

# 2015 / 2016

## Jahresbericht





---

# 2015 / 2016

---

Jahresbericht

---

---

# Inhalt

- 6 **Editorial** | Aufbruch im Jubiläumsjahr
- 8 **Verbandspolitik im ÖPNV** | Kompromiss bei den Regionalisierungsmitteln, weiterhin Attentismus zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms und der Entflechtungsmittel
- 10 **Eisenbahnpolitik** | Die Steigerung der Produktivität im Schienengüterverkehr ist das Gebot der Stunde
- 12 **Technik und Normung** | Welche Chancen und Aufgaben bieten sich durch den VW-Skandal und das digitale Zeitalter für den ÖPNV?
- 14 **Wissenschaftlicher Beirat** | Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

---

## Politik und Kommunikation

- 18 **Jahrestagung 2015** | Mind the gap: Auch Mobilität 4.0 braucht sichere Finanzen
- 20 **Europapolitik** | Viertes Eisenbahnpaket: Ende in Sicht
- 22 **Verbandskommunikation** | Verkehrspolitische Halbzeitbilanz aus Sicht des VDV
- 24 **Presse-/Öffentlichkeitsarbeit** | Der VDV: Kurz einmal zurück – und in die Zukunft

---

## Wirtschaft und Recht

- 28 **Steuern** | Das EU-Steuerrecht fördert klimafreundliches Verkehrsverhalten schon jetzt, aber noch nicht alle machen mit
- 30 **Business Development** | Autonome Straßenfahrzeuge als zukünftiger Teil des ÖV
- 31 **Datenschutz** | Videoüberwachung – gefordert und verpönt
- 32 **Personenbeförderungsrecht** | Das Personenbeförderungsgesetz in der Rechtsprechung
- 33 **Aufgabenträger und Verbände** | Flüchtlinge im ÖPNV
- 34 **Bildung** | Neuordnungsbedarfe in der Berufsausbildung
- 35 **ÖPNV-Finanzierung** | Investitionspaket für finanzschwache Kommunen – nur Brotkrumen für ÖV-Infrastrukturprojekte
- 36 **Verkehrsbetriebswirtschaft** | Öffentlicher Personennahverkehr – wer zahlt (künftig)?
- 38 **Statistik** | Differenzierte Dynamik in der Entwicklung von Personen- und Güterverkehr
- 41 **Eisenbahnpersonenverkehr** | Unternehmerische Herausforderungen im SPNV
- 42 **Marktfragen Güterverkehr** | Eisenbahnen und Speditionen entdecken einander
- 43 **Ressourcenmanagement Eisenbahn** | KV-Förderung des Bundes – Erfolgsstory fortsetzen!
- 44 **Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr** | Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben
- 45 **Eisenbahnbetrieb** | Sprachanforderungen auf Grenzbetriebsstrecken
- 46 **Eisenbahnrecht** | Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich?
- 47 **Europäische Eisenbahnangelegenheiten** | Die europäischen Plattformen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen

---

## Technik und Normung

- 50 **Europäische Standardisierung** | Standardisierung der Standardisierung – Begriffe und deren Definitionen
- 51 **Schienenfahrzeugtechnik** | Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen: einheitlich und rechtssicher
- 52 **Zugsicherungstechnik** | Bedeutung neuer Technologien für die Zugsicherungstechnik
- 53 **Betrieb ÖPNV** | Vom „Fragenkatalog zur Prüfung von Straßenbahnfahrern“ zur „Prüfungsplattform für BOStrab-Fahrschulen“

- 54 **Verkehrsplanung** | Elektromobilitätsgesetz – Freigabemöglichkeit der Busspuren für Elektroautos ist der falsche Weg
- 55 **Eisenbahninfrastruktur** | Chemische Vegetationskontrolle auf Eisenbahngleisen
- 56 **Telematik** | Intelligente Verkehrssysteme für den ÖPNV – Eine Branche mit Herausforderungen für den akademischen Nachwuchs
- 57 **Informationsverarbeitung** | VDV-Schrift 457 „Automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS)“ Version 2.0
- 58 **Normung** | EU-Normungsaktivitäten im Urban-Rail-Bereich
- 59 **Kraftfahrwesen** | Schadensdatenbank für Omnibusse des Unterausschusses „Schäden“ auf der Internetseite des VDV
- 60 **Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge** | Instandhaltung der Heizungs-, Lüftungs- und Kühlanlagen – eine besondere Aufgabe für die Werkstätten
- 61 **Elektrische Energieanlagen** | VDV-Schriften über elektrische Energieanlagen haben sich als Standard in Europa etabliert
- 62 **Technik- und Umweltrecht** | Energiewende – Belastungen und Perspektiven
- 63 **Betriebshöfe und Werkstätten** | Die Bauberatungen des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten sind eine vielgenutzte Dienstleistung des VDV für seine Mitgliedsunternehmen
- 64 **Nachhaltigkeit** | Umweltverträgliche Verkehrspolitik nach Paris: Folgen dem Abkommen jetzt auch konsequente Taten?

## VDV-Landesgruppen

- 66 **Im Überblick** | Die VDV-Landesgruppen
- 67 **Baden-Württemberg** | Landesregierung Baden-Württemberg setzt zwei wichtige ÖPNV-Reformvorhaben aus
- 68 **Bayern** | Barrierefreiheit – Finanzierung – Direktvergabe: Bayerischer Nahverkehrstag 2015 in Nürnberg
- 69 **Hessen** | Landesfinanzierung und vernetzte Mobilität in Hessen – VDV im Dialog mit Landesparlament und -regierung
- 70 **Niedersachsen/Bremen** | Licht und Schatten
- 71 **Nord** | Zwischen Olympiabewerbung, dem Umgang mit E-Scootern und dem Kampf um knappere ÖPNV-Mittel
- 72 **Nordrhein-Westfalen** | Ministerium reduziert Ausgleich für die Schwerbehindertenfreifahrt durch verdeckte Kontrolle der Zählungen
- 73 **Ost** | Landesgruppe Ost 2015 – Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt
- 74 **Sachsen/Thüringen** | Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrspolitik – unsichere Finanzierung von Angebot und Investitionen
- 75 **Südwest** | Kompromiss bei den Regionalisierungsmitteln schafft finanzielle Planungssicherheit für den ÖPNV im Südwesten

