähnt. Diesen Schluss legt die geringere Steigerung der Verkehrsleistungen der Bahnen in den letzten Jahren gegenüber der Straße nahe [...], die vielleicht nicht möglich gewesen wären, wenn teurere Betriebsverhältnisse existiert hätten]. Auch ist es während der gegenwärtigen Wirtschaftskrise zu größeren Verlusten im Schienengüterverkehr gekommen als bei anderen Verkehrsträgern.

Der VDV initiierte eine Anfrage zu dieser Problematik, die über die UITP eingereicht wurde. Enrico Grillo Pasquarelli, Direktor der Generaldirektion Energie und Verkehr der EU-Kommission, relativierte daraufhin die Forderung in seinem Schreiben vom 13. Oktober 2009 an die europäischen Verbände. Es handele sich um einen »unbeabsichtigten Effekt der Richtlinie«, dass die Ausweitung des Anwendungsbereiches der Richtlinie auch für Schienennahverkehr gelten soll. Hiermit wurde die generelle Position des VDV bestätigt, auch wenn dieses Antwortschreiben die Werks- und Industriebahnen nicht ausdrücklich erwähnt. Diese Bahnen werden durch die Auflagen der zusätzlichen Standards enorm belastet und werden teilweise – wie schon in der Vergangenheit vermehrt vorgekommen – den Betrieb auf die Straße verlagern.

Die durch die EU-Kommission beauftragte Umsetzung der nationalen Regelwerke in Europäische Standards führt in der Regel zur Erhöhung der Anforderungen, da die jeweils vorliegende nationale Sichtweise nicht verlassen wird. Somit werden in den Standards die jeweiligen Anforderungen »gesammelt« und festgeschrieben. Bei harmonisierten Normen führt dies zur verpflichtenden Anwendung, da nach Einführung der TSI in nationales Recht durch die TEIV diese Standards Gesetzesgleich werden. Es werden somit durch die EU-Kommission Entscheidungen ohne Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten getroffen.

VDV unterstützt europäische Verbände maßgeblich

Die Verbände UITP und ERFA wurden und werden maßgeblich in ihrer Arbeit durch den VDV unterstützt und auch in den Europäischen Gremien vertreten, um viele Vorhaben voran zu treiben. Das Ziel hierbei ist, durch Einschlagen eines kreativen Weges die Interoperabilität und die Sicherheit, gleichzeitig aber auch die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit intensiv weiter voran zu treiben. Hierfür werden die vereinfachten nationalen Regelungen unter Anwendung der »allgemein anerkannte Regeln der Technik« weiterhin einen erfolgreichen Wettbewerb zulassen und ermöglichen. Im Jahr 2009 sind viele Schritte sowohl in den Standardisierungsgremien als auch auf europäischer Ebene erfolgreich gewesen. Diese Tendenz gilt es nun in den nächsten Jahren fortzusetzen.

Dipl.-Ing. Peter Haering

Fachbereichsleiter Europäische Standardisierung und

Harmonisierung im Bahnwesen

Telefon 0221 57979-140

haering@vdv.de

Videobeobachtung leistet Beitrag zu Security und Safety im ÖPNV

Die Mitgliederumfrage des VDV zum Einsatz der Videotechnik zeigt eine positive Entwicklung für mehr Sicherheit und weniger Vandalismus auf. Die technische Weiterentwicklung der Videokameras ermöglicht zudem ein größeres betriebliches Einsatzspektrum. Eine umfassende Übersicht geben die zum Themenfeld veröffentlichten VDV-Mitteilungen.

Für die Verkehrsunternehmen mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnbetrieb wird die Videobeobachtung aufgrund des hohen Ausrüstungsgrades zunehmend zur Selbstverständlichkeit. Oftmals wird auch eine Vollausrüstung der Fahrzeuge angestrebt. Schätzungsweise 25.000 Videokameras sind bei den VDV-Mitgliedsunternehmen im Einsatz. Diese Zahl ist eine konservative Hochrechnung der Umfrage, die der VDV im Herbst 2008 unter seinen Mitgliedern durchgeführt hat. Die an der Umfrage beteiligten 90 Verkehrsunternehmen des Personenverkehrs haben ihre Anlagen und Fahrzeuge mit insgesamt knapp 19.000 Videokameras

ausgerüstet. Auch in den SPNV-Fahrzeugen nimmt die Ausrüstung mit Videokameras durch Festlegungen der Auftraggeber bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen immer mehr zu.

Hinweis auf Videobeobachtung in Fahrzeugen einmal anders



Bemerkenswert sind auch die Umfrageergebnisse im Hinblick auf den Rückgang der Vandalismusschäden: Bei mehr als vier Fünftel der Verkehrsunternehmen mit Videobeobachtung in Fahrzeugen sind die durch Vandalismus verursachten Schäden zum Teil um über 90 Prozent zurückgegangen. Somit bestätigt auch die Mitgliederumfrage die abschreckende Wirkung von Videobeobachtung auf potenzielle Straftäter. Durch den Einsatz von Videokameras steigt nachweislich auch das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen. Auffälligste Gemeinsamkeit vieler Kundenbefragungen ist, dass die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste die Videobeobachtung befürwortet. Sehr viele Fahrgäste fühlen sich in mit Videokameras ausgerüsteten Fahrzeugen, Bahnhöfen und Haltestellen sicherer und befürworten eine Ausweitung der Videobeobachtung.

Die Erfolge der Videobeobachtung bei der Eindämmung von Vandalismusschäden, aber auch bei der Strafverfolgung, dürfen dahingehend nicht fehlinterpretiert werden, die Videobeobachtung als Allheilmittel für die Sicherheit im ÖPNV anzusehen. Videotechnik kann nur ein Teil von einem Maßnahmenpaket zur Gewährleistung der Sicherheit im ÖPNV sein. Dies hat die Innenministerkonferenz der Länder im Dezember 2009 bestätigt, indem sie feststellte, dass Videobeobachtung, Notrufeinrichtungen und ein angemessene Präsenz von Polizei und Sicherheitskräften zu den selbstverständlichen Sicherheitsmaßnahmen gehören.

Videotechnik erleichtert auch die Betriebsdurchführung

Was für die Sicherheit gilt, gilt auch für die Betriebsdurchführung: Videoanlagen sind ein wertvolles unterstützendes Mittel. Ohne Videobeobachtung sind insbesondere fahrerlose Verkehrssysteme kaum realisierbar. Die rasante technische Entwicklung im Bereich der Videobeobachtung ermöglicht den Einsatz von Videotechnik in immer mehr Einsatzgebieten. Es eröffnen sich zahlreiche neue Möglichkeiten, mit Hilfe von Videotechnik den Betriebs- und Verkehrsablauf effizienter zu gestalten. Die weit verbreitete Möglichkeit einer Live-Videobeobachtung von Haltestellen kann beispielsweise durch die Live-Videobeobachtung der Fahrzeuginnenräume ergänzt werden.

VDV-Mitteilungen behandeln betriebliche und rechtliche Aspekte

Die durch den technischen Fortschritt gestiegenen betrieblichen Einsatzmöglichkeiten waren auch Anlass, die VDV-Mitteilung 7015 »Einsatz der Videotechnik im ÖPNV« (Stand: Mai 2002) zu überarbeiten. Die überarbeitete Fassung gibt neben den zu berücksichtigenden organisatorischen, technischen, rechtlichen und betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen einen umfassenden Überblick über die Vielfalt der betrieblichen Einsatzmöglichkeiten von Videosystemen im ÖPNV. Eine ausführliche rechtliche Darstellung des Videoeinsatzes behandelt die VDV-Mitteilung 9044 »Rechtsfragen des Videoeinsatzes« (Stand: April 2009).

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

Automatische Videoanalyse – effiziente Umfeldüberwachung

Zur Erhöhung der objektiven Sicherheit und zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste setzen immer mehr Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs in ihren Fahrzeugen, an ihren Stationen und Haltestellen Videotechnik ein. Der VDV-Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI) untersucht Videoanalyse-Systeme zur effizienten Gewährleistung der Sicherheit im ÖPNV. Ziel ist es, Problembereiche im direkten Umfeld des ÖPNV abzusichern.

Derzeit ist fast jedes fünfte Fahrzeug (Bus, Straßenbahn- oder U-Bahnwagen) in Deutschland mit Videotechnik ausgerüstet. Bei zirka 70 Prozent der ÖPNV-Unternehmen in Deutschland wird mittlerweile jedes neue Fahrzeug, direkt ab Werk, bereits mit Videotechnik bestellt. Daneben werden in den U-Bahnhöfen, den oberirdischen Stadtbahnhaltestellen und an zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) ebenfalls weitere Videokameras installiert. Dabei werden mit der Videotechnik, neben der Überwachung des Fahrbetriebes, zunehmend Kriminalitätsbrennpunkte beobachtet, d. h. Bereiche in denen es verstärkt zu Sachbeschädigungen, Übergriffen auf Fahrgäste oder Fahrpersonal kommt und in denen sich bestimmte Problemgruppen, wie Drogendealer und Taschendiebe aufhalten, die das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste negativ beeinflussen.

Die Beobachter an den Videobildschirmen, in der Betriebsleitstelle und in den Sicherheitszentralen der Verkehrsunternehmen werden mit einer Flut von Bildinformationen konfrontiert. Hierbei nimmt die Konzentration für einen Videobeobachtungsplatz nach zirka 15 Minuten drastisch ab. Pro Platz kann zudem nur eine begrenzte Anzahl von Videobildern dargestellt werden. Deshalb wird nach Verfahren gesucht, die Vorfälle automatisch erkennen lassen und dem Beobachter daraufhin das jeweilige Kamerabild mit einem Alarmhinweis aufschalten.

Automatisierte Erkennung der Problembereiche möglich

Der Unterausschuss Kommunikations- und Informationsdienste (UA-KIS) des ATI untersuchte hierzu die existierenden Videoanalyse-Systeme und deren Verfahren zur automatischen Bildanalyse unter den Randbedingungen des ÖPNV. Die Ergebnisse und Empfehlungen wurden in der VDV-Mitteilung 4012 veröffentlicht. Diese beschreibt die generellen Verfahrensweisen der Videobildanalyse sowie die zugehörigen Softwareanalysefilter. Die Zuverlässigkeit



Trotz zahlreicher Bildschirme müssen Problemsituationen noch zu erkennen sein

der Analyse ist dabei maßgeblich von den Kriterien der Beleuchtung, des Kameraabstands, der Kamerapositionierung und Objektivauswahl, der Bildauflösung und Bildwiederholrate und der Systemkalibrierung abhängig. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass mit dem Anstieg des Komplexitätsgrades der zu analysierenden Ereignisse der Aufwand zur Maximierung der Detektionsrate steigt.

Der UA-KIS empfiehlt daher, dass der Einsatz einer Videoanalyse unter Einhaltung der Datenschutzbestimmungen anhand der folgenden Kriterien entschieden werden sollte: Detektionsrate und Fehlalarmquote des zu analysierenden Ereignisses, Administrationsaufwand und Kosten-Nutzen-Verhältnis. Grundlage zur Erstellung einer Kosten-Nutzen-Abschätzung kann dabei eine Bewertung der Ereignisse nach Häufigkeit und Auswirkung für das Verkehrsunternehmen sein.

Der VDV stellt sich mit seinen Gremien den vielfältigen technologischen Herausforderungen und publiziert das umfassende Wissen und die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, neue Technologien für alle Verkehrsunternehmen effizient nutzbar zu machen und den Fahrgästen eine einfache, komfortable und sichere Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

Fachbereichsleiter Normung, Forschungskoordination und VDV-Industriekontakte

Telefon 0221 57979-141

radermacher@vdv.de

Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Verknüpfung mit dem ÖPNV

Fahrradverleihsysteme stehen zurzeit bei Politik, Medien und Öffentlichkeit hoch im Kurs. Mit Fahrrädern verbindet man Gesundheit, Umweltschutz, Stadtverträglichkeit, positives Sozialverhalten, geringe Kosten, Unabhängigkeit, Flexibilität, Individualität, Spontanität und Spaß. Das Bundesverkehrsministerium hatte einen Wettbewerb »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme« ausgeschrieben, dabei war die Verknüpfung mit dem ÖPNV Bedingung. Acht Modellregionen werden 12,7 Millionen Euro Fördermittel erhalten. Darüber hinaus befinden sich öffentliche Fahrradverleihsysteme in weiteren Städten in der Diskussion. Der VDV begleitet dieses Thema aktiv.

Für Verkehrsbetriebe entsteht durch öffentliche Fahrradverleihsysteme eine neue Möglichkeit, ihr Image als modernes, zukunftsorientiertes, umweltbewusstes, trendgerechtes Unternehmen zu schärfen. Zugleich können sie sich dem Aufgabenträger als versierte Planungsinstanz sowie ggf. als technisch und organisatorisch zuverlässiger Betreiber einer Dienstleistung rund um die Uhr erneut unentbehrlich machen.



Demnächst ein Leihfahrrad an jeder Haltestelle?

Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV einschließlich SPNV bilden gemeinsam den Umweltverbund. Für die Kooperation von Fahrrad und ÖPNV gibt es Bike + Ride-Anlagen an zahlreichen Haltestellen sowie – im Rahmen verfügbarer Kapazitäten – die Fahrradmitnahme-Möglichkeit. Öffentliche Fahrradverleihsysteme können die Kombination von Fahrrad und ÖPNV-Benutzung um eine weitere Facette erweitern. Wo der ÖPNV in der Spitzenzeit bis an seine Kapazitätsgrenzen ausgelastet ist, schafft die Fahrradmitnahme Probleme. Erledigen sie sich von selbst, wenn ÖPNV-Kunden am Ziel öffentliche Fahrräder ausleihen können?

Das Problem besteht hauptsächlich an Haltestellen an der Peripherie, wo neue Arbeits- und Ausbildungsplätze angesiedelt wurden. Dort ist oft das Netz der Zu- und Abbringer-Busse weitmaschig, und ihr Fahrplan weist Bedienungslücken auf – dort ist das Fahrrad für den Nachtransport ideal, und dort gehören aus planerischer Sicht öffentliche Leihfahrräder hin, um die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen zu reduzieren.

Neue Nutzerstrukturen durch Leihräder?