## VDV-Organisationen

- 78 **VDV eTicket Service** | Der VDV eTicket Service schafft die Basis für die digitale Zukunft des ÖPNV
- 79 **VDV-Akademie** | Bildung 4.0 – Wie lernen wir morgen?
- 80 **Stiftung Führungsnachwuchs** | Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

## VDV-Informationen

- 84 **Neuerscheinungen 2015**
- 87 **Zeitschriften**
- 88 **Internetangebote**
- 89 **Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur**
- 90 **Der VDV in externen Organisationen und Gremien**
- 95 **Abkürzungsverzeichnis**
- 96 **Bildquellen und Impressum**

---

# Aufbruch im Jubiläumsjahr

---

Vor über 26 Jahren machten sich zahlreiche Busse des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aus den westdeutschen Bundesländern auf den Weg an die gerade geöffnete Grenze, vor allem in Richtung Berlin. Die dortigen Nahverkehrsunternehmen konnten den plötzlichen Ansturm der Menschen aus der ehemaligen DDR, die nach Westberlin wollten, nicht ohne Hilfe bewältigen. Wenn es eines Bildes bedarf, um die Flexibilität, Hilfsbereitschaft und Geschlossenheit, die die deutsche ÖPNV-Branche schon damals gezeigt hat, zu verdeutlichen, dann ist es wahrscheinlich dieses: Zahlreiche unterschiedliche Busse aus dem ganzen Land fahren in Ost- und Westberlin kurz nach der Maueröffnung die Menschen über die ehemaligen Grenzübergänge.

---

Die Maueröffnung und anschließende Wiedervereinigung wurde nicht nur zum historischen Ereignis für ganz Deutschland und die Welt, sondern führte auch zur sofortigen Zusammenarbeit und zum späteren Zusammenschluss der ost- und westdeutschen Nahverkehrsunternehmen in einem gemeinsamen Verband. Formal geschah dies nur wenige Monate nach dem Mauerfall: Bereits im Februar 1991 wurde der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als gesamtdeutscher Branchenverband im Vereinsregister eingetragen. Diesem formalen Akt waren innerhalb der Unternehmen und der Vorgängerverbände des VDV zahlreiche Sitzungen, Diskussionen und Kompromisse vorausgegangen. Und es gab, wie das bei Zusammenschlüssen meistens der Fall ist, nicht nur Gewinner. Die Branche hatte die Zeichen der Zeit aber erkannt und entsprechend gehandelt: In einem wiedervereinigten Deutschland, das sich im Um- und Aufbruch befand, musste man als Branche möglichst geschlossen, stark und mit einer Stimme sprechen und handeln. So blieb man einerseits marktfähig und andererseits trat man gegenüber der neuen gesamtdeutschen Politik von Beginn an als wichtiger Verhandlungspartner auf.

Dieses Jahr feiert der gesamtdeutsche VDV sein 25-jähriges Bestehen. Möglich wurde dies, weil sich damals der wesentlich ältere und etablierte Bundesverband Deutscher Eisenbahnen, Kraftverkehre und Seilbahnen (BDE) dem Gedanken eines starken Branchenverbandes und damit dem VDV anschloss. Die Eisenbahnverbände blicken in diesem Jahr sogar auf eine bereits 170-jährige Geschichte zurück. Der Blick zurück im Jubiläumsjahr zeigt den VDV als einen Verband, der sich seit seiner Gründung mit viel Energie, hoher Dynamik und bemerkenswerter Geschlossenheit stetig weiterentwickelt hat. Genau diese Eigenschaften sind es, die angesichts der aktuellen politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen weiterhin dringend notwendig sein werden. Nur so lässt sich das hohe Qualitätsniveau unserer Leistungen und Services wahren, um auch künftig weiterhin in allen Regionen dieser Republik als wichtiger Mobilitätsdienstleister für alle Bürger präsent zu sein.

Die Veränderungen, die sich momentan und mit immer größerer Geschwindigkeit in der gesamten Mobilitätswelt vollziehen – und von denen unsere Branche ebenso stark betroffen sein wird wie andere traditionelle Verkehrsbranchen –, sind mindestens so grundlegend wie vor über 26 Jahren durch den Fall der Mauer und die Wiedervereinigung: Grenzen öffnen sich, Mobilitätsmärkte verändern sich und neue Marktteilnehmer treten auf, die das bisherige Gefüge nachhaltig beeinflussen. Es gibt allerdings entscheidende Unterschiede zur damaligen Situation. Damals kamen Unternehmen hinzu, die das bereits bestehende Mobilitätsangebot durch ihre Leistungen erweiterten und das gleiche Selbstverständnis und ähnliche Wertmaßstäbe für sich und ihre Fahrgäste anlegten wie der Rest der Branche. Bei den heutigen Veränderungen geht es um die Verdrängung etablierter Systeme und um die nachhaltige Verbesserung der existierenden (rechtlichen) Rahmenbedingungen. Unter dem Deckmantel der Kundenfreundlichkeit und der angeblichen Liberalisierung des Mobilitätsmarktes versuchen ganz neue Marktteilnehmer, die bestehenden und bewährten gesetzlichen Regelungen unserer Branche mehr oder weniger auszuhebeln oder zumindest infrage zu stellen. Dabei handelt es sich im Kern nicht einmal um Verkehrsunternehmen im eigentlichen Sinne; es sind vielmehr Unternehmen der sogenannten Plattformökonomie, die kein Fahrzeug selbst besitzen und keinen Fahrer selbst bezahlen. Sie vermitteln lediglich den Kunden mit seiner Mobilitätsanfrage zum passenden Angebot. Es geht also im Mobilitätsmarkt nicht mehr nur um die Frage, wer die Fahrzeuge, die Infrastruktur und das Personal hat, sondern auch darum, wer die Daten hat und damit die Bedürfnisse seiner Kunden kennt und steuern kann.

Diese Entwicklungen hin zum digitalen Kunden sind nicht neu, auch in unserer Branche nicht. Und natürlich arbeiten unsere Mitgliedsunternehmen an der dringend notwendigen Weiterentwicklung ihrer (digitalen) Angebote. Gefährlich wird es jedoch dann, wenn die neuen Anbieter mit den angeblichen Mobilitätsbedürfnissen ihrer rasant wachsenden Kundenzahl gegenüber dem Gesetzgeber und der

Öffentlichkeit argumentieren, um notwendige „Spielregeln“ der Branche zu umgehen und damit eine parallele Mobilitätswelt im mehr oder weniger unregulierten Raum zu schaffen. Natürlich braucht es auch künftig Grundregeln der öffentlich zugänglichen Mobilität in Deutschland: Standards in der Bedienungspflicht und -qualität, einheitliche und nachvollziehbare Tarife und qualitativ gute Fahrzeuge sowie gut qualifiziertes und attraktiv bezahltes Personal. Diese Determinanten unseres Geschäfts sind kein lästiges Übel, sondern eine jahrzehntelange Errungenschaft aus gemeinsamer verkehrspolitischer und verkehrsunternehmerischer Planung und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Deutschland. Sie müssen deshalb auch bei neuen Geschäftsmodellen gelten. Dabei geht es nicht um falsche Zurückhaltung oder um die Bewahrung von Traditionen – gerade in einer digitalen Welt mit flüchtigen Angeboten braucht es für die Menschen, aber auch für die Unternehmen verlässliche Schutzmechanismen, die immer dann greifen, wenn auf zunehmend globalisierten und liberalisierten Märkten unfair gespielt wird. Das muss auch im Interesse der politischen Entscheider liegen, für die es sonst zunehmend schwieriger wird, ihre gesamtgesellschaftliche Aufsichts- und Kontrollfunktion gebührend auszuüben.

Ein Spielfeld, auf dem es faire Regeln und verlässliche Rahmenbedingungen gibt, brauchen auch die Eisenbahnunternehmen, insbesondere der Schienengüterverkehr (SGV). Wie bereits erwähnt, blicken die Eisenbahnverbände in Deutschland auf eine 170-jährige Tradition zurück. Das allein zeigt, dass die Eisenbahnunternehmen in Deutschland stets den zahlreichen Veränderungen und Entwicklungen in diesem Land nicht nur gewachsen waren, sondern auch in der Lage und willens waren, sich weiterzuentwickeln. Diese Veränderungs- oder genauer gesagt Marktfähigkeit wird dem SGV seit einiger Zeit mehr und mehr genommen. Und zwar durch Faktoren, die die Unternehmen selbst kaum oder gar nicht beeinflussen können. In keinem anderen Sektor liegen politische Willensbekundungen und unternehmerische Realität so weit auseinander wie beim SGV. Sowohl bei der UN-Klimakonferenz in Paris als auch in verschiedenen Programmen der Bundesregierung wird der Verkehrssektor, und dabei vor allem die zunehmenden Gütertransporte, als wichtiger Schlüssel für eine nachhaltige Klimaverbesserung durch verringerte Schadstoffemissionen genannt. Die Verlagerung von mehr Gütern auf die Schiene klingt als politische Formel allerdings schon fast wie Hohn, wenn gleichzeitig immer weiter an der Kostenschraube der SGV-Unternehmen gedreht wird. EEG-Umlage, Stromsteuer, Umrüstung lauter Güterwagen usw. – all das sind Preistreiber, die ihre Ursachen in politischen Entscheidungen haben und den SGV nicht nur knapp an den Rand seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bringen, sondern immer öfter darüber hinaus. Aktuell verschwinden quasi täglich kleinere SGV-Unternehmen vom deutschen Markt, weil sich das Geschäft für sie

schlichtweg nicht mehr lohnt. Und durch den Rückgang von kleineren Unternehmen wird der Druck auch auf die großen Marktteilnehmer und das Gesamtsystem erhöht, weil lückenlose Lieferketten immer schwieriger aufrechtzuerhalten sind.

Die rund 150 im VDV organisierten Güterbahnunternehmen haben deshalb Ende 2015 ein Programm zur „Produktivitätssteigerung im Schienengüterverkehr“ ausgearbeitet und auch auf europäischer Ebene, bei der Communauté européenne du rail (CER), laufen ähnliche Bemühungen. Damit wollen die Unternehmer das Heft des Handelns wieder mehr in die eigene Hand nehmen und der Politik signalisieren, dass sie trotz oder wegen ihrer langen Tradition auch für künftige Aufgaben gewappnet sind. Die Politik muss jedoch ihrerseits nun durch entsprechende Entscheidungen anerkennen, dass die Eisenbahnunternehmen in Deutschland faire Bedingungen brauchen, um die an sie gerichteten Erwartungen erfüllen zu können.

Die Gründung eines gesamtdeutschen Branchenverbands vor 25 Jahren wäre nicht möglich gewesen, wenn es in den vordersten Reihen der Mitgliedsunternehmen und auch des VDV nicht Verantwortliche gegeben hätte, die frühzeitig erkannten, welches Potenzial in einem solchen Zusammenschluss liegt. Diesen für die damalige Zeit visionären Entscheidern kann man auch 25 Jahre später immer noch aus voller Überzeugung gratulieren. Schon damals wurde der Grundstein für eine außerordentlich intensive Beziehung zwischen dem Verband und seinen Mitgliedern gelegt. Diese innere Stärke und Geschlossenheit ist bis heute ein wesentlicher Erfolgsfaktor unserer Arbeit, um den uns viele Branchenverbände beneiden. Deshalb gilt auch in diesem Jahr für die zahlreichen erfolgreichen Projekte und Arbeiten, die Sie auf den folgenden Seiten unseres Jahresberichts nachlesen können, mein Dank wieder einmal nicht nur den Mitarbeitern des VDV; er gilt ganz besonders auch den zahlreichen ehrenamtlich engagierten Kollegen aus den VDV-Mitgliedsunternehmen. Der VDV ist dank dieses Fundaments nach wie vor ein kompetenter und gefragter Ansprechpartner für Politik, Wirtschaft und Wissenschaft.