Möglicherweise verlocken Leihfahrräder bei schönem Wetter, Kurzstrecken z. B. in der Innenstadt zurückzulegen, für die man vorher den Kurzstreckentarif des ÖPNV genutzt hat.

Eventuell strukturieren öffentliche Leihfahrräder die ÖPNV-Nutzung um: Statt einer Fahrt mit Umsteigen von der S-Bahn aus dem Umland auf die feinerschließenden Busse und Straßenbahnen in der Innenstadt zieht man jetzt womöglich eine kombinierte Fahrt mit S-Bahn und Leihfahrrad vor, zumindest bei Radlerwetter. Dadurch verändert sich die Personenkilometer-Leistung der einzelnen Verkehrsträger innerhalb des ÖPNV mit möglichen Konsequenzen in Verkehrsverbänden.

Wenn die öffentliche Hand auskömmliche Aufträge vergibt, kann der Fahrradverleih ein Geschäftsmodell sein. Jedoch der Kurzzeit-Verleih an möglichst vielen Stationen zu für den Radler attraktiven Konditionen selbst könnte nach bisherigen Erfahrungen eher ein Defizitbringer sein, der auf dem Konto »Imagegewinn« abgebucht werden muss. Daran ändern auch Werbeflächen an den Rädern oder den Leihstationen nichts Grundsätzliches.

Wie sich öffentliche Fahrradverleihsysteme auf den Verkehr insgesamt sowie auf den ÖPNV auswirken, soll Gegenstand der wissenschaftlichen Begleitung dieser Projekte sein. Der VDV bemüht sich darum, die Begleituntersuchungen in Richtung unternehmerisch verwertbarer Aussagen zu bewegen.

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel

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

Telefon 0221 57979-130

nickel@vdv.de

Kurvengeräusche – eine unerwünschte Begleiterscheinung des Schienenverkehrs

Wenn Schienenfahrzeuge Gleisbögen durchfahren, ist dies oft mit einem ebenso charakteristischen wie unangenehmen Geräusch (»Kreischen« oder »Quietschen«) verbunden. Dieses zumindest zu reduzieren, wenn nicht ganz abzustellen, wird seit langem mit verschiedenen Ansätzen versucht. Um den Verkehrsunternehmen dabei Hilfestellung zu geben und ihnen die Auswahl geeigneter Maßnahmen zu erleichtern, wurden im Rahmen eines Forschungsprojekts unter Beteiligung des VDV mögliche Lösungen in einem Handbuch zusammengestellt.

Der innerstädtische schienengebundene ÖPNV muss zur Erfüllung seiner Aufgabe insbesondere auch die Wohngebiete anbinden. Straßenbahngleise müssen sich weitgehend dem Verlauf der Straßen anpassen und weisen infolgedessen zahlreiche Bögen auf, viele davon mit kleinen Radien. Je kleiner aber der Bogenradius ist, desto wahrscheinlicher wird Kurvenkreischen auftreten. Diese Geräuschart wird wegen ihres »durchdringenden« Charakters und meist sehr hohen Pegels allgemein als besonders lästig und störend empfunden; bei den Bemühungen um Lärminderung im Schienenverkehr steht sie deshalb im Vordergrund.

Da die Problematik der Kurvengeräusche den Schienenverkehr seit langem begleitet, wurde darüber schon eine Vielzahl von Untersuchungen durchgeführt; die physikalischen Zusammenhänge und die Anregungsmechanismen sind daher heute bekannt. Die Umsetzung der Forschungsergebnisse in die Praxis, also in Abhilfe-Maßnahmen, erfolgte aber bisher vorwiegend als Einzellösungen mit unterschiedlichem Erfolg. Die Bemühungen der Verkehrsunternehmen um Lärminderung wurden bisher dadurch erschwert, dass es keine kompakte Zusammenstellung des bereits Bekannten gab, sondern benötigte Informationen mit erheblichem Aufwand aus der zahlreichen, aber auch unübersichtlichen Literatur zusammengesucht werden mussten.

Forschungsministerium fördert Handbuch »Kurvengeräusche«

Im Rahmen des Teilprojekts »Lärminderung im Schienenverkehr – Leise Züge und Trassen« in dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung eingerichteten Forschungsverbund »Leiser Verkehr« war, u. a. auch vom VDV, ein Forschungsprojekt »Kurvengeräusche« vorgeschlagen worden. Dessen Ziel sollte es sein, bekannte Maßnahmen und Erfahrungen zusammenzustellen und so die bisher beste-



Kurvengeräusche können die Anwohner »nerven« und werden deshalb möglichst vermieden oder zumindest gemindert

hende Lücke zu schließen. Für die Durchführung dieses Projekts hat sich der VDV stark eingesetzt; es wurde schließlich genehmigt und finanziell gefördert. Das dabei erstellte Handbuch »Kurvengeräusche« enthält in konzentrierter Form die wichtigsten Informationen zu den in Gleisbögen auftretenden Geräuschen und den Möglichkeiten ihrer Verminderung. Es soll den Praktikern in den Verkehrsunternehmen einen Überblick über bereits zu diesem Zweck durchgeführte fahrweg- und fahrzeugseitige Maßnahmen und die Erfahrungen damit geben und ihnen so als Arbeitshilfe dienen. Der VDV beabsichtigt, das Handbuch als VDV-Schrift herauszugeben.

Der umweltfreundliche ÖPNV wird noch attraktiver

Abgesehen vom Fußgänger- und Fahrradverkehr ist der schienengebundene ÖPNV mit elektrischem Antrieb, der keine Abgase emittiert, zweifellos die umweltverträglichste Art des innerstädtischen Verkehrs. Er kann jedoch systembedingt nicht geräuschlos ablaufen: Aufgrund physikalischer Gesetzmäßigkeiten entstehen beim Kontakt der (Stahl-)Räder mit den (Stahl-)Schienen insbesondere in Gleisbögen unvermeidlich Geräusche. Die Betreiber sind aber bestrebt, diese so weit wie technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar zu minimieren. Das nun vorliegende Handbuch »Kurvengeräusche« soll diese Bemühungen unterstützen und so dazu beitragen, den schienengebundenen ÖPNV noch umweltfreundlicher und attraktiver zu machen.

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

VDV-Standardschnittstelle IDMVU unterstützt Prozessoptimierung bei Erstellung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur

Die Erstellung und Pflege von Standardschnittstellen ist seit Jahren ein wichtiger Bestandteil der Aktivitäten im VDV-Fachbereich Informationsverarbeitung. Auch im vergangenen Jahr konnten mehrere Spezifikationen neu herausgebracht werden, so die VDV-Schrift 456 »Infrastrukturdaten-Management im Verkehrsunternehmen« (IDMVU). Sie wird in zwei Pilotprojekten erfolgreich eingeführt.

Die Infrastruktur ist die Basis für die Erbringung der Verkehrsleistung. Insbesondere beim Schienenverkehr gehören hierzu umfangreiche ortsfeste Anlagen, die speziell für die Erbringung der Verkehrsleistung geplant, gebaut, instandgehalten und gegebenenfalls eines Tages entsorgt werden müssen. Gleiskörper, die Stromversorgung, Haltstellen, Bauwerke, Kabel und Leitungen gehören beispielsweise hierzu.

Informationen über die Infrastruktur sind aufgrund deren Langlebigkeit von großer geschäftlicher Relevanz, aber häufig nur schwer zugänglich, da sie in Form von Wissen ehemaliger Mitarbeiter, maschinell nicht auswertbaren Papierplänen und Zeichnungen oder spezialisierten EDV-Systemen vorliegen. Ein an die jeweiligen Bedürfnisse des Verkehrsunternehmens angepasstes Infrastrukturdaten-Management könnte helfen, ein Optimierungspotential zu realisieren. Dieses Ziel wird von einer engagierten Gruppe von Verkehrsunternehmen mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums seit mehreren Jahren verfolgt.

IDMVU-Standardschnittstelle erleichtert auf Informationen über Infrastruktur

Ein wichtiger Baustein für IDMVU ist das IDM-Datenmodell, das ein gemeinsames Verständnis der Verkehrsinfrastruktur und ihrer Abbildung in Anwendungssystemen ermöglicht. Auf seiner Basis wurde eine Standardschnittstelle definiert und als VDV-Schrift 456 veröffentlicht. So ist es möglich, das Infrastrukturdaten-Management zu verbessern, ohne notwendigerweise eine zentralisierte Datenbank mit Infrastrukturdaten anlegen zu müssen. Vielmehr können schrittweise Fachanwendungen miteinander über die Standardschnittstelle verbunden und dabei Inkonsistenzen oder doppelte Datenpflege vermieden werden. Die IDMVU-Schnittstelle kann unternehmensintern, z. B. für den Datenaustausch zwischen Inspektionssystemen und Instandhaltungs-, Planungs- und Steuerungssoftware, oder zur Datenübertragung

zwischen verschiedenen Unternehmen (z. B. zwischen Verkehrsunternehmen, Planungsbüros, Infrastruktur- und Betreibergesellschaften oder kommunalen Ämtern) zum Einsatz kommen.



**Wo liegt welche technische Anlage im Infrastrukturnetz?
Das IDMVU hilft den Verkehrsunternehmen im Datenmanagement**

Erste Umsetzungen von IDMVU

Zur Zeit werden zwei Pilotanwendungen durchgeführt: Bei der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), Karlsruhe, wurden die Grundlagen für ein IT-System zur zentralen Erfassung, Verwaltung und Pflege von Infrastrukturdaten geschaffen und in Betrieb genommen. Es verwaltet die für die AVG wichtigen Objekte des IDMVU-Standards, stellt diese über die Standardschnittstelle VDV-456 auch für andere Benutzer bereit bzw. übernimmt Daten aus anderen IT-Systemen. Bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG werden die Messdaten über die Standardschnittstelle in ein vorhandenes, GIS-basiertes Infrastrukturdaten-Managementsystem übernommen.

Die Umsetzungserfahrungen haben zu einer neuen Version der VDV-Schrift 456 geführt (Januar 2010). Der VDV empfiehlt, diese Schnittstelle bei Ausschreibungen von Software für die Verwaltung von Infrastrukturdaten zu berücksichtigen. Nähere Informationen sind auf www.vdv.de unter den Menüpunkten »Projekte« und »Infrastruktur-Daten-Management« aufgelistet. Dort finden Sie auch erste Softwareprojekte, die die IDM-Standardschnittstelle unterstützen sowie Ansprechpartner aus der Arbeitsgruppe, die gerne Hilfestellungen zum Thema »IDMVU« vermitteln.

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

Auch Straßenbahnbetriebshöfe altern: Neubau oder Modernisierung?

Die Nutzungsdauer älterer aktiv genutzter Straßenbahnbetriebshöfe in Deutschland zeigt, dass die Verkehrsunternehmen vorausschauend gebaut haben. Doch gestiegene Anforderungen stellen die Betreiber häufig vor die Entscheidung, ob neu gebaut oder modernisiert werden soll. Der VDV-Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten widmet sich dieser Fragestellung und unterstützt die Mitgliedsunternehmen bei der Entscheidungsfindung.

Die Straßenbahnbetriebshöfe in Deutschland sind seit vielen Jahrzehnten ein Beweis, dass vorausschauendes Bauen nach Grundsätzen der Nachhaltigkeit von den Verkehrsunternehmen bereits praktiziert wurde, als dieser Begriff nur in seiner ursprünglichen Bedeutung in der Forstwirtschaft genutzt wurde. Doch auch für bewährte Betriebshöfe ist das Alter nicht immer eine Zierde, denn der stetige Wandel bringt neue Technologien und Anforderungen hervor. Die Lebensdauer der Betriebsanlage ist schließlich wesentlich größer als das Intervall der Erneuerung der Fahrzeugflotte. Und gerade hier geht in den letzten Jahren die Tendenz hin zu längeren, teilweise aber auch zu breiteren Fahrzeugen.



Fahrzeuge und Betriebshofgebäude müssen zueinander passen, doch Fahrzeugkonzeptionen ändern sich schneller als die gebaute Infrastruktur

Der VDV-Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten unterstützt die Verkehrsunternehmen mit regelmäßig überarbeiteten Empfehlungen für den Neubau von Betriebshofanlagen. Aber nicht nur die Gestaltung des Betriebshofs und die davon beeinflussten Prozesse spielen eine Rolle. Auch der Flächenbedarf und die Lage sind bedeutend. Die Fragestellung, ob im laufenden Betrieb modernisiert oder an einem anderen Ort neu gebaut werden soll, ist sehr komplex. Der Ausschuss erarbeitet dazu eine Empfehlung, um die Unternehmen auch bei dieser schwierigen Frage zu unterstützen.

VDV-Schrift 828 widmet sich der Modernisierung

Die neue VDV-Schrift 828 »Modernisierung von Stadt- und Straßenbahnbetriebshöfen« behandelt im Wesentlichen die Modernisierung, also die Sanierung und den Umbau, vorhandener Betriebshof-Anlagen für Stadt- und Straßenbahnen. Zahlreiche Gründe können nach vielen Jahren des Betriebs eine Modernisierung notwendig machen:

- technologische und substantielle Überalterung der Anlagen und Gebäude,
- Veränderungen im eingesetzten Fuhrpark (Länge, Breite, Anzahl, Ausstattung),
- Wechsel der Instandhaltungs-Strategie (dezentrales Konzept, inspektive Instandhaltung),
- rechtliche Rahmenbedingungen (Auflagen),
- betriebliche Rahmenbedingungen (Leistungsspektrum, Ein- und Ausrückkonzept, Betriebsregime).

Die Anpassung an die gestiegenen Anforderungen in den Bereichen Technik, Ergonomie und Umweltschutz bedeuten bei einer Sanierung bzw. einem Umbau zwar die Annäherung an die Verhältnisse eines Neubaus, jedoch ist immer eine Einzelfallentscheidung über Modernisierung oder Neubau notwendig. Vor einer Entscheidung zum Ausbau oder zur Modernisierung von Straßenbahnbetriebshöfen bzw. Abstellanlagen sollte immer eine Prüfung von alternativen Möglichkeiten zu baulichen Maßnahmen und den damit zu erwartenden betrieblichen Folgekosten stehen. Die VDV-Schrift 828 beschreibt die dabei notwendige Betrachtung und Bewertung der vorhandenen Verhältnisse. Beginnend mit einer Bewertung, ob eine Veränderung betrieblich und finanziell möglich ist oder nur ein Neubau die gestiegenen Anforderungen erfüllen kann, werden alle Aspekte einer Modernisierung behandelt. Gerade die Übernahme vorhandener Infrastruktur erzwingt meist Kompromisse, die einer besonderen Betrachtung bedürfen. Bei Erweiterung erfordern Änderungen evtl. weitere Maßnahmen, z. B. zusätzlichen Lärmschutz, um neue Grenzwerte oder geänderte Anforderungen zu erfüllen.