**Oliver Wolff**  
*Hauptgeschäftsführer des VDV*  
T 0221 57979-101  
wolff@vdv.de

---

# Kompromiss bei den Regionalisierungsmitteln, weiterhin Attentismus zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms und der Entflechtungsmittel

---

Im Berichtsjahr 2015 konnte ein für die Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) besonders wichtiges Verfahren der Bundesgesetzgebung, nämlich die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), abgeschlossen werden. Nach dem Durchbruch im Rahmen des Flüchtlingsgipfels der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefs der Länder am 24. September 2015 und dann im Vermittlungsausschuss haben Bundestag und Bundesrat der Novellierung des RegG zugestimmt, sodass die Neuregelung zum 1. Januar 2016 in Kraft treten konnte. Das bedeutet, dass die Länder bis einschließlich 2031 insgesamt 154 Mrd. Euro zweckgebundene Mittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den allgemeinen ÖPNV erhalten werden. Auch wenn der Kompromiss hinter den Forderungen der Länderverkehrsminister und -senatoren zurückbleibt, stellt er sich vor dem Hintergrund der großen Herausforderungen, vor denen unser Land steht, als tragbar dar – wenn nicht die anderen Säulen der bisherigen Finanzierung des ÖPNV, insbesondere das Bundesprogramm zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und die verkehrlichen Entflechtungsmittel, nach 2019 wegbrechen sollten.

---

Im neuen RegG fehlt noch eine Festlegung der horizontalen Mittelverteilung. Dieser Punkt ist weiterhin strittig, da der von den Ländern im Oktober 2014 beschlossene Verteilungsschlüssel („Kieler Schlüssel“) in den neuen Bundesländern im Rahmen der Eckwerte des neuen Gesetzes zu erheblichen Mindereinnahmen führen würde. Bund und Länder haben die Bundesregierung ermächtigt, die Mittelverteilung durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates festzulegen. Es wird angestrebt, diese Regelung zeitnah auf den Weg zu bringen. Ob dies realistisch ist, muss sich angesichts der unvermeidlichen Interessenkonflikte zwischen den Ländern noch erweisen. Bei Nichteinigung könnte es unter Umständen zu einer streitigen Entscheidung im Bundesrat kommen. Die Bundesregierung will – wie die Bundeskanzlerin unmissverständlich klargestellt hat – den Ländern zur Lösung des Konfliktes finanziell nicht weiter entgegenkommen.

Bestandteil der grundsätzlichen politischen Einigung über das RegG war auch eine Begrenzung der Trassenpreiserhöhungen für den SPNV. Eine Regelung hierzu ist im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vorgesehen, das Anfang 2016 in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht wurde. Der derzeitige Entwurf sieht vor, dass sich die Trassenentgelte für den SPNV an der Entwicklung der länderspezifischen Regionalisierungsmittel orientieren sollen. Ob sich die Länder mit einer solchen Sollregelung zufriedengeben werden, bleibt abzuwarten. Da das Gesetz im Bundesrat zustimmungspflichtig ist, könnten es die Länder aufhalten und auch zum Scheitern bringen. Die Bundesregierung steht bei dem Abschluss des

Gesetzes unter Zeitdruck, da es in der Hauptsache der Umsetzung des Recasts der EU-Eisenbahnrichtlinien dient.

## **Fortsetzung des GVFG-Bundesprogramms umsetzen!**

Im Rahmen des Flüchtlingsgipfels wurde neben der Einigung zu den Regionalisierungsmitteln auch die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms über 2019 hinaus in bisheriger Höhe (330 Mio. Euro) zwischen Bund und Ländern vereinbart. Die notwendigen gesetzgeberischen Schritte hierzu stehen allerdings noch aus; zum Redaktionsschluss dieses Beitrags Ende Januar 2016 gab es immer noch keinen Beschluss im Bundeskabinett, der die insoweit sehr konkrete Beschlusslage des Gipfels in Taten umwandelt. Es geht nun darum, die erforderlichen Arbeiten in den betroffenen Bundesministerien zügig ins Werk zu setzen. Da zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms nicht nur Änderungen in einfachen Gesetzen, sondern auch im Grundgesetz erforderlich sind, ist nunmehr Eile geboten, damit das Gesetzespaket noch in diesem Jahr beschlossen und verkündet werden kann. Dies ist im Hinblick auf die Planungssicherheit für den Neu- und Ausbau von Großvorhaben in den Boomregionen unseres Landes von herausragender Bedeutung.

## **Fortsetzung zweckgebundener Entflechtungsmittel weiter in den Sternen**

Nach dem Flüchtlingsgipfel im September 2015 existierten zunächst unterschiedliche Interpretationen, ob die dort getroffene Einigung auch die Fortsetzung der Entflechtungsmittel über 2019 hinaus umfasste. Die Länder erhalten diese Bundesfinanzhilfen in Höhe von zurzeit 2,57 Mrd. EUR

jährlich, wovon vor Wegfall der bereichsspezifischen Zweckbindungen der entflochtenen Förderbereiche 1,335 Mrd. Euro für die Förderung von Investitionen in den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau vorgesehen waren.

Am 3. Dezember 2015 einigten sich die Ministerpräsidenten der Länder auf Forderungen zu Eckpunkten der Bund-Länder-Finanzbeziehungen nach 2019. Hierin ist vorgesehen, dass die Entflechtungsmittel den Ländern vom Bund nicht mehr wie zurzeit noch zweckgebunden für Investitionen in den entflochtenen Bereichen zur Verfügung gestellt werden, sondern in bisheriger Höhe – ohne Zweckbindung – als Globalzuweisungen durch entsprechend höhere Umsatzsteueranteile zulasten des Bundesanteils fließen sollen. Damit wären die Mittel für die Länder frei verfügbar und es bestünde die große Gefahr, dass der ÖPNV-Anteil künftig für andere Politikbereiche eingesetzt würde. Politik und ÖPNV-Branche können bei der Verwendung der Mittel des kommunalen Investitionsfonds heute bereits studieren, was aus dringend notwendigen kommunalen ÖPNV-Investitionen wird, wenn diese in der Finanzierungskonkurrenz zu Pflichtaufgaben und anderen freiwilligen Aufgaben der Kommunen stehen: Es wird kaum etwas beim ÖPNV ankommen (vgl. den gesonderten Beitrag auf der Seite 35).

Das hat ein Koalitionspartner auf Bundesebene erkannt; er folgte der Forderung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), den Ländern die verkehrlichen Entflechtungsmittel auch nach 2019 weiterhin nur zweckgebunden zu gewähren.

#### **SPD-Parteivorstand am 17. Januar 2016:**

Um den umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den Kommunen weiter zu stärken, wollen wir die Mittel für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV (Entflechtungsmittel) über das Jahr 2019 hinaus fortführen.

Sollten die Entflechtungsmittel nicht ebenfalls über 2019 hinaus zweckgebunden prolongiert werden, so droht dem kommunalen ÖPNV massiver Schaden, weil die Lücke zwischen Investitionsbedarf und den zur Verfügung stehenden Mitteln noch weiter auseinanderklaffen würde. Bis heute beträgt der Rückstau nur für Erhaltungsinvestitionen – ohne den Bedarf an Neu- und Ausbau – im kommunalen ÖPNV bereits über 4 Mrd. Euro. Angesichts der vom Deutschen Städtetag (DST) im Gemeindefinanzbericht prognostizierten Perspektiven der Kommunalfinanzen ist nicht abzusehen, dass die kommunalen Gebietskörperschaften und ihre Unternehmen die Lücke auch nur annähernd werden schließen können.

#### **Ausblick**

Bei Anhalten des politischen Attentismus in Bezug auf das GVFG-Bundesprogramm und die verkehrlichen Entflechtungsmittel in der Politik auf Bundes- und Landesebene droht im Ergebnis eine erhebliche Unwucht zulasten des kommunalen ÖPNV.

Besonders fatal wäre dies auch vor dem Hintergrund der nicht tagespolitischen, aber gleichwohl existenziellen Frage, wie die Bundesrepublik Deutschland im Verkehrsbereich die klimapolitischen Ziele, die im Dezember 2015 in Paris vereinbart wurden, zu erfüllen gedenkt. Klar ist: Wenn Deutschland die Vereinbarung ratifiziert, was zu erwarten ist, braucht das Land dringend eine erheblich offensivere Strategie zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel. Weitere Belastungen der umweltverträglichen Verkehrsträger durch Umlagen nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG-Umlagen), KWK-Zuschläge nach dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG) usw. wie in den vergangenen Jahren und die weitere Enthftung des Bundes aus der verkehrlichen Investitionsfinanzierung führen in die Sackgasse.

Die Vereinbarung von Paris gibt allen Menschen auf diesem Planeten Hoffnung auf eine klimapolitische Wende. Die politisch Verantwortlichen in Berlin, den Ländern und Kommunen müssen das Aufbruchssignal zu einer Verkehrswende nun schnell und mutig aufnehmen. Die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms und der verkehrlichen Entflechtungsmittel über 2019 hinaus noch in dieser Legislaturperiode ist ein erster und absolut unerlässlicher Schritt.



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

# Die Steigerung der Produktivität im Schienengüterverkehr ist das Gebot der Stunde

In den letzten Jahren gab es eine Vielzahl von zum Teil politisch veranlassten Entwicklungen, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führten und deren Wettbewerbsfähigkeit belasteten. Gleichzeitig wurden und werden konkurrierende Verkehrsträger bei wesentlichen Kostenfaktoren entlastet. Hieraus folgt eine Schwächung der Wettbewerbsposition der Güterbahnen, die nach einer Kompensation verlangt. Dringend erforderlich ist neben einer schienenfreundlicheren Ordnungspolitik ein umfassendes Programm zur Steigerung der Produktivität der Güterbahnen.

Auf allen politischen Ebenen wird ein stärkerer Anteil der Güterbahnen am Verkehrsaufkommen befürwortet, so z. B. in der Koalitionsvereinbarung der die Bundesregierung stellenden Parteien. Bisher wurde nicht genug getan, um dieses Ziel zu erreichen. Wenn Deutschland seine klimapolitischen Verpflichtungen erfüllen will, muss sich dies umgehend ändern.

Stattdessen hat die Politik aber zahlreiche Entwicklungen zugelassen, eingeleitet oder gefördert, die Güterbahnunternehmen und deren Kunden mit deutlichen Kostenbelastungen konfrontieren und ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern infrage stellen. Zudem wurden und werden konkurrierende Verkehrsträger bei wesentlichen Kostenfaktoren (z. B. bei der Schwerverkehrsabgabe) entlastet. Dies schwächt die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs (SGV) und stellt ein Hindernis für die politisch erwünschte Ausweitung des Marktanteils der Schiene dar.

Um die Wettbewerbsposition der Güterbahnen zu stärken, ist nicht nur eine schienenfreundlichere Ordnungspolitik nötig, wie sie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seit Langem fordert, sondern auch ein umfassendes Programm zur Erhöhung der Produktivität des SGV. Die Erfahrung lehrt, dass es aus Sicht der Unternehmen weit sinnvoller ist, die Anforderungen hierzu aus Sicht der Praxis möglichst konkret und anschaulich zu formulieren, als auf Initiativen aus dem politischen Raum oder aus der Wirtschaft zu warten. Insoweit sei an die zahlreichen wohlmeinenden Aktivitäten der EU zur Herstellung der Interoperabilität erinnert, die per saldo bisher die Wettbewerbssituation der Bahnen aufgrund der damit verbundenen Kosten eher verschlechtert als verbessert haben.

## **VDV-Programm für mehr Produktivität**

Der Verwaltungsrat Schienengüterverkehr des VDV hat sich in seiner Sitzung am 29. Oktober entschieden, ein eigenes Programm zur Förderung der Produktivität im SGV aufzustellen. Aus einer umfangreichen Liste konkreter Einzelmaßnahmen, die in Vorbereitungsrounds identifiziert wurden, wurden folgende prioritäre Projektpakete geschnürt:

- Fahrbarkeit längerer Güterzüge,
- Anforderungen der Güterbahnen an den Netzbetrieb,
- Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge,
- automatisiertes Fahren im Nahbereich (Rangierbetrieb),
- höhere Kapazitätsauslastung,
- Elektrifizierung von Schienenstrecken,
- Förderung der Multimodalität,
- Anforderungen der Güterbahnen an die Aufsichtsbehörden und
- Harmonisierung und Reduzierung von Abfragen unternehmensbezogener Daten.