Dipl.-Ing. Alexander Koch

*Fachstellenleiter Trolleybusse, Betriebshöfe
und Werkstätten*

Telefon 0221 57979-139

koch@vdv.de

VDV und Industrie stimmen standardisierte, modulare LCC-Bewertungskriterien für Ausschreibungen ab

Für den Linienbusbereich hat der VDV 1999 erstmalig Empfehlungen zur Berücksichtigung von Lebenszykluskosten (Life Cycle Cost; LCC) veröffentlicht, die im Jahr 2003 aktualisiert wurden. Nach den weiteren Erfahrungen der Verkehrsunternehmen befindet sich nunmehr eine einheitliche, modulare Herangehensweise mit standardisiertem Mustervertrag im fortgeschrittenen Abstimmungsstadium mit der europäischen Fahrzeugindustrie.

Unter den Randbedingungen des liberalisierten Verkehrsmarktes mit der Maßgabe einer Effizienzsteigerung in allen Unternehmensbereichen hat auch die Bedeutung der Lebenszykluskosten bei Fahrzeugausschreibungen stark zugenommen. Die alleinige Betrachtung von Investitionskosten bzw. Kapitaldienst kann zu einer falschen Beschaffungsentscheidung führen. Laufende Aufwendungen für die Instandhaltung der Fahrzeuge sowie Kraftstoff- und Betriebsmittelverbräuche verursachen heute in etwa 60 Prozent der Fahrzeugkosten, während der eigentliche Kapitaldienst nur etwa 40 Prozent der Fahrzeugkosten verantwortet. Insofern erhöht die Berücksichtigung von LCC zielführend die Planungssicherheit und minimiert das unternehmerische Risiko.

Neben dem eigentlichen Lastenheft – mit überwiegend technischen Anforderungen – gehören die Vereinbarungen über Garantieleistungen und Lebenszykluskosten zu den Ausschreibungsbedingungen. Sie werden damit Bestandteil des Kaufvertrages mit allen rechtlichen Verbindlichkeiten. Es ist daher unabdingbar, dass die Begriffe und die anzuwendende Berechnungsmethodik für LCC eindeutig und nachvollziehbar definiert werden.

Ziel der novellierten VDV-Mitteilung 2315 »Life Cycle Cost (LCC) bei Linienbussen – Bewertungskriterien bei Ausschreibungen« (Entwurf: März 2010) ist die Schaffung einer standardisierten, praxisgerechten Grundlage zur Produktbeschaffung und -bewertung, damit die LCC-Analyse keinen unvermeidbaren Aufwand für die Verkehrsunternehmen und Lieferanten verursacht und insbesondere auch kleinere Verkehrsunternehmen ohne vertiefte LCC-Kenntnisse einen LCC-Ansatz in ihren Ausschreibungsprozess integrieren können. Der modulare Aufbau des LCC-Ansatzes ermöglicht den Verkehrsunternehmen einen auf ihre Anforderungen und Möglichkeiten individuell abgestimmten Umfang der LCC-Anwendung und damit einen Spielraum vom partiellen bis vollumfänglichen LCC-Vertrag. Zur brancheneinheitlichen Standardisierung und Vermeidung von Insellösungen wurden

mit der europäischen Fahrzeugindustrie sowohl ein modularer LCC-Mustervertrag als auch ein standardisierter Ersatzteil-Warenkorb entwickelt und der VDV-Mitteilung als Anhänge beigelegt. Zur Abwicklung einer LCC-Betrachtung können die VDV-Mitteilungen 9509 »Präqualifikationsverfahren und Auftragsvergabe-kriterien« (EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 9) und 9508 »EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis Nr. 8 – Praktische Hinweise zum Beschaffungsablauf und zu den Bekanntmachungsvordrucken« genutzt werden.

Vorteile auch für die Lieferanten

Die Lebenszykluskosten werden gemäß VDI-Richtlinie 2884 »Beschaffung, Betrieb und Instandhaltung von Produktionsmitteln unter Anwendung von Life Cycle Costing (LCC)« (Ausgabe Dezember 2005) zu 70 bis 85 Prozent bereits in der Design- und Entwicklungsphase festgelegt. Ihnen ist in dieser frühen Phase des Lebenszyklus, auf die die Verkehrsunternehmen nur begrenzt Einfluss ausüben können, besondere Bedeutung beizumessen. Die Einbeziehung der Verantwortung der Fahrzeughersteller ist somit naheliegend und notwendig. Den Fahrzeugherstellern wird durch die LCC-Betrachtungen dabei die Möglichkeit eingeräumt, die technischen und qualitativen Vorzüge ihres Produktes mit Angaben zur Wirtschaftlichkeit zu belegen und zu untermauern. Auch lassen sich Mehrpreise für qualitative und funktionelle Verbesserungen durch reduzierte Betriebs- und/oder Unterhaltskosten besser rechtfertigen. Die Einhaltung der vom Fahrzeughersteller zugesicherten Eigenschaften sollte indes durch ein Pönalisierungssystem (Malus-System) sichergestellt werden. Dabei erfolgt die Auswertung – wahlweise mit Zahlungsverkehr – in jeweils festgelegten Intervallen innerhalb und nach Ablauf der Vertragslaufzeit. Der Abschluss einer LCC-Vereinbarung setzt eine partnerschaftliche, informationsoffene Abwicklung auf beiden Seiten voraus.

Weitere Vorgehensweise

Die überarbeitete VDV-Mitteilung 2315 wurde bereits anlässlich einer Tagung der VDV-Akademie im November 2009 einem breiten Publikum vorgestellt. Nach der Schlussabstimmung mit der Fahrzeug- und Zulieferindustrie wird die Veröffentlichung im zweiten Quartal 2010 erwartet.

Dr.-Ing. Ralph Pütz

Fachbereichsleiter Kraftfahrzeuge, Obusse, Duobusse, Betriebshöfe und Werkstätten

Telefon 0221 57979-135 | puetz@vdv.de

Schweißen an Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen – Arbeiten unter »europäischen« Bedingungen

Die VDV-Schrift 172 gibt den Betreibern von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen Entscheidungshilfen, in welchem Umfang die Regelungen der europäischen Norm DIN EN 15085 angewandt werden sollten.

Seit Jahren vollzieht sich weltweit eine Harmonisierung von technischen Normen. Speziell für die Mitglieder der europäischen Normungsorganisationen CEN, CENELEC und ETSI – in Deutschland sind es das DIN und die DKE – gilt, dass entsprechende nationale Normen nach Veröffentlichung europäischer Normen zurückgezogen werden müssen.

Normen sind vorrangig für Eisenbahnfahrzeuge gedacht

Bezüglich des Schweißens von Schienenfahrzeugen wurde die nationale Norm DIN 6700 im Jahr 2008 durch die gleichnamige europäische Norm EN 15085 »Bahnanwendungen – Schweißen von Schienenfahrzeugen und -fahrzeugteilen« ersetzt. Diese ist wie ihre nationale Vorgängerin vorrangig auf die Bedingungen von Fahrzeugen gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ausgelegt. Aus deren Betriebsbedingungen leiten sich entsprechende Anforderungen an die Konstruktion, die Fertigung und die Instandhaltung der Fahrzeuge ab. Die Betriebsbedingungen von Schienenfahrzeugen gemäß der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab), i. A. von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen, unterscheiden sich davon teilweise deutlich:

- geringere gefahrene Höchstgeschwindigkeiten von 50 bis 80 km/h,
- wesentlich geringere Achslasten,
- geringere Zug- und Stoßkräfte im Zugverband,
- Häufigkeit und Schwere von Schäden durch Unfälle mit dem Individualverkehr, besonders bei Straßenbahnen,

- überwiegend lokale, abgegrenzte Bahnnetze mit historisch gewachsenen Besonderheiten, für die keine Interoperabilitätsanforderungen bestehen.

Diese unterschiedlichen Belastungen der Fahrzeuge und die verschiedenen Randbedingungen für die Fahrzeuginstandhaltung rechtfertigen eine differenzierte Anwendung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Konstruktions-, Fertigungs- und Instandhaltungsqualität, wie sie die Norm DIN EN 15085 vorsieht.

VDV-Schrift 172 ermöglicht Schweißarbeiten mit geringerem Aufwand

Daher hat der Schienenfahrzeugausschuss seinen Unterausschuss »Instandhaltung« beauftragt, eine VDV-Schrift bezüglich des Schweißens an Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen zu erstellen, um den Betreibern dieser Fahrzeuge Schweißarbeiten im Rahmen der Fahrzeuginstandhaltung so weit wie möglich ohne den organisatorischen und personellen Aufwand zu ermöglichen, wie er von der DIN EN 15085 gefordert wird. Keineswegs soll hierbei in Fragen der Schweißtechnik von den allgemein anerkannten Regeln der Technik abgewichen werden. Damit gilt bei Einhaltung der neuen VDV-Schrift 172, dass die Sicherheitsanforderungen der BOStrab (insbesondere § 2 BOStrab) erfüllt sind.

Mit der VDV-Schrift 172 erweitert der Schienenfahrzeugausschuss seine Reihe von Publikationen zur Instandhaltung wichtiger Fahrzeugkomponenten, u.a. Räder, hydraulische Systeme sowie zu bestimmten Instandhaltungsarbeiten. In Erstellung befindet sich derzeit die VDV-Schrift 173 zu Radsatzwellen; weiterhin ist eine VDV-Schrift bezüglich Klebearbeiten vorgesehen.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

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



Relevante Normen und Regeln zum Schweißen und zum Instandhalten von Fahrzeugkomponenten

- DIN EN 15085 »Bahnanwendungen – Schweißen von Schienenfahrzeugen und Fahrzeugteilen«, Ausgabe 01/2008
- VDV-Schrift 172 »Schweißen an Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen«, Ausgabe 02/2010
- VDV-Schrift 173 »Empfehlung zur Beschaffung und Instandhaltung von Radsatzwellen von Stadtbahn- und U-Bahn-Fahrzeugen«, Gelbdruck 02/2010
- VDV-Mitteilung 1504 »Empfehlung zur Beschaffung und Instandhaltung von Rädern für Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeuge«, Ausgabe 05/2008
- VDV-Mitteilung 1505 »Empfehlung zur Beschaffung und Instandhaltung von hydraulischen Systemen in Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen«, Ausgabe 05/2008

Schienenisolerstöße – VDV vervollständigt sein Regelwerk

Schienenisolerstöße sorgen für eine galvanische Trennung in den Fahrschienen und sind sowohl in der Fahrstromversorgung als auch in der Zugsicherungstechnik eine wichtige Komponente. In der neuen VDV-Schrift 504 werden die Herstellung, der Einbau und die Instandhaltung behandelt.

In den VDV-Publikationen zur Streustromverringern (VDV-Schrift 501) und zu den elektrischen Energieanlagen von Betriebshöfen und Werkstätten (VDV-Schrift 506) werden Schienenisolerstöße gefordert, um entweder Messungen durchführen zu können oder zwei Fahrstromversorgungssysteme zu trennen. Des Weiteren sind Schienenisolerstöße bei bestimmten Gleisfreimeldeeinrichtungen (u. a. bei 50-/100-Hz-Gleiskreisen) notwendig.

VDV-Schriftenreihe wird vervollständigt

Nach Veröffentlichung der VDV-Schrift 506 wurde der Ausschuss für elektrische Energieanlagen (AEE) verstärkt gefragt, wie Schienenisolerstöße für Zwecke der Fahrstromversorgung hergestellt, geprüft und instand gehalten werden sollen. Bisher wurden diese Einrichtungen in der VDV-Schrift 600 »Oberbau-Richtlinien« behandelt, aber nur aus Sicht der Zugsicherungstechnik. Der AEE erkannte sehr schnell eine Lücke in seinem Schriftenwerk, die kurzfristig geschlossen werden musste. Gleichzeitig bot sich die Chance, in einer speziellen VDV-Schrift über Schienenisolerstöße die Belange aller betroffenen VDV-Ausschüsse zu berücksichtigen. Daher gehörten dem zuständigen Arbeitsteam neben Vertretern des AEE auch Mitarbeiter des VDV-Ausschusses für Telematik und Informationssysteme (ATI) und des VDV-Ausschusses für Bahnbau (ABB) an.

Prüfung von Schienenisolerstößen ist Schwerpunkt der VDV-Schrift 504

Die zukünftige VDV-Schrift 504 ist so gegliedert, dass alle Aspekte aus der Sicht des Oberbaus, der Zugsicherungstechnik und der Fahrstromversorgung betrachtet werden. Ein besonderer Abschnitt der Schrift behandelt die elektrische Prüfung eingebauter Schienenisolerstöße. Hier werden mehrere Prüfmethoden vorgestellt und deren Vor- und Nachteile erörtert; in diesem Zusammenhang wird auch auf die in Erstellung befindliche EN 50122-2 verwiesen bzw. die dort erwähnte Methode bewertet.