Für jedes Projektpaket wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, deren Leitung ein haupt- oder ehrenamtlicher Verantwortlicher übernimmt. In diesen Projektstrukturen werden die nun folgenden Schritte umgesetzt:

- Aufstellung eines Arbeits- und Aktionsprogramms unter weiterer Konkretisierung und Operationalisierung der Zielsetzung,
- Meilensteinplanung,
- Information und fachliche Einbindung der zuständigen Fachgremien im VDV,
- inhaltliche Vorbereitung und Organisation der Umsetzungsschritte,
- Dokumentation der Fortschritte und Problemlagen in einem fortlaufend zu aktualisierenden Statusbericht,
- fortlaufende Prüfung und ggf. Revision des Arbeits- und Aktionsprogramms sowie der Meilensteinplanung,
- kontinuierlicher projektbezogener Dialog im Verwaltungsrat Schienengüterverkehr,
- Nutzung des Programms gegenüber Politik, Industrie, Forschung etc.

## **CER-Programm „Rail Freight Strategy“**

Nahezu zeitgleich mit dem VDV legte eine Taskforce der Gemeinschaft Europäischer Bahnen (CER) mit Unterstützung des VDV ein Programm mit ähnlicher Zielsetzung auf europäischer Ebene auf. Dabei handelt es sich um 17 Projekte in den Clustern Interoperabilität, Korridore, Betrieb und Innovation. Dank frühzeitiger Abstimmung weisen die Programme

der CER und des VDV kaum Überschneidungen auf und ergänzen sich gut. Im Rahmen der CER-Aktivitäten hat der VDV die Leitung in zwei Arbeitsbereichen übernommen: zum einen handelt es sich um das Projekt „Interoperabilität im Kurzstreckengrenzverkehr“ (Leitung zusammen mit Fret SNCF), zum anderen um die Arbeitsgruppe „Automatisiertes Fahren“. Weiterhin arbeitet der VDV in den Arbeitsgruppen „ETCS“ und „Harmonisierung der Bedingungen in den Infrastrukturnutzungsverträgen“ mit.

#### **Wege zur Wirtschaftlichkeit selbst definieren**

Mit diesen Aktivitäten zieht die Branche die Konsequenz aus der Erkenntnis, dass eine rein defensive Haltung gegenüber ihrem politischen, administrativen, ökonomischen und auch wissenschaftlichen Umfeld sich als nicht zielführend erwiesen hat. Stattdessen müssen die Güterbahnen selbst definieren, in welche Richtung sie sich weiterentwickeln wollen, um auf Dauer im Wettbewerb der Verkehrsträger mithalten zu können. Es geht dabei nicht um den Ersatz von Ordnungspolitik durch eine gemeinsame Strategie der Unternehmen, sondern um eine notwendige Ergänzung. Nur wenn die Branche deutlich machen kann, in welche Richtung sie sich entwickeln will, kann sie von den Entscheidungsträgern in der Politik, den Behörden, anderen Wirtschaftszweigen und in der Wissenschaft erwarten, dass sie das Ihrige zum Erfolg der Güterbahnen beisteuern.

Dabei geht es nicht um abgehobene Visionen, sondern um eine realistische und pragmatische Strategie für eine wirtschaftlich tragfähige Zukunft. Während der Umbrüche der letzten beiden Jahrzehnte wurde viel Zeit und Energie auf die Neuordnung des Sektors als Reaktion auf neue Rahmenbedingungen verwendet. Es ist nun an der Zeit, selbst aktiv zu werden, um klarzulegen, was erforderlich ist, damit die Branche eine dauerhaft wirtschaftlich tragfähige Grundlage bekommt. Dies gilt auch deshalb, weil mittlerweile in ihrem Umfeld eine gewisse Ratlosigkeit darüber herrscht, ob und ggf. wie dieses Ziel erreicht werden kann. Insbesondere bei der Politik besteht die Gefahr, dass nach mehr als 20 Jahren der Reformen allmählich mit der Hoffnung auf mehr Markterfolg der Bahnen auch der Wille zur weiteren Stützung dieses Zieles schwindet. Vor dem Hintergrund des scheinbar plausiblen Angebotes des Straßenverkehrs, mittels technologischer Quantensprünge beim Antrieb und bei der Steuerung auch bisherige Schwachstellen zu eliminieren und damit der Politik ein attraktives Angebot zu machen, müssen die Eisenbahnunternehmen auch argumentativ dagegenhalten können. Diese Argumentationsfähigkeit im Hinblick auf die eigene Zukunft ist das Hauptziel der Aktivitäten des VDV und der CER.

Dabei ist es nicht mit der einmaligen Aufstellung noch so fachlich fundierter Programme getan. Vielmehr muss ständig an deren Weiterentwicklung

und Umsetzung gearbeitet werden. Dies wird nicht von allein geschehen, sondern erfordert andauernden Einsatz. Es gibt aber bereits jetzt Signale, die zuversichtlich stimmen. So gab es auf die Vorstellung unserer Aktivitäten bei den Gesprächspartnern außerhalb der Branche eine einhellig positive Resonanz. Erfreulich ist insbesondere, dass an einem ersten Beispiel klar wurde, dass es sich dabei nicht nur um Lippenbekenntnisse handelt. Nach der Präsentation erster Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Interoperabilität im Kurzstreckengrenzverkehr“ zog die Europäische Kommission die Konsequenz mit einer Initiative, die Bahnen von (nicht nur im Güterverkehr) kostenträchtigen erhöhten Sprachanforderungen im grenzüberschreitenden Verkehr zu entlasten. Dies mag nur ein erster kleiner Schritt in die richtige Richtung sein. Er zeigt aber, dass es sich für die Bahnen unbedingt lohnt, gemeinsam an konstruktiven Vorschlägen für eine wirtschaftlich tragfähige Zukunft zu arbeiten.



**Dr. Martin Henke**

*Geschäftsführer Eisenbahnverkehr*

T 0221 57979-148

henke@vdv.de

---

# Welche Chancen und Aufgaben bieten sich durch den VW-Skandal und das digitale Zeitalter für den ÖPNV?

---

Das zurückliegende Jahr wird sicherlich in die Geschichte eingehen. Neben der kritischen Sicherheitslage im europäischen Umland und der dadurch hervorgerufenen Flüchtlingswelle werden das Klimaabkommen von Paris und der VW-Skandal die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und für unsere Gesellschaft ändern. Ferner treten die Chancen und Potenziale des digitalen Zeitalters immer mehr aus dem Schatten und breiten sich kontinuierlich in allen Lebensbereichen aus.