Die inhaltliche Arbeit an der VDV-Schrift 504 wurde im Spätherbst 2009 abgeschlossen. Das Gelbdruckverfahren wird 2010 durchgeführt. Sollten keine gravierenden Einsprüche zu dem Schriftentwurf eingehen, könnte die VDV-Schrift 504 nach Zustimmung des Verwaltungsrates »Tram« Ende 2010 veröffentlicht werden.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

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



Relevante Regelwerke für elektrische Energieanlagen

- VDV-Schrift 504 »Schienenisolerstöße«, Gelbdruck 03/2010
- VDV-Schrift 501 »Verringerung der Korrosionsgefahr durch Streuströme in Tunneln von Gleichstrombahnen mit Stromrückleitung über Fahrschienen«, Ausgabe 04/1993
- VDV-Schrift 506 »Aufbau und Schutzmaßnahmen von elektrischen Energieanlagen in Betriebshöfen und Werkstätten von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen«, Ausgabe 6/2005
- VDV-Schrift 600 »Oberbau-Richtlinien und Oberbau-Zusatzrichtlinien (OR/OR-Z) des VDV für Bahnen nach der BOStrab«, Ausgabe 12/1995
- EN 50122-2 »Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Elektrische Sicherheit, Erdung und Rückstromführung – Teil 2: Schutzmaßnahmen in Bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung« (in Erstellung)

Die VDV-Landesgruppen im Überblick

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



Verkehrspolitik in den Ländern: Ähnliche Aufgaben, unterschiedliche Wege

Die politische Zuständigkeit für den ÖPNV hat sich im Zuge der Föderalismusreform II in 2008 weitgehend auf die Länder verlagert. Dennoch bestehen im gesamten Bundesgebiet ähnliche Aufgaben. Wie ist der Trend zum Beispiel bei den wichtigen Themen Finanzierung der Bestandsinfrastruktur und Fahrzeugförderung. Gibt es große Unterschiede im Vorgehen der Länder und finden sie auch ohne eine enge Bundesregie einen gemeinsamen Nenner? Ähnliches gilt für die Finanzierung der Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Hier sieht der Bund von jeher vor allem die Länder in der Pflicht. In welcher Weise engagieren sich die Länder für die NE-Infrastruktur? Die folgende Übersicht kann Orientierung geben, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Die Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur bereitet den Verkehrsunternehmen große Sorge (vgl. hierzu Beitrag auf S. 9 ff.), da insbesondere das zur Verfügung stehende Finanzvolumen nicht ausreicht, um den Bedarf zu decken. Die VDV-Landesgruppen nehmen deshalb »vor Ort« Einfluss auf entsprechende Regelungen. Die unterschiedlichen Wege der Länder zeigen folgende ausgewählte Beispiele.

In **Niedersachsen** zum Beispiel fordert die VDV-Landesgruppe schon seit langem, neben dem Neu- und Ausbau auch die Grunderneuerungsmaßnahmen zu fördern. Der VDV begrüßt deshalb außerordentlich, dass das Land ein neues Förderprogramm speziell für die Grunderneuerung mit einem Volumen von immerhin 100 Millionen Euro für die Jahre 2010 bis 2014 aufgelegt hat. Insbesondere konnte das Programm auch auf die Ansprüche der Unternehmen im ländlichen Raum ausgerichtet werden.

Das Land **Berlin** verfügt über einen eigenen Haushaltstitel für Fördermittel, mit denen Zuweisungen an die BVG zum Ausbau und Erhalt der Infrastruktur möglich sind. Der VDV wirbt für die Ausweitung dieser Mittel, um bestehende Engpässe bei Erhaltungsinvestitionen abzubauen. Auch die Freie und Hansestadt Hamburg stellt den Unternehmen für ihre Infrastrukturen Zuwendungen zur Verfügung, die zum Teil in Verbindung mit Kapazitätserweiterungen und barrierefreien Ausbauten stehen, insbesondere im Bereich der Zentralen Omnibusbahnhöfe und der U-Bahnen. Maßnahmen im Bereich der DB-Infrastrukturen (S-Bahn) werden aus Eigenmitteln der DB AG bewältigt und mit **Hamburg** abgestimmt.

In **Rheinland-Pfalz** z. B. wurde 2009 das Landesgesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der kommunalen Gebietskörperschaften verabschiedet, das eine Nachfolgeregelung des GVFG darstellt und sich nahtlos an die bisherige Praxis anfügt. Noch anhängige Förderverfahren können hiermit bruchlos übergeleitet werden und die Verkehrsunternehmen erhalten ein hohes Maß an Rechtssicherheit. Im Saarland konnte diese Fördermöglichkeit im Rahmen der »Allianz für den ÖPNV« für weitere fünf Jahre bis 2015 verlängert werden.

In **Schleswig-Holstein** erfolgten in 2009 Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur noch ganz überwiegend aus GVFG-Mitteln. Mit zirka einer Millionen Euro wurden vor allem B&R-Anlagen, Bushaltestellen und Beschleunigungsanlagen realisiert. In **Mecklenburg-Vorpommern** wurden Infrastrukturmaßnahmen aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes gefördert.

Die Länder **Brandenburg** und **Sachsen-Anhalt** weisen den Aufgabenträgern pauschalierte Beträge für den ÖPNV zu, die nicht definierte Anteile für den Erhalt der Infrastruktur beinhalten. Auch hier engagiert sich der VDV für die Aufstockung der finanziellen Mittel.

Das Land **Hessen** hält an seiner politischen Linie fest, ausschließlich Neu- und Ausbaumaßnahmen des ÖPNV zu fördern, da es nach Ansicht des Landes keine finanziellen Handlungsmöglichkeiten gibt, auch die Bestandserhaltung zu fördern. Die VDV-Landesgruppe bleibt hierbei im Gespräch mit der Landesgruppe, um eine Veränderung zu erreichen.

Ähnlich ist es in **Nordrhein-Westfalen**. Dort sind die bisherigen GVFG-Mittel zwar im ÖPNV-Gesetz für Investitionen gesichert, allerdings nur für Neu- und Ausbaumaßnahmen. Das ist sicherlich zu begrüßen, allerdings fehlt es dringend an einem Fördertatbestand für den Substanzerhalt der aus den meist 70er und 80er Jahren stammenden Stadtbahn-Anlagen, von denen rund zwei Drittel in NRW gebaut wurden.

Fahrzeugförderung bleibt Dauerbrenner

Die Förderung der Anschaffung von Fahrzeugen für Zwecke des ÖPNV bleibt ein Dauerthema der Branche. Auch hier bestehen unterschiedliche Wege der Länder. So bestehen keine Möglichkeiten einer Förderung zum Beispiel in Ländern wie **Berlin, Brandenburg, Hessen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein**. Als Gründe des fehlenden Engagements der Länder werden beihilferechtliche Probleme,

fehlende Haushaltsspielräume, Fragen der Wettbewerbsverzerrung und ähnliches genannt.

Andere Länder fördern einen Teil der Fahrzeugbeschaffungen. In [Baden-Württemberg](#) und im [Saarland](#) engagieren sich die Länder weiterhin in der Busförderung. In Niedersachsen fördert das Land lediglich die Beschaffung von Schienenfahrzeugen.

[Bayern](#) hat zum 1. Januar 2009 die Fahrzeugförderung wieder aufgenommen. 30 Millionen Euro stehen jährlich für die Beschaffung von Bussen zur Verfügung, die Förderung von Schienenfahrzeugen wird bei Bedarf aus einem Sammeltitel finanziert. Auch der Freistaat [Sachsen](#) ermöglicht die Fahrzeugförderung, einschließlich der Fahrzeuge des SPNV.

In [Mecklenburg-Vorpommern](#) erarbeitet das Verkehrsministerium derzeit eine »Richtlinie für die Förderung und Beschaffung von Fahrzeugen«. Entsprechend der Forderung der VDV-Landesgruppe Nord wird für die Förderung allein die erforderliche Verwendung eines Fahrzeuges für die ÖPNV-Leistung maßgebend sein. Damit werden erstmals alle Fahrzeuggrößen, Zug- und Anhängerfahrzeuge nach einheitlichen, transparenten Kriterien einbezogen. Die Landesgruppe hofft, dass die Richtlinie in 2010 erlassen wird.

Auch in [Thüringen](#) fördert das Land die Neubeschaffung von Stadt- und Straßenbahnen sowie Bussen. Eine vorgesehene Streichung der Busförderung für den Stadt- und Regionalverkehr konnte durch das Engagement der VDV-Landesgruppe Südost verhindert werden. Die Förderung von Fahrzeugen des SPNV durch den Freistaat Thüringen ist jedoch nicht mehr möglich. Hier setzt das Land auf die Einbeziehung der Fahrzeugkosten in die Ausschreibungen des Aufgabenträgers.

Unübersichtlich ist die Situation in [NRW](#). Dort sind die bisher vom Land für die Fahrzeugbeschaffung bereitgestellten Mittel lediglich mit der Maßgabe, sie für Zwecke des ÖPNV zu verwenden, auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen worden. Zahlreiche Kreise fördern nach wie vor die Beschaffung bzw. Vorhaltung, andere lehnen dies aber aus teils nicht sachlich nachvollziehbaren Gründen kategorisch ab.

Etwas Bewegung bei hohem Problemdruck in der Finanzierung NE-Infrastruktur

In die Finanzierung der Infrastrukturen nicht-bundeseigener Eisenbahnen (NE-Infrastrukturen)

kommt langsam Bewegung. Der VDV fordert seit langer Zeit, den Ländern finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, um die regionalen Infrastrukturen zu erhalten und auszubauen zu können (vgl. Beitrag auf S. 12 f.). Nicht jedes Land ist hier bereits aktiv. Einige verhalten sich ebenso wie der Freistaat Bayern eher passiv. Das zuständige bayerische Wirtschafts- und Verkehrsministerium verweist z. B. auf die grundsätzliche Zuständigkeit des Bundes. Interesse bei VDV-Mitgliedsunternehmen in [Bayern](#) besteht jedoch genauso wie in den anderen hier nicht genannten Ländern.

Auch [Brandenburg](#) hat derzeit keine entsprechenden Fördermöglichkeiten, der VDV wirbt jedoch für ein entsprechendes Förderinstrument. Erste Gespräche mit der Landesregierung wurden bereits mit dem Ziel geführt, Mittel aus der Europäischen Strukturförderung zu erschließen. Genauso finden in [Hessen](#) Gespräche zwischen VDV und Landesregierung statt, um das Land für die dringend notwendige Förderung der NE-Infrastrukturen zu sensibilisieren und um den Erhalt der Infrastruktur mittelfristig zu sichern. Hierzu führt der VDV derzeit eine Bestandsaufnahme durch.

In [Baden-Württemberg](#) ist grundsätzlich keine Förderung der NE-Infrastruktur möglich. Allerdings wurde in 2009 mittels des Konjunkturprogramms II in Verbindung mit dem Investitionsprogramm des Landes in Höhe von 20 Millionen Euro, verteilt auf drei Jahre, für die Güterverkehrsinfrastruktur der NE eingesetzt. Hiermit werden insgesamt 104,4 Kilometer Strecke behandelt. Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg verfolgt nachdrücklich das Ziel, eine ständige Förderung der NE-Infrastruktur zu ermöglichen, denn in Baden-Württemberg ist eine Vielzahl NE beheimatet.

Auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt [Hamburg](#) ist insbesondere die Hafenbahn betroffen. Hierfür leistet Hamburg aus dem Konjunkturprogramm II insgesamt 17,2 Millionen Euro, die in insgesamt fünf Maßnahmen fließen. 24 Kilometer Gleis, 55 Weichen, 25 Bahnübergangsbefestigungen werden hiermit »angefasst« und zehn Eisenbahnbrücken saniert bzw. grundinstandgesetzt.

[Niedersachsen](#) ist eines der wenigen Bundesländer, die – wenn auch in geringem Umfang – Eigenmittel für die Finanzierung von NE-Infrastrukturen bereitstellen. Genutzt werden auch Mittel aus dem Konjunkturpaket II und aus dem Europäischen Strukturfonds. Insgesamt

werden in 2009 und 2010 mehr als 25 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Angesichts der dringenden Notwendigkeit, die Hinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen zu verbessern, gelang es den NE und dem VDV, die Akteure von der Bedeutung dieser Bahnen zu überzeugen. Vergleichsweise kostengünstig und schnell werden durch den Ausbau von Strecken der EVB und OHE zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Ziel des Landes ist es, diese Summe durch Mittel der Nachbarländer und des Bundes zu ergänzen und auch für weitergehende Maßnahmen eine Finanzierung zu sichern.

Das Land **Mecklenburg-Vorpommern** fördert Verbesserungsmaßnahmen im SPNV und sonstigen ÖPNV in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur und Personenbahnhöfe sowie Modellprojekte. Dies erfolgt im Abgleich mit dem ÖPNV-Landesplan und auf Grundlage der »Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV«, was von der VDV-Landesgruppe Nord begrüßt wird.

Nordrhein-Westfalen hat 2010 erstmals seit Jahren mit 1,5 Millionen Euro für NE-Infrastrukturmaßnahmen wieder einen zumindest geringen Betrag bereitgestellt, allerdings nur als Komplementärförderung zu einer etwaigen Bundesförderung für die NE. Angesichts der 32 Bahnen mit 930 Kilometer Streckenlänge wäre dieser Betrag nach Ansicht des VDV bestenfalls ein Erinnerungsposten. Da der Bund aktuell kaum fördern wird, steht noch zu befürchten, dass der Betrag nicht einmal zur Auszahlung kommt.

Im Freistaat **Sachsen** ist eine Förderung von NE-Infrastrukturen möglich und wird auch praktiziert. Handlungsbedarf gibt es hierbei vor allem bei den reinen Netzen und Strecken des Schienengüterverkehrs. Das Land **Sachsen-Anhalt** fördert seit Jahren, wenn auch zum Teil mit einem geringen Ansatz, durch einen eigenen Haushaltstitel Investitionen in NE-Infrastrukturen. **Schleswig-Holstein** investierte einen bescheidenen Betrag von 62.000 Euro in die Ausrüstung von Haltepunkten mit Notrufsäulen.

Im Freistaat **Thüringen** war die Finanzierung von NE-Infrastrukturen, die ausschließlich dem Schienengüterverkehr dienen, bisher ausgeschlossen. Beträchtliche Investitionen in SPNV-Netze außerhalb der bundeseigenen Infrastruktur erfolgten hier vor allem im Rahmen der Infrastrukturpachtmodelle. Dem Engagement der VDV-Landesgruppe Südost ist es zu verdanken, dass nunmehr im Landeshaushalt 2010 erstmalig eine Position zu Förderung von Netzen des Schienengüterverkehrs enthalten ist.

Sicherheit im ÖPNV ist Sicherheit im öffentlichen Raum

Im Jahr 2009 wurde die Sicherheit bei der Benutzung von Bussen und Bahnen durch mehrere sehr schwere Vorkommnisse thematisiert. Der Öffentliche Personenverkehr ist ein offenes System, das Mobilität an weiten Abschnitten des Tages ermöglicht. Wie in allen öffentlichen Bereichen lassen sich Probleme hierbei nicht vollständig ausschließen. Doch die Verkehrsunternehmen leisten das Mögliche, damit Fahrgäste in Fahrzeugen, an Haltestellen und in Bahnhöfen möglichst sicher sind und sich sicher fühlen. Ein sehr gutes Beispiel findet sich in **Niedersachsen**. Hier wird deutlich, wie sehr der ÖPNV mit anderen öffentlichen Aufgaben verwoben ist. Sicherheit ist kein ÖPNV-spezifisches Thema.

Auf Initiative des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit hat sich auf Landesebene eine »Sicherheitspartnerschaft im Städtebau« gebildet. Diese wird neben dem Ministerium von derzeit 16 weiteren Akteuren aus den Bereichen Stadtplanung, Wohnungswirtschaft und Kriminalprävention getragen. Um dem ÖPNV in dieser Thematik das notwendige Gewicht zu verleihen ist die VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen der Sicherheitspartnerschaft im vergangenen Jahr beigetreten und mit ihrem Geschäftsführer aktiv in das aktuelle Projekt eines Qualitätssiegels »Sicheres Wohnen« eingebunden.

Der ÖPNV spielt im Themenfeld Sicherheit eine große Rolle, da er mit seinen Fahrgästen zur Belebung und zur sozialen Kontrolle beiträgt. Dazu ist vor allem eine gute Zuordnung der Infrastruktur auf die Haltestellen, eine gute Einsehbarkeit und eine enge Zusammenarbeit der Akteure erforderlich. Auf Einladung des VDV fand die Jahrestagung 2009 der Sicherheitspartnerschaft unter Beteiligung der Staatssekretärin in den Räumen der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG statt. Eine vom VDV organisierte Exkursion bot die Gelegenheit, den Teilnehmern Chancen und Probleme der Gestaltung von Haltestellen und ihrer Umgebung zu erläutern.

*Geschäftsführer der VDV-Landesgruppen und
Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller
Telefon 0221 57979-156
anemueller@vdv.de*

Fahrzeugförderung bei der Busbeschaffung in Baden-Württemberg

Die Busfahrzeugförderung konnte in Baden-Württemberg im Jahr 2009 nicht nur erhalten werden, sondern wurde um zusätzliche 15 Millionen Euro aufgestockt und den Verkehrsunternehmen eine erweiterte Wahlmöglichkeit bei den Förderkonditionen eingeräumt. Diese Flexibilität wird auch über das Jahr 2009 hinaus beibehalten.

Ein moderner Fuhrpark, der die jeweils aktuellen Umweltstandards erfüllt und so umweltbewusste Bürger überzeugt, ist Voraussetzung für eine hohe Akzeptanz des ÖPNV. Die Förderung der Busbeschaffung durch die öffentliche Hand hat in der Vergangenheit mit dazu beigetragen, dass der ÖPNV in Baden-Württemberg ein hohes Qualitätsniveau aufzuweisen hat. Aber bereits die Reduzierung der Fördermittel auf nur noch zirka zehn Millionen Euro jährlich im Zusammenhang mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund und die damit verbundenen Umstellung der Fördersystematik in Baden-Württemberg ab 2007 auf eine reine Darlehensförderung, hat für eine spürbare Verschlechterung gesorgt. Die Nachfrage nach dem Busförderprogramm ging merklich zurück. Und dies bei bekannt hohem Bedarf in der Branche.

Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg hält eine spürbare Busfahrzeugförderung für eminent wichtig, um den Fahrgästen neue und attraktive Fahrzeuge anbieten zu können, aber auch um die Ziele des Umweltschutzes mit verringertem CO₂- und Feinstaubausstoß zu erreichen. Hierfür hat sich die Landesgruppe nachdrücklich eingesetzt und es konnte eine Förderung speziell für Fahrzeuge mit hohem Umweltstandard, wie mindestens Euro V oder EEV sowie flexible Fahrzeugkonzepte, erreicht werden.

Fahrzeugförderung ist auch Konjunkturförderung

Das Jahr 2009 war geprägt durch die Wirtschafts- und Finanzkrise. Die deutschen Bus-Hersteller haben im Zuge der Krise einen erheblichen Nachfragerückgang auf dem Inlandsmarkt hinnehmen müssen. So gesehen ist eine nachhaltige Förderung bei der Busbeschaffung auch gleichzeitig eine sinnvolle Förderung der Inlandskonjunktur und Unterstützung der Fahrzeugindustrie. Dem VDV war es hierbei wichtig, nicht nur einen möglichst hohen Förderbetrag zu erreichen, sondern insbesondere die Förderfähigkeit einer erheblichen Anzahl an Fahrzeugen. Die Förderung von sechs Buseinheiten konnte erhalten und eine geplante Absenkung verhindert werden.



Moderne Busse mit effizienter Technik überzeugen Fahrgäste und schonen Klima und Umwelt

Obwohl die Schienenfahrzeugförderung seit Jahren eingestellt und auch keine Wiederaufnahme der Förderung in Aussicht ist, ist es auch für das Jahr 2009 wieder gelungen die Busförderung für die Verkehrsunternehmen zu erhalten. In Verhandlungen mit dem Innenministerium ist es sogar trotz der Wirtschaftskrise gelungen, eine Aufstockung der Busförderung zu erreichen. So stellte das Land im Rahmen des Landesinfrastrukturprogramms zusätzliche 15 Millionen Euro für die Busbeschaffung zur Verfügung. Der Gesamtförderhöchstbetrag je Buseinheit belief sich auf 46.000 Euro.

VDV erreicht Flexibilisierung der Förderpraxis

Auch bei der wenig geliebten Förderung ausschließlich über zinsverbilligte Darlehen konnten Verbesserungen für die Verkehrsunternehmen erreicht werden. So war es erstmalig möglich, zwischen einer reinen Zuschussförderung oder aber einer kombinierten Förderung aus Zuschussanteil und Förderdarlehen zu wählen. Auch bestand wiederum die Möglichkeit zwischen drei unterschiedlichen Darlehensvarianten von 2,5 Prozent, 3,5 Prozent und 4,0 Prozent Zinsverbilligung zu wählen. Auch für das Jahr 2010 ist es die Wahlmöglichkeit zwischen Vollzuschuss oder mit Darlehen kombinierte Förderung erhalten geblieben. Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg wird sich dafür einsetzen, diese Flexibilität bei der Busförderung für die Verkehrsunternehmen auch in den nächsten Jahren zu erhalten.

Rechtsanwalt Harald Dobelmann

Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

Telefon 0711 7885-2641

harald.dobelmann@mail.ssb-ag.de

Zwischenbilanz: Fünf Jahre Ombudsstelle Nahverkehr Bayern

Im Dezember 2004 nahm die Ombudsstelle Nahverkehr Bayern (ONB) ihre Arbeit auf. Von ihrer Konzeption und Konstruktion her war sie als Pilotprojekt für spätere Einrichtungen im ganzen Bundesgebiet gedacht. Fünf Jahre später läßt sich eine positive Zwischenbilanz der durch VDV und Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO) ziehen.

Vor rund zehn Jahren verstärkte sich in Deutschland die Diskussion über Kundenrechte im Öffentlichen Personenverkehr. Auslöser hierfür waren häufige Verspätungen insbesondere im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die ihrerseits auf sehr unterschiedliche Gründe zurückzuführen waren. Als Beispiel seien Probleme bei der Einführung neuer Fahrzeugtypen oder Engpässe in der Infrastruktur genannt. In diesem Kontext stellte sich häufig die Frage, ob Fahrgäste schutz- und rechtslose Wesen seien, bzw. wie man ihre Rechtsposition gegenüber den Verkehrsunternehmen stärken könnte. Die Rechtsgrundlagen für Ersatzansprüche waren damals nicht mehr zeitgemäß (z. B. § 17 Eisenbahnverkehrsordnung [EVO] a. F.) und demzufolge waren die Fahrgäste zumeist auf das Kulanzverhalten des Beförderers angewiesen. Der VDV wollte in dieser Zeit ein sichtbares Zeichen setzen. Mit der Einführung einer Institution, die vermittelnd zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen angesiedelt wurde, reagierte man schnell und ohne großen Aufwand.

Schwarzfahrerthematik steht ganz oben auf der Agenda

Nachdem es in Deutschland zu dieser Zeit keine Einrichtung gab, die man von ihrer Konstruktion und Positionierung her mit der neuen Ombudsstelle vergleichen konnte, stellte sich für die beteiligten Akteure vor allem die Frage, mit welchen Themen und in welcher Häufigkeit die Kunden die neue Einrichtung in Anspruch nehmen würden. Um eine Prognose wagen zu können, stützte sich der VDV-Bayern auf die Erfahrungen der Ombudsstelle Öffentlicher Verkehr in der Schweiz, die zu diesem Zeitpunkt bereits drei einhalb Jahre bestand. Heute läßt sich feststellen, dass sich die Themen natürlich ähneln, wenngleich sich in der bayerischen Einrichtung das Thema »Fahrpreisanhebung« (umgangssprachlich »Schwarzfahrer«) als Spitzenreiter herauskristallisiert. Wie in vielen Fällen, liegt die Wahrheit oft in der Mitte und die Gründe hierfür sind sehr unterschiedlicher Natur. Anders formuliert: Nicht jeder Inhaber eines übertragbaren Abos ist gleich ein Schwarzfahrer, nur weil er

am Monatsanfang nicht sofort die neue Wertmarke mit sich führte.

Das Schlichtungsverfahren als Kommunikationsinstrument

Die Ombudsstelle Nahverkehr Bayern legt großen Wert darauf, mit nahezu jedem Kunden, der sie einschaltet, auch persönlich ins Gespräch zu kommen. Erklärungen am Telefon sind häufig zielführender, als der Versuch, mit Kunden Streitfälle in Briefform auszuräumen. Und meistens führen sie auch sehr viel schneller zum Ziel. Fahrgäste, die sich an die Ombudsstelle wenden, haben häufig eher unerquickliche Schriftwechsel und lange Wartezeiten hinter sich. Sie legen weniger Wert auf schriftliche und formvollendete Verfahren, als an zeitnahen Ergebnissen, die einen Vorgang nach acht bis zwölf Wochen endlich zu einem Abschluss bringen sollen.

Neutral oder nicht neutral?

Eher selten wird die Frage gestellt, ob die Einrichtung in der Trägerschaft der beiden Fachverbände VDV und LBO so neutral ist, wie man es von dieser Einrichtung erwartet. Tatsächlich spielte diese Frage in den fünf Jahren ihres Bestehens vielleicht in ein bis zwei Prozent der Fälle überhaupt nur eine Rolle, eben dann, wenn die Ombudsstelle zu Gunsten des Verkehrsunternehmens entschied. Faktisch beweist sich in der gewählten Konstruktion ein unschlagbarer Vorteil, nämlich die Nähe der Ombudsleute zu den Verkehrsunternehmen. Sie ermöglicht ein schnelles und unbürokratisches Interessenausgleichsverfahren. Und allein das zählt für den Kunden, selbst wenn er am Ende eine Empfehlung zu seinen Ungunsten ausfällt.

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Bayern

Telefon 089 470-2484

poel@vdv.de

Aktiv für einen verlässlichen Rechtsrahmen

In der hessischen ÖPNV-Politik war die landesrechtliche Überarbeitung des ÖPNV-Gesetzes im Hinblick auf das Inkrafttreten der Verordnung VO (EG) 1370/2007 das zentrale Thema. Die VDV-Landesgruppe Hessen präsentierte sich erneut als kommunikatives Sprachrohr der Mitgliedsunternehmen gegenüber der Politik.

Das von Juni bis Dezember 2009 laufende Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG) war für den VDV auf Landesebene durch einen stetigen, konstruktiv-kritischen Dialog mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) und den fünf dem Hessischen Landtag angehörenden Fraktionen sowie durch eine Debatte der VDV-Mitgliedsunternehmen geprägt. Letzteres ist insofern auch als fruchtbarer Austausch in der Sache zu begreifen, denn die Landesgruppe konnte bei ihrer Positionierung und den abgegebenen Stellungnahmen keinesfalls die Situation aller Mitgliedsunternehmen gleichermaßen abbilden. Inhaltlich begrüßte der VDV zuallererst ausdrücklich die Absicht und Motivation der Landesregierung, mit der Novellierung des HÖPNVG eine solide rechtliche Basis im Hinblick auf das Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu schaffen.

Benennung der zuständigen Behörde wichtiger Diskussionspunkt

Darüber hinaus hatte die VDV-Landesgruppe bei einzelnen Regelungsinhalten des Änderungsgesetzes zum seit 2005 bestehenden HÖPNVG Schwer- und Kontrapunkte gesetzt. So sollte durch das Änderungsgesetz die Aufgabenträgerorganisation zur zuständigen Behörde im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 erklärt werden. In diesem Zusammenhang begrüßte der VDV die von der Landesregierung beabsichtigte vollumfängliche und ausnahmslose Anwendung der in Art. 5 Abs. 2 der Verordnung niedergelegten Vergabemöglichkeiten eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages in Hessen. Nach Überzeugung des VDV stand aber der Wortlaut des vorliegenden Gesetzestextes der rechtssicheren Anwendung aus dem Grund entgegen, dass die Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung voraussetzt, dass die zuständige örtliche Behörde über den direkt betrauten internen Betreiber eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

Bei den nach den Bestimmungen des HÖPNVG eingerichteten Aufgabenträgerorganisationen war dies nach Auffassung der Landesgruppe zumindest

diskussionswürdig. Aus diesem Grund plädierte der VDV im Anhörungsverfahren dafür, bereits im Gesetzestext selbst die Position einzunehmen, originär den Aufgabenträger in die ihm zukommende Position der zuständigen Behörde nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuweisen. Dennoch ist es auch durchaus als ein Erfolg des VDV zu werten, dass der Gesetzgeber nunmehr durch eine entsprechende Formulierung in der Begründung für Klarstellung in diesem Punkt gesorgt hat.