---

Unerwartet rückt durch den VW-Skandal das Thema „Verkehr“ wieder massiv in den Fokus der Politik. Neben Ökologen und Umweltschützern drängen nun auch viele andere politische und gesellschaftliche Kräfte auf eine Verkehrswende. Hierbei wird sich jedoch sehr pauschal auf die Verbannung des Dieselantriebs konzentriert, ohne dessen schon erreichte Weiterentwicklung und dessen weiteres Potenzial zu berücksichtigen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) setzt sich hierbei insbesondere für das Verständnis ein, dass Massenverkehrsmittel wie Bus oder Bahn pro Person weniger Emissionen verursachen als der motorisierte Individualverkehr (MIV) und damit auch heute schon ein Problemlöser z. B. bei Luftreinhaltevorgaben sind. Da die Fahrleistungen des straßengebundenen ÖV (Bus) in Städten weit unter 5 Prozent der Verkehrsleistung liegen, kann dessen heutige Auswirkung auf die Messwerte zur Luftreinhaltung nur sehr marginal sein. In der Spanne der Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen und an die zu tätigen Investitionen in verschiedenen Bereichen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – der Ausbau der Barrierefreiheit, die Verbesserung der digitalen Fahrgastinformation, das E-Ticketing etc. – würde eine Busförderung für Fahrzeuge mit EURO-VI-Standard oder einem niedrigeren Emissionsgrad ein politisches Zeichen setzen. Hierbei würden im Gegensatz zu Nachrüstungen die Umwelt durch eine Verbesserung der CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Werte und auch die Fahrgäste in vielen Bereichen (Barrierefreiheit, Fahrgastinfo etc.) profitieren. In der Diskussion um den ÖV ist immer wieder auf die Vermeidung des Herauslösens eines Themas hinzuwirken, da das System ÖV nur ganzheitlich funktioniert und weiterentwickelt werden kann.

Die überraschende Einigung auf dem Weltklimagipfel in Paris müssen wir nun für eine weitsichtige Umgestaltung des Verkehrs nutzen. Neben dem Ziel, ab 2050 ein Verbot von Antriebstechniken, die auf fossilen Rohstoffen beruhen, auszusprechen, sind insbesondere die zukünftigen Rahmenbedingungen zu erörtern und mit der Politik zu schaffen. In der Zwischenzeit sind Innovationen zu erproben. Welcher Antrieb sich

für welchen Anwendungsfall herauskristallisiert, wird zu erforschen sein. Hierbei ist es wichtig, dass neue Techniken getestet werden und dass, wenn die entsprechenden Erfahrungen und kommerziellen Einschätzungen vorliegen, dann Entscheidungen zu Einsatzmöglichkeiten getroffen werden können. Neben dem Austausch von Erfahrungen aus den 20 E-Bus-Projekten in Deutschland wurde auch an der Standardisierung der Ladeinfrastruktur im VDV gearbeitet. Den Gremien des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen (UITP) und der europäischen Normungsinstitution wurde außerdem ein Vorschlag vorgelegt. Weiterhin wurde es geschafft, dass zusätzliche Mittel aus dem Klimaschutzfond für die Weiterentwicklung der E-Mobilität im ÖPNV durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) bereitgestellt werden.

Auch die Bereitstellung zusätzlicher Mittel aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Unterstützung der Digitalisierungsaktivitäten im Bereich Fahrgastinfo und E-Ticketing helfen der Branche, technologisch voranzuschreiten und neue Möglichkeiten der Fahrgastgewinnung zu entwickeln. Der VDV bewirbt und engagiert sich bei der Fortsetzung des erfolgreich abgeschlossenen Projektes IP-KOM-ÖV (internetprotokollbasierte Kommunikationsdienste im öffentlichen Verkehr) mit einem neuen Projekt. Unser Ziel bleibt es, offene und unabhängige Schnittstellen zwischen definierten funktionalen Modulen bereitzustellen. Dies dient einem offenen Markt und birgt ein höheres Potenzial an Fortschritt. Gemeinsam mit der VDV eTicket Service GmbH & Co. KG (ehemals Kernapplikation (KA)) arbeiten wir an einer Zusammenführung der digitalen Systeme „Ticketing“ und „Fahrgastinfo“, um die Möglichkeit einer Start-Ziel-Anfrage samt Bepreisung zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen auch Schnittstellen zu Angeboten aus der multi-modalen Welt, wie z. B. Bike- und Carsharing, eingebunden werden.

Der immer einfacher werdende Zugang zu Verkehrsinformationen wird einen neuen

Wettbewerb der Mobilitätsportale und damit einen Wettbewerb um die Kunden(-daten) mit sich bringen. Eine gute und frühzeitige Positionierung im eigenen Verkehrsgebiet wird der ÖV-Branche helfen, die Kunden zu binden und als Mobilitätsdienstleister angenommen zu werden.

Um gegen Global Player bestehen zu können, ist es wichtig, dass die Branche einen gemeinsamen Weg findet, der auch eine lokale Individualisierung möglich macht. Ob sich diese durch spezielle Angebote oder Partner auszeichnet, müssen die standardisierten Schnittstellen hergeben.

Als weiteres Thema müssen wir die Automatisierung des Verkehrs im Blick behalten. Diese Entwicklung wird zu neuen Potenzialen und Geschäftsmodellen führen. Die Technologien werden aktuell in den Oberklassefahrzeugen als Fahrerassistenzsysteme getestet und sollen ab 2020 auch schon in der Kompaktwagenklasse angeboten werden. Das Wiener Abkommen, welches die rechtliche Grundlage für den Straßenverkehr bildet, soll schon in Kürze angepasst werden und automatisiertes bzw. autonomes Fahren rechtlich ermöglichen. Nun wird sich die Frage stellen, welche Geschäftsmodelle sich aus Kombinationen wie z. B. Uber oder car2go und autonom fahrenden Fahrzeugen entstehen können. Bisher ist die Branche gut aufgestellt: Wir kennen viele Kunden; die Kunden haben Vertrauen zu den aktuellen ÖV-Unternehmen und ihren Angeboten. Wir sollten diese Entwicklungen als Chance nutzen und unser Potenzial als Mobilitätsdienstleister weiter ausbauen.

Aber auch der Schienenverkehr wird von dieser Entwicklung massiv betroffen sein. Durch autonom fahrende Busse oder Lkw bzw. im Fahrzeugkonvoi fahrende Fahrzeuge wird sich die Kostenspirale für Straßenfahrzeuge weiter nach unten drehen. Daher nehmen wir uns dieser Themen auch im VDV an und diskutieren die Nutzung der Technologien im Eisenbahn- und Trambereich.