Auf die Problematik der Ersetzung von § 45a PBefG nachdrücklich hingewiesen

Durch das Änderungsgesetz wurde darüber hinaus ein neuer Paragraph eingefügt, der die bundesrechtlichen Regelungen der §§ 45a PBefG und 6a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) durch Landesrecht ersetzt. Zu klären blieb aus Sicht des VDV die Höhe und das Prozedere des finanziellen Ausgleichs für die vergünstigte Beförderung von Schülern und Auszubildenden. Denn durch die Änderung verloren alle Verkehrsunternehmen in Hessen zunächst einmal die ansonsten bestehende Möglichkeit, für die Beförderung von Auszubildenden auf gesetzliche Ausgleichsansprüche zurückgreifen zu können. Diesen Eingriff in Rechtspositionen der Verkehrsunternehmen, die deutschlandweit selbstverständlich sind, lehnte der VDV nachdrücklich ab.

Das HÖPNVG verlässt auch das bisherige, erfolgreiche hessische Modell, den Verkehrsunternehmen die Wahl zu lassen zwischen der Inanspruchnahme ihrer bundesgesetzlichen Ansprüche nach § 45a PBefG und dem freiwilligen Abschluss von Verträgen über den angemessenen Ausgleich für die Anwendung ermäßigter Fahrpreise im Ausbildungsverkehr. Schon deshalb gab es keinen Grund dafür, aus einem Angebot einen staatlichen Zwang zu machen. Aus diesem Grund lag es im wohlverstandenen Interesse sowohl von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Aufgabenträgerorganisationen einerseits wie des HMWVL andererseits an einem leistungsfähigen ÖPNV, die bestehende Wahlmöglichkeit zwischen vertraglichen Lösungen und der Inanspruchnahme der bundesrechtlichen Anspruchsnormen bestehen zu lassen.

Bernhard Gässl M. A.

Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Hessen

Telefon 069 213-22432

gaessl@vdv.de

Erfolgreich Einfluss auf Schülerverkehr und zur Stärkung des ÖPNV genommen

Die Neuregelung der Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung war in 2009 für die Landesgruppe Niedersachsen/Bremen eines der wesentlichen Themen der Landesgruppenarbeit. Seit dem Jahr 2006 besteht in Niedersachsen die Möglichkeit einer pauschalen vertraglichen Abgeltung der Ansprüche. Basis des Ausgleichsanspruches bilden die damaligen Ansprüche aus der bundesgesetzlichen Regelung. Aus Sicht des Landes war eine Fortführung dieser Vertragswirtschaft aus beihilferechtlichen Gründen nicht länger möglich, so dass kurzfristig eine Kündigung aller Verträge zum 31. Dezember 2009 mit Wirkung zum 31. Dezember 2010 erfolgen sollte.



Die Schülerbeförderung bildet einen Grundpfeiler für den ÖPNV in Niedersachsen. Eine Neuregelung der Finanzierung muss deshalb sorgfältig entwickelt und mit ausreichenden Übergangsfristen umgesetzt werden

Die VDV-Landesgruppe hat hierzu in engem Schulterschluss mit dem privaten Verkehrsgewerbe (GVN) deutliche Gegenpositionen bezogen. Nach Auffassung des VDV hat sich das Verfahren der Vertragswirtschaft bewährt und hätte durchaus noch eine gewisse Zeit weitergeführt werden können. Ein gemeinsam mit dem privaten Verkehrsgewerbe beauftragtes Rechtsgutachten untermauerte diese Position, in dem es die beihilferechtlichen Bedenken deutlich relativierte. Zudem war darauf hinzuweisen, dass das Rückzahlungsrisiko für möglicherweise unzulässige Beihilfen bei den Unternehmen und nicht beim Land liegt. Des Weiteren bilden die Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung einen unverzichtbaren Grundpfeiler für den ÖPNV in Niedersachsen. Deshalb müssen die Parameter und Effekte einer Neuregelung sehr sorgfältig abgeschätzt werden, um ungewollte Folgen und nicht abzufedernde Mittelausfälle zu vermeiden. Zudem braucht es Zeit, um bei der Vielzahl von unterschiedlichen Interessen einen Konsens zu finden. Unter dem Zeitdruck einer überhasteten Kündigung wäre das

nicht möglich gewesen. Dem VDV ist es durch umfangreiches politisches Lobbying gelungen, Parlamentarier und Minister von dieser Sichtweise zu überzeugen. Die beabsichtigte Kündigung der Verträge konnte somit verhindert werden. Auch wird es keine von den Aufgabenträgern geforderte Verlagerung der Mittel geben.

Sehr erfreulich ist zudem, dass nunmehr ein Konsens über die grundsätzliche Ziele und Rahmenbedingungen einer Nachfolgeregelung erzielt wurde. Die Höhe der Ausgleichszahlungen soll nicht abgesenkt werden, ggf. sind zusätzliche Ausgleichsparameter zu entwickeln. Es soll keine »Verwerfungen« gegenüber der heutigen Verteilung geben, die Regelung soll beihilferechtlich »sauber« sein und die Lösung soll im Konsens erarbeitet werden.

Um gemeinsam ein praktikables Ausgleichsverfahren für die Zeit ab 2012/2013 zu entwickeln, wurde durch das Wirtschaftsministerium ein Arbeitskreis einberufen, in den sich der VDV konstruktiv einbringt.

Erstmals Förderprogramm für Erneuerungsinvestitionen

Schon seit langem fordert der VDV, neben dem Neu- und Ausbau auch Grunderneuerungsmaßnahmen zu fördern. Vor diesem Hintergrund ist es außerordentlich erfreulich, dass in Niedersachsen ein neues Förderprogramm speziell für die Grunderneuerung mit einem Volumen von immerhin 100 Millionen Euro in den Jahren 2010 bis 2014 aufgelegt wurde. Positiv ist weiterhin anzumerken, dass erstmals auch Planungsleistungen gefördert werden und ein vergleichsweise unbürokratisches Antragsverfahren gewählt wurde.

In Verhandlungen konnte der VDV erreichen, dass nachträglich noch eine zunächst fehlende Bündlungsmöglichkeit für kleinere Maßnahmen, wie z. B. Erneuerung von Wetterschutzeinrichtungen, eingeräumt wurde. Zudem wurde die Mindestgröße für die Förderung von Betriebshöfen und Werkstätten von 20 auf zehn Omnibusse gesenkt. Beides verbessert spürbar die Fördermöglichkeiten für Maßnahmen im ländlichen Raum.

Dipl.-Ing. Martin Röhrleef
Geschäftsführer VDV-Landesgruppe
Niedersachsen/Bremen
Telefon 0511 1668-2330
roehrleef@vdv.de

Drei Länder und vielfältige Themen im Norden

Die VDV-Landesgruppe Nord umfasst mit Schleswig-Holstein, der Freien und Hansestadt Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern insgesamt drei Bundesländer mit unterschiedlichen Raumstrukturen. Naheliegender Weise ist die Vielfalt der Themen und Aktivitäten im Norden sehr groß.

Klimakongress in Hamburg

Unter dem Titel »Mehr Raum fürs Klima« veranstaltete der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) am 16. September 2009 mit Unterstützung und unter Teilnahme der VDV-Landesgruppe Nord eine international besetzte Fachtagung. Ziel war es, die sich für den ÖPNV aus dem Klimawandel ergebenden Herausforderungen und Chancen zu analysieren. Im Rahmen der Vorträge und Diskussionen entwarfen die mehr als 170 Teilnehmer das Leitbild eines leistungsfähigen Nahverkehrs, der mit Hilfe von Kapazitätsanpassungen den Erfordernissen einer klimafreundlichen Mobilität gerecht wird. Als europäische Umwelthauptstadt 2011 verfolgt Hamburg in besonderem Maße das Ziel, eine deutliche Reduzierung des CO₂-Ausstoßes zu erreichen. Im Verkehrsbereich setzt man neben der Förderung neuer Antriebstechnologien vor allem auf den Ausbau des umweltfreundlichen Nahverkehrs. Entsprechend groß ist deshalb, allen derzeitigen Sparzwängen zum Trotz, die Bedeutung gezielter Leistungsausweitungen, damit den bereits jetzt auftretenden Kapazitätsengpässen bei zukünftig weiter steigender Nachfrage begegnet werden kann.

Neues Schulgesetz in Mecklenburg-Vorpommern

Auch in 2009 arbeiteten die VDV-Landesgruppe Nord und der Verband Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen (MVO) abgestimmt und koordiniert an den Themen des ÖPNV. Beide Verbände nehmen die erforderlichen Abstimmungen mit den Fachministerien des Landes, dem Landtag und den Kommunalen Spitzenverbänden vor. Eines der wichtigsten Themen ist das novellierte Schulgesetz des Landes. Es wurde zum Schuljahresbeginn 2009/10 gültig. Dieses Gesetz beinhaltet u. a. die Aufnahme der Wahlfreiheit für den Schulbesuch und die Zielstellung gebundener und ungebundener Ganztagschulen. Dies geht einher mit der Neuregelung, dass für Wahlschulen, die für den Schüler nicht die »örtlich zuständige Schule« darstellen, die kostenlose Schulwegfreiheit und das Erfordernis von neu einzurichtenden Verkehren beschnitten bzw. aufgehoben wird.

Wahlfreiheit, Ganztagschulen, Neuregelungen für die Schülerbeförderung zu Wahlschulen und derzeit noch fehlende Aufstellungen über die »örtlich zuständigen Schulen« stellen eine erhebliche Unsicherheit in der Kalkulierbarkeit dar. Es gelang in Abstimmung mit Politik und Verwaltung die Geltung dieser Bestandteile um ein Schuljahr auf den August 2010 zu verschieben. Bis dahin sollen belastbare Aussagen über Mehraufwände für die Verkehrsunternehmen vorliegen.

Neuorganisation des ÖPNV in Schleswig-Holstein?

Das schleswig-holsteinische Verkehrsministerium hatte Anfang des Jahres den Gutachter »BSL Management Consultants GmbH & Co. KG« beauftragt, ein Kurzgutachten zur »Organisation des ÖPNV in Schleswig-Holstein« zu erarbeiten. Hintergrund waren die Auswirkungen der EU-Verordnung VO (EG) 1370/2007 und die von einigen Akteuren angestrebte weitere Ausweitung des HVV nach Norden.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Gesamtsystem ÖPNV auf Basis des Status Quo weiterentwickelt werden muss. BSL schlägt das sogenannte »Partnermodell« vor. Dazu soll die Landesweite Verkehrsservice Gesellschaft GmbH (LVS) zu einer Aufgabenträgersgesellschaft (Verkehrsverbund Schleswig-Holstein, VSH) werden, die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) zu einer Gesellschaft der Verkehrsunternehmen (Unternehmensverbund Schleswig-Holstein, UVSH). Eine Ausweitung des HVV lehnt der Gutachter ab. Kritisch analysiert der Gutachter verschiedene Aspekte der »Unübersichtlichkeit« im ÖPNV Schleswig-Holsteins. Im Sommer 2010 sollen auf Anregung des VDV in einem weiteren Workshop in Deutschland etablierte Verbundmodelle vorgestellt und ihre Übertragbarkeit auf Schleswig-Holstein diskutiert werden.

Rechtsanwalt Walter Koch
Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Nord
Telefon 0431 61427
koch@ovn-online.de

NRW will Ausbildungsverkehr wieder finanziell stärken

Von 2011 an sollen die Aufgabenträger die bisher nach §45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den Unternehmen gewährten Mittel ohne nähere Zweckbindung erhalten. Sicherlich sind die dahinterstehenden Überlegungen nachzuvollziehen. Allerdings – und darauf hat der VDV schon im zurückliegenden Gesetzgebungsverfahren hingewiesen – überwiegen die Nachteile. Deshalb muss diese Regelung schnell modifiziert werden.

Seit gut 30 Jahren erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für den Verkauf rabattierter Zeitfahrtausweise an Schüler und andere Auszubildende. Dieser Ausgleich hat gerade in ländlichen Räumen erst ein akzeptables ÖPNV-Angebot möglich gemacht. Seit 2001 sank der Ausgleich allerdings in NRW von 209 Millionen Euro auf 94 Millionen Euro im Jahr 2008. Damit werden nicht einmal zwei Drittel des von den VDV-Mitgliedsunternehmen gewährten Rabatts ausgeglichen, obwohl der Ausbildungsverkehr überproportional hohe Kosten verursacht.

Ab 2011 soll dieser Ausgleich ganz abgeschafft und den Aufgabenträgern, nicht aber den Verkehrsunternehmen, eine geringfügig erhöhte Pauschale ohne nähere Zweckbindung gewährt werden. Damit würde dem ÖPNV in der Fläche die finanzielle Basis entzogen und höchst erfolgreiche Tarifangebote wie das Semesterticket wären gefährdet. Nicht zuletzt sind auch beihilferechtliche Probleme zu erwarten. Die VDV-Landesgruppe NRW hat dies zum Anlass genommen, die Sinnhaftigkeit dieser Regelung kritisch zu hinterfragen.

Verkehrsminister bat Experten der Branche um Empfehlungen

Der Landesverkehrsminister hatte daraufhin eine ergebnisoffene Prüfung zugesagt und Experten aus Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Verbänden um Empfehlungen gebeten. Dieses Expertenteam hat unter Moderation des Ministeriums fünf verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert und abgewogen und dann auf Initiative des VDV einstimmig einen Vorschlag unterbreitet. Sein wesentlicher Inhalt: Das Land stellt den Aufgabenträgern 130 Millionen Euro, jährlich um 1,5 Prozent steigend, zur Verfügung. Diese Mittel sind ausschließlich zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs innerhalb des öffentlichen Linienverkehrs diskriminierungsfrei zu verwenden und vollständig an die Verkehrsunternehmen auszureichen. Hierzu wird eine »allgemeine Vorschrift« im Sinne von Artikel 3 Abs. 2 der europäischen Verordnung VO



NRW-Verkehrsminister Lienenkämper sucht den intensiven Austausch mit den Verkehrsunternehmen im Land

(EG) 1370/2007 erlassen. Die Aufteilung der Mittel auf die Aufgabenträger orientiert sich an den Ausgleichsleistungen, die heute für das Gebiet des jeweiligen Aufgabenträger geleistet werden.

Diese Regelung hätte zahlreiche Vorteile. Das sehr aufwendige Ausgleichsverfahren nach § 45a PBefG würde erheblich gestrafft werden können, weil die Auszahlung der Pauschale an die Verkehrsunternehmen sich an den erwirtschafteten Einnahmen im Ausbildungsverkehr orientieren könnte.

Im politischen Raum war der Vorschlag weitestgehend konsensfähig, wenngleich eine Dynamisierung des Zuschussbetrages vor dem Hintergrund der Haushaltsbelastungen bisher nicht durchsetzbar war. Die Beteiligten hatten angestrebt, diese Novellierung noch in der laufenden Legislaturperiode bis spätestens Mai 2010 umzusetzen. Leider haben jedoch Teile der Kommunalverbände Bedenken angemeldet. Ihnen schwebt eine Kompetenzverschiebung von den Verkehrsunternehmen hin zu den Landkreisen vor. Würden die Unternehmen keinen Anspruch mehr auf diesen Ausgleich haben, würde der Umfang der »eigenwirtschaftlichen« Verkehre abnehmen und die Aufgabenträger wären eher in der Lage, die Leistungen auszuschreiben.

Unmittelbar nach der Landtagswahl im Mai 2010 wird die Neuregelung wieder auf die politische Agenda gesetzt werden, allein schon, weil die Mittelverteilung unter den Aufgabenträgern mit Wirkung für das Jahr 2011 geregelt werden muss. Der VDV wird in der Zwischenzeit weiter versuchen, die Skeptiker insbesondere in den kommunalen Spitzenverbänden von diesem sachlich gerechtfertigten und ausgewogenen Kompromiss zu überzeugen.

Ass. jur. Volker Wente

Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe NRW

Telefon 0221 57979-138

wente@vdv.de

Gründung der Schlichtungsstelle und Finanzierungsthemen im Fokus

Gründung und Aufbau einer Schlichtungsstelle Nahverkehr für die Länder Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt waren wesentliche Erfolge der VDV-Landesgruppe Ost in 2009. Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen haben diese Diskussion nicht nur begleitet, sondern von Beginn an aktiv gestaltet, um den eigenen Qualitätsanspruch noch weiter auszubauen und den Erwartungen der Fahrgäste noch intensiver zu entsprechen. Die Sicherstellung einer auskömmlichen Finanzierung für ÖPNV und Schieneninfrastruktur war ein weiterer wesentlicher Baustein der Landesgruppenarbeit.

Am 1. Februar 2009 nahm die Schlichtungsstelle unter der Schirmherrschaft der Berliner Staatssekretärin Maria Krautzberger ihre Arbeit auf. Fahrgäste können sich seitdem mit ihren Anliegen – nachdem eine Einigung mit dem Verkehrsunternehmen gescheitert ist – an die Schlichtungsstelle wenden. Dafür wurde u. a. eine eigene Internet-Präsenz aufgebaut, die das Verfahren beschreibt und ein Online-Formular für die direkte Schlichtungsanfrage bietet. Zwei ehrenamtliche Schlichter beurteilen die Anliegen. Deren Schlichtungsanspruch ist keineswegs juristisch bindend, sondern nur eine Empfehlung an die widerstreitenden Parteien. Wichtiges Element ist ein Beirat, der die Schlichtungsstelle in ihrer Arbeit berät. Darin sind Fahrgastverbände, Verbraucherzentrale, Landesregierungen und VDV vertreten.

Rund 100 Anliegen wurden im Jahr 2009 bearbeitet. Vielfach konnte den Fahrgästen geholfen werden. Die Schlichtungsstelle hat sich mit ihrer Tätigkeit inzwischen einen guten Ruf in der Branche der drei beteiligten Ländern erworben. Die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen verläuft dabei weitgehend reibungslos. Die Initiative der VDV-Landesgruppe hat sich damit als Erfolg für Fahrgäste und Unternehmen bewährt.

Schwierige Verhandlungen bei Finanzierungsthemen

Mit den Landesregierungen wurden mehrere intensive Gespräche geführt, um zu spürbaren Verbesserungen bei der Finanzierung für den ÖPNV und der Infrastrukturfinanzierung für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) zu kommen. Während in Sachsen-Anhalt zwar die allgemeinen Zuweisungen für den ÖPNV stabilisiert werden konnten und das Land auch weiterhin bereit ist, die Infrastrukturförderung für NE-Bahnen fortzuführen, wurde für die Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr noch kein tragbares

Ergebnis erzielt. Hintergrund dafür sind sinkende Schülerzahlen bei gleichzeitig zum Teil steigenden Reiseweiten. Die daraus entstehenden Unwägbarkeiten für die Verkehrsunternehmen für die zukünftige Finanzierung sollten nach Auffassung des VDV durch pauschalierte Mittelzuweisungen aufgefangen werden. Leider konnte über deren Höhe mit der Landesregierung bislang noch keine Einigung erzielt werden. Der VDV hat in einem Brief an den zuständigen Minister auf die schwierige Lage aufmerksam gemacht und um eine kurzfristige Lösung nachgesucht.

In Brandenburg konnte mit der Leitung des Verkehrsministeriums vereinbart werden, dass eine Dynamisierung der Finanzzuweisungen gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes an die Aufgabenträger um jährlich 1,5 Prozent stattfinden soll. Die Realisierung steht noch aus. Auch über eine Infrastrukturförderung für NE wurde intensiv gesprochen und ein Vorschlag in Aussicht gestellt.



Die Finanzierung der Schülerverkehre ist ein nach wie vor schwieriges Thema

Rechtsanwalt Werner Faber

Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Ost

Telefon 030 39993216

faber@vdv.de

Herausforderungen und neue Perspektiven in den Freistaaten Sachsen und Thüringen

Das Jahr 2009 bot eine Reihe von Herausforderungen für die Gestaltung des ÖPNV, insbesondere durch die Wahlen zu den verschiedenen parlamentarischen Gremien, allen voran die Wahlen zu den beiden Landtagen in den Freistaaten Sachsen und Thüringen. Die VDV-Landesgruppe Südost führte eine Reihe von Veranstaltungen durch, um die Kandidaten der Landtagswahlen mit den anstehenden Problemen vertraut zu machen.

Insbesondere hat die VDV-Landesgruppe Südost in 2009 die Schwerpunkte der verbandspolitischen Ziele akzentuiert, die in Bestandssicherung und bedarfsgerechter Fortentwicklung des erreichten Angebotsniveaus bestehen. Die Notwendigkeit von Investitionssicherheit, besonders auch hinsichtlich der Bestandserhaltung, wurde kommuniziert.

Finanzierung der Ausbildungsverkehre bewegte Sachsen

Inhaltlich stand im Freistaat Sachsen insbesondere das Haushaltsbegleitgesetz im Vordergrund, mit dem das bisherige Instrument der Ausgleichsverordnung zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs abgelöst wurde. Nun wird die Gesamtsumme der vom Freistaat zur Verfügung gestellten Mittel nach einem festgelegten Schlüssel den kommunalen Gebietskörperschaften, die Aufgabenträger für den ÖPNV sind, übergeben. Dieses, insbesondere den ÖPNV im ländlichen Raum betreffende zentrale Finanzierungsinstrument, wurde damit auf unsichere Füße gestellt. Die pauschale, von den Unternehmen abgetrennte Zuweisung an die kommunalen Gebietskörperschaften warf eine Vielzahl von Fragen auf – z. B. nach Rechtsanspruch, Planbarkeit und Transparenz, aber auch die Problematik der gerechten Zuweisung an die die Leistung erbringenden Verkehrsunternehmen.

Durch intensives Engagement der sächsischen Mitglieder konnte eine praktikable Lösung dergestalt gefunden werden, dass die im Freistaat Sachsen bestehenden fünf Zweckverbände für den ÖPNV bzw. die in deren Auftrag agierenden Verkehrsverbände mit dem Management der Finanzierung der Ausbildungsverkehre beauftragt werden. Somit konnte in den nunmehr größeren Struktureinheiten die die kommunalen Grenzen überschreitenden Verkehrs besser berücksichtigt und durch die Poolung der gesamten zur Verfügung stehenden Finanzmittel für den Ausbildungsverkehr eine leistungs- und bedarfsgerechte, transparente und planbare Finanzierungsgrundlage für

diese entscheidende Säule der ÖPNV-Finanzierung gefunden werden.

Gesellschaftliche Vernetzung in Thüringen erfolgreich

Im Freistaat Thüringen galt das Bemühen der VDV-Landesgruppe einer besseren politischen Bewertung des ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum. Dazu wurden die sich in einem Wahlkampfjahr ergebenden vielseitigen Möglichkeiten genutzt, um die grundsätzlichen Ziele und Vorstellungen des VDV in die Landespolitik zu transportieren. Aber auch innovative Projekte, die zur Zukunftssicherung des ÖPNV unabdingbar sind, wurden in öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen thematisiert. Die Medienpartnerschaft mit der Thüringischen Landeszeitung (TLZ) war hierzu eine besonders gute Unterstützung. In den genannten Veranstaltungen wurde u. a. das eTicketing als eine der Schlüsseltechnologien zur Akzeptanzerhöhung des ÖPNV im Bereich jugendlicher Neukunden Entscheidern, Meinungsbildnern und Multiplikatoren mit großer Medienresonanz vorgestellt.

Ein weiterer Schwerpunkt waren Überlegungen, wie der regionale Busverkehr in seiner Akzeptanz gefestigt und möglichst erhöht werden kann. Dazu wurden eine Reihe von Veranstaltungen, wie z. B. das Fachsymposium »Auslaufmodell oder Aufbruch – wohin fährt der Regionalbus in Thüringen« in Mühlhausen mit namhaften Fachreferenten aus der VDV-Landesgruppe und aus Wissenschaft und Verwaltung durchgeführt. Auch hier half die Medienpartnerschaft mit der Thüringischen Landeszeitung (TLZ). Auch die wissenschaftliche Kooperation mit der Fachhochschule Erfurt und der Aufgabenträgersgesellschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH sowie dem Verband Mitteldeutscher Busunternehmer (MDO) sowie der Aufbau eines Netzwerkes »Regionaler ÖPNV« sind Bausteine dieser Verbandsstrategie.

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

VDV ist aktiver verkehrspolitischer Antreiber im Saarland und in Rheinland-Pfalz

Im Jahr 2009 lagen die Schwerpunkte der VDV-Landesgruppe Südwest insbesondere bei den beiden Themen Aufbau und Gründung der Schlichtungsstelle Nahverkehr Mitte und in der Moderation des Aufbauprozesses zur Einrichtung einer unternehmensgetragenen Datendrehscheibe zur Umsetzung der Echtzeitinitiative Rheinland-Pfalz.

Am 13. November 2009 wurde in Mainz der eingetragene Verein »Schlichtungsstelle Nahverkehr Mitte e.V.« gegründet. Der Verein, der auf Initiative der beiden VDV-Landesgruppen Hessen und Südwest ins Leben gerufen wurde, hat zum 1. Dezember 2009 seine Arbeit aufgenommen und ist Träger einer neuen Schlichtungsstelle für den Nahverkehr in den drei Bundesländern Hessen, Saarland und Rheinland-Pfalz. Mitglieder des Vereins sind neben dem Initiator VDV Verbände und Verkehrsunternehmen der drei Länder. Die Schlichtungsstelle wird immer dann tätig, wenn keine Klärung einer Streitigkeit zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen erzielt werden kann. Zwei unabhängige und unparteiische Schlichter sprechen nach Prüfung der Sachverhalte eine Empfehlung aus. Dieser Schlichterspruch ist für die Vereinsmitglieder verbindlich, den Fahrgästen steht der Rechtsweg weiterhin jederzeit offen.

Ziel der Gründung war es, eine schlanke und unbürokratische Antwort auf die Anforderung der Verordnung VO (EG) 1371/2007 zu finden. Seit Inkrafttreten der Verordnung im Jahre 2009 sind Eisenbahnunternehmen zur Qualitätssicherung gesetzlich verpflichtet auf geeignete Beschwerde- und Schlichtungsstellen zu verweisen. Neben vielen Eisenbahnunternehmen in den drei Ländern tragen auch viele Busunternehmen den neuen Verein und unterwerfen sich somit freiwillig den Regularien einer unabhängigen Schlichtungsstelle.

Echtzeitinitiative Rheinland-Pfalz gewinnt an Fahrt

Die im Jahre 2008 gestartete Echtzeitinitiative Rheinland-Pfalz hat im Jahre 2009 weiter Fahrt aufgenommen. Eine von der Landesgruppe ins Leben gerufene Arbeitsgruppe der Verkehrsunternehmen hat eine tragfähige Konzeption zum Aufbau und Unterhalt einer einheitlichen Datendrehscheibe entwickelt.

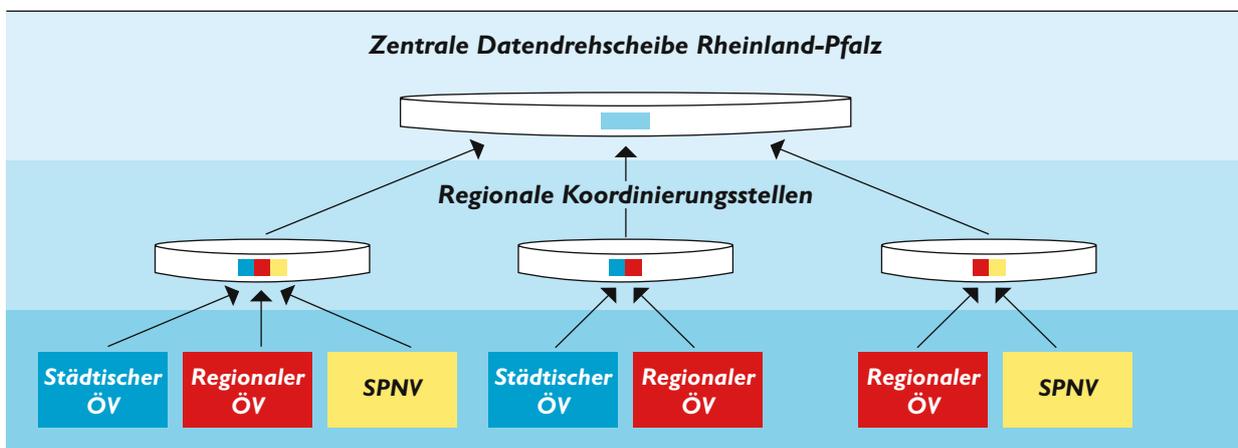
Die beteiligten Verkehrsunternehmen möchten mit dem gemeinsamen Aufbau einer durch die Unternehmen selbst initiierten Datendrehscheibe die technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen schaffen, mit dem Ziel, Echtzeitinformationen für breite Teile der Fahrgäste zur Verfügung zu stellen. Ziel ist es, innerhalb der kommenden fünf Jahre in ganz Rheinland-Pfalz Echtzeitinformationen unternehmensübergreifend verfügbar zu machen. Dafür sollen mehrere von Unternehmen getragene Koordinierungsstellen neu im Land entstehen, die zentrale Komponenten (Hardware und Software) eines ITCS-Leitsystems ausmachen und mit den Leitstellen zum Austausch von Ist-Daten verbunden werden. Diese speisen gemeinsam eine einheitliche Datendrehscheibe, die dann Endinformationsmedien bedienen kann. Im ersten Halbjahr 2010 wird das Land eine Entscheidung über den nun vorliegenden Lösungsentwurf aus Unternehmerhand treffen. Eine positive Entscheidung vorausgesetzt, könnten schon in 2010 erste sichtbare Umsetzungsschritte erfolgen.

Dipl.-Volksw. Uwe Hiltmann

Geschäftsführer VDV-Landesgruppe Südwest

Telefon 06131 126866

hiltmann@vdv.de



VDV-Zeitschriften und VDV-Mitteilungen



VDV-Schrift 461 | Erschienen 12/2009

Ist-Daten-Schnittstelle »Betriebshofmanagement«

VDV-Schrift 161/2 | Erschienen 10/2009

Sicherheitstechnische Anforderungen an die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen – Teil 2: Sicherheitsintegritätsanforderungen an fahrzeugbezogene elektrische/elektronische/programmierbare elektronische Schutzfunktionen (E/E/PE)

VDV-Schrift 236/1 | Erschienen 8/2009

Life-Cycle-Cost-optimierte Klimatisierung von Linienbussen

- Teilklimatisierung Fahrgastraum
- Vollklimatisierung Fahrerarbeitsplatz

VDV-Schrift 155 | Erschienen 5/2009

Druckbehälter auf Fahrzeugen nach BOStrab

VDV-Schrift 712/2 | Erschienen 4/2009

Anhang 2: Rahmenlehrplan für die Ausbildung im Fahrdienst mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen

VDV-Schrift 758 | Erschienen 3/2009

Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb



VDV-Mitteilung 9048 | Erschienen 11/2009

Fahrgastrechte im SPNV

VDV-Mitteilung 9046 | Erschienen 10/2009

Verkehrsmanagementgesellschaften und Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

VDV-Mitteilung 9043 | Erschienen 9/2009

Die neue Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 – Antworten auf häufig gestellte Fragen

VDV-Mitteilung 9040 | Erschienen 8/2009

Influenza – Pandemieplanung in Verkehrsunternehmen

VDV-Mitteilung 9916 | Erschienen 6/2009

Erträge und Aufwendungen 2007 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung

VDV-Mitteilung 4012 | Erschienen 4/2009

Stand und Trends – Einsatz von Videobildanalyse im ÖPNV-Umfeld

VDV-Mitteilung 9044 | Erschienen 4/2009

Rechtsfragen des Videoeinsatzes unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV

VDV-Positionen



Positionspapier Klimaschutz

Erschienen 12/2009

Gemeinsame Initiative von VDV und bdo:

Eckpunkte für eine bundeseinheitliche Fortentwicklung des PBefG

Erschienen 12/2009

Diskussionspapier Empfehlungen für die weitere Gestaltung des SPNV-Marktes

Erschienen 11/2009

Stellungnahme zur Mitteilung der EU-Kommission

»Ein nachhaltige Zukunft für den Verkehr«

Erschienen 8/2009

Positionspapier zum Entwurf der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine Verordnung des Rates und des Europäischen Parlamentes zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

Erschienen 4/2009

Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer

Erschienen 3/2009



Busse und Bahnen für eine Nachhaltige Mobilität

Mit dem Leitbild »Nachhaltige Mobilität« belegen die Mitgliedsunternehmen im VDV, wie sie zukunftsbewusst Mobilität für Fahrgäste und Wirtschaftsunternehmen im Sinne von Mensch und Umwelt sichern. Das Leitbild ist zugleich Selbstbekenntnis der Branche. Präsentiert wurde dieses zur VDV-Jahrestagung im Juni 2009 in Rostock.

Broschüren und Bücher



Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025 | Erschienen 6/2009

Untersuchung im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, des Deutschen Städtetages, der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen.



Marktchancen nutzen | Erschienen 4/2009

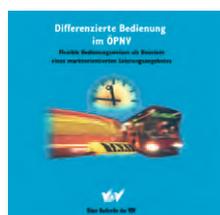
Gute Ideen gehören verbreitet und umgesetzt. Unter diesem Motto steht die Sammlung von erfolgreichen Marketing-Aktionen zur Steigerung der Fahrgastzahlen, Kundenbindung und Erträgen, die eine Gruppe von Marketing-Praktikern erstellt hat. Sie kann weiteren Verkehrsunternehmen Ideen und Anregungen geben.



Verkehrsverbünde: Durch Kooperation und Integration zu mehr Attraktivität und Effizienz im ÖPNV | Ausgabe 6/2009

Verkehrsverbünde sind aus dem ÖPNV in Deutschland nicht mehr wegzudenken. Die Integration der Öffentlichen Verkehre unter dem gemeinsamen Dach eines Verkehrsverbundes hat sich in den letzten Jahren zu einem wesentlichen Qualitätsmerkmal des deutschen ÖPNV entwickelt. Erschienen in der Blauen Buchreihe des VDV.

ISBN 978-3-7771-0403-4, Bezug: www.eurailpress.de/verbuende



Differenzierte Bedienung im ÖPNV: Flexible Bedienungsweisen als Baustein eines marktorientierten Leistungsangebotes | Ausgabe 4/2009

Der demografische Wandel stellt den ÖPNV vor neue Herausforderungen. Mit diesem Buch bereitet der VDV auf den Rückgang und die Alterung der Bevölkerung vor. Hierbei geht es um wichtige Fragen: Wie lässt sich in ländlichen Gebieten mit schrumpfender Bevölkerungszahl noch ein bezahlbarer ÖPNV aufrechterhalten? Wie können Busse und Bahnen mit individualisierten Angeboten den Bedürfnissen des wachsenden Anteils von Senioren entgegenkommen?

ISBN 978-3-7771-0402-7, Bezug: www.eurailpress.de/oepnv

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 Marketing, der Fahrzeug- und Betriebstechnik sowie der betrieblichen Organisation. In der Zeitschrift publizieren erfahrene Praktiker ebenso wie Fachleute der einschlägigen Wissenschaften. Herausgegeben durch den Alba Fachverlag. Bezug: www.alba-verlag.de



Güterbahnen | Offizielles Organ des VDV

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



Bus & Bahn | Die politische Zeitschrift des VDV

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

Internetangebote des VDV

VDV-Website | www.vdv.de

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

Mitgliederbereich der VDV-Website |

www.vdv.de / Mitgliederbereich

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

Website der VDV-Kampagne |

www.deutschland-bleibt-mobil.de

Die Themen und Aktivitäten der VDV-Kampagne sind auch im Internet präsent. Die Website der VDV-Kampagne bietet sich als Informationspool für VDV-Mitgliedsunternehmen genauso an wie für weitere Akteure der Branche und vor allem auch für politische und gesellschaftliche Entscheider. Neben der Behandlung aktueller Kampagnen-Themen finden sich hier auch archivierte Texte, Grafiken und Bildmaterialien.

VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr |

www.gueterbahnen.com

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

Ziele, Aufgaben und Struktur des VDV

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

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

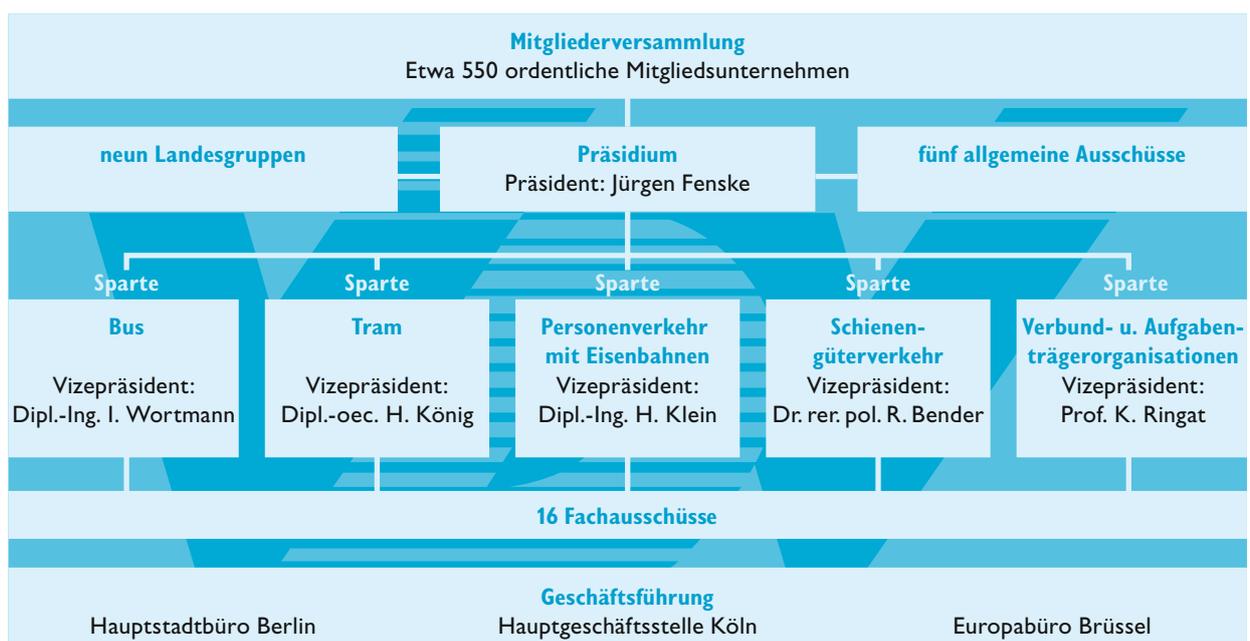
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert und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

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

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

Eine Sondergruppe bilden die Infrastrukturunternehmen.

Regional gliedert sich der VDV in neun Landesgruppen. Die Organisation des VDV umfasst fünf allgemeine, dem Präsidium zurarbeitende Ausschüsse und 16 Fachausschüsse, die den Verwaltungsräten zurarbeiten. Ein weiterer Fachausschuss befindet sich derzeit in der Gründung. Das höchste Entscheidungsgremium des VDV ist die Mitgliederversammlung, in der alle ordentlichen Mitgliedsunternehmen Stimmrecht haben, und das Präsidium. Im VDV arbeiten zirka 400 Expertinnen und Experten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich, die durch die drei Geschäftsstellen Köln (Hauptgeschäftsstelle), Berlin (Hauptstadtbüro) und Brüssel (Europabüro) unterstützt werden.



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

Alle Bilder von links oben nach rechts unten:

Titelseite: Bild 1 + 2: DB AG/Max Lautenschläger;
Bild 3: Karlsruher Verkehrsverbund GmbH/Schaeffer;
Bild 4 + 5: Stephan Anemüller;
Bild 6: Kombiverkehr GmbH & Co. KG;
Bild 7: Dresdner Verkehrsbetriebe AG;
Bild 8, 9 + 10: Stephan Anemüller;
Bild 11: Connex Verkehr GmbH / Joachim Donath;
Bild 12: Stephan Anemüller.

Seite 6: VDV; Stephan Anemüller

Seite 7: Jörg Müller

Seite 8: Sjeff Janssen, VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG

Seite 9: VDV; © PIXELIO Michaela Richter/ Altmann, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, StockExchange, BSK, Grafik VDV

Seite 11: Stephan Anemüller, Grafik VDV

Seite 12: VDV; Stephan Anemüller

Seite 13: bildschön / Gabriela Neeb; Stephan Anemüller

Seite 14: VDV

Seite 16: Commission européenne, EC/Alain Schroeder

Seite 18: Jörg Möller;

Seite 19: www.bundestag.de / Lichtblick / Achim Melde

Seite 20: Jörg Müller; Karlsruher Verkehrsverbund GmbH / Schaeffer

Seite 22 + 23: Joachim Kloock / Verlag Redieck & Schade

Seite 25: Karlsruher Verkehrsverbund GmbH / Schaeffer

Seite 26: DB AG, Bartłomiej Banaszak

Seite 28: Stephan Anemüller

Seite 29: Ulrich Kissmann, © Harald Lapp / PIXELIO, Grafik VDV

Seite 30: Stephan Anemüller

Seite 31: Europäische Gemeinschaften, 1995-2008

Seite 32: VDV-Akademie / Duale Hochschule Baden-Württemberg / MWP CONSULT);

Seite 33: VDV-Karriere.de

Seite 34: vdv-akademie.de

Seite 35: www.geldkarte.de

Seite 42: Stephan Anemüller

Seite 44: Kombiverkehr GmbH & Co. KG

Seite 47: HGK / Klaus Meschede

Seite 50: Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Seite 51: Berthold Radermacher

Seite 52: Bernhard E. Nickel

Seite 53: Ulrich Kissmann

Seite 54: Stephan Anemüller

Seite 55: Bernhard E. Nickel, VDV

Seite 63: Stuttgarter Straßenbahnen AG/ Jens Niendorf

Seite 66: Ralf Braum

Seite 68: Gabriele Neeb / bildschön

Seite 69: Stephan Anemüller

Seite 71: Quelle Blic GmbH;

© Fotolia / Markus Wegner

Herausgeber

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

Projektleitung und Redaktion

Stephan Anemüller (verantwortlich)

Druck

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln
gedruckt auf umweltfreundlichem Papier
mit Zertifikat »FSC-Mix«
erschieden im Juni 2010

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Kamekestraße 37–39

50672 Köln

Telefon 0221 57979-0

Telefax 0221 57979-8000

E-Mail info@vdv.de

Website www.vdv.de