Der Auseinandersetzung mit technisch bzw. betrieblich notwendigen Anforderungen und einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise müssen wir uns verstärkt stellen. Hierbei dürfen wir nicht nur auf externe Einflussfaktoren schießen, sondern müssen auch die brancheneigenen Planungen unter Kosten-Nutzen-Aspekten überdenken. Wenn wir z. B. mit gut ausgebildeten Lokführern, die zusätzlich auch noch Streckenkenntnis benötigen, und Stellwerkern gegen die Straße mit Fahrern, für die nur ein europaweit geltender Führerschein ausreicht, im Wettbewerb bestehen wollen, dann ist eine konstruktive zukunftsweisende Diskussion nötig. Mit der Erarbeitung branchenweiter Regelwerke möchten wir praktikable und wirtschaftliche Vorgehensweisen anbieten und durch Standardisierung die Prozesse für alle Marktteilnehmer auf der Schiene vereinfachen und wirtschaftlicher machen.

Zur Verbesserung der Rahmenbedingungen im Bereich der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) beteiligte sich der VDV sehr intensiv an der vom BMVI gestarteten Novellierung. Hierzu fanden in den letzten zwei Jahren inhaltliche Abstimmungen mit den Ländern und dem Bund statt. Der Diskussionsprozess muss jedoch weiter fortgesetzt werden, um z. B. die bisher nicht berücksichtigten, jedoch für die Praxis hilfreichen und priorisierten Modifizierungen weiter zu erläutern. Insbesondere im Bereich der Fahrzeugzulassung ist erstmalig eine Festschreibung eines Normenstandes eingeflossen. Die diskutierte Schaffung eines „BOStrab-TÜV“ sollte aber noch in den VDV-Gremien verhandelt werden. Wir hoffen, dass die Novellierung nun in diesem Jahr umgesetzt wird und wir mit der überarbeiteten Version wieder Bewegung und Modernisierung vermitteln können. So sind und bleiben die Erläuterung der Funktionsweise des ÖPNV, der Austausch mit der Politik und den Verantwortlichen und die Vorbereitung von Konzepten auch in diesem Jahr zentrale Aufgaben im technischen Bereich. Die sich immer weiter verschärfenden Anforderungen an den Umweltschutz bieten dem ÖV viel Potenzial. Die Rahmenbedingungen sprechen für uns. Lassen Sie uns den weiteren Weg gemeinsam in den Gremien diskutieren und die Weichen für die Zukunft stellen.



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

Der Wissenschaftliche Beirat beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) setzte seinen Schwerpunkt im Jahre 2015 auf die Unterstützung der Branche bei der Forderung von langfristigen Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV. Zur Sicherung der Weiterentwicklung in die Zukunft reichender Maßnahmen, mit denen der öffentliche Verkehr (ÖV) nachhaltig gestützt werden kann, ist hier zum einen die Verlängerung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zu nennen. Zum anderen stand das Regionalisierungsgesetz (RegG) zur Verlängerung an. Beide Gesetze beeinflussten in der Vergangenheit maßgebend die erfreuliche Entwicklung des ÖPNV. Eine Verlängerung war notwendig, um die Situation des ÖPNV weiter zu festigen und zu verbessern. Hierzu wurde der Kontakt zur Politik und zu öffentlichen Meinungsträgern gesucht. Der Wissenschaftliche Beirat verließ somit die Hochschulen und suchte gezielt Kontakte zu einzelnen Politikern und der Presse. Den Anfang machte ein Kammingespräch mit dem Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, Winfried Hermann, im Rahmen einer Tagung des Beirats in Stuttgart bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB).

Die Ergebnisse der Arbeit des Beirats führten zu einem Memorandum zur Verkehrs(infrastruktur)finanzierung in Städten, Gemeinden und Regionen. Der Beirat zeigte in seinem Memorandum und in verschiedenen Beiträgen in der allgemeinen und in der Fachpresse auf, dass eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze und Verkehrsdienstleistungen aller Verkehrsträger mit jedem Tag zunimmt. Neben den Nachholbedarfen bei der Erneuerung von Straßen, Schienen, Brücken, Tunneln und verkehrslenkenden Leitsystemen auf Bundes- und Länderebene gilt dies insbesondere für die Verkehrsnetze und -angebote in Städten, Gemeinden und Regionen. Dem Beirat kam es dabei insbesondere auf eine ganzheitliche Sicht an, denn die kommunalen Netze und Angebote sind zentrale Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit der überörtlichen und interregionalen Netze: Städtische Hauptverkehrsnetze haben die Funktion von Knoten und müssen daher „integriert“ erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden.

Aber nicht nur technische Aspekte wurden vom Beirat betrachtet. Durch die interdisziplinäre Zusammensetzung des Beirats wurde auch untersucht, wie die existierenden Infrastruktur- und Verkehrsangebote das Mobilitätsverhalten prägen und weiter beeinflussen werden. Ein Wegbrechen der Infrastruktur- und Verkehrsangebote würde

nicht nur die finanzielle Disposition, sondern auch die Standortentscheidungen der privaten Haushalte und der Wirtschaft zunichtemachen.

Der Beirat befasste sich weiter mit den Aufgaben, die insbesondere auf kommunale und regionale Netze zukommen. Die meist bundesgesetzlichen Vorgaben stellen enorme Anforderungen an den Verkehrssektor: Reduktion der Gesamtsumme der Treibhausgase bis 2020 um mindestens 25 Prozent, bis 2050 um 80 Prozent, jeweils im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990. Hierfür ist eine Umsetzung der Energiewende auch im Verkehrsbereich – bspw. durch Elektrifizierung und Ausstattung mit Lademöglichkeiten – notwendig. Des Weiteren wird die Sicherung der Barrierefreiheit für alle Menschen im Verkehr gefordert. Eine Ausstattung bzw. Umrüstung der Infrastruktur mit Informations- und Kommunikationstechnologien zur Verbesserung von Verkehrsmanagement und -sicherheit ist ein Muss, um im Wettbewerb bestehen zu können. Und letztlich gibt es die Anforderungen einer verstärkten Berücksichtigung der Baukultur.

Der Beirat ist davon überzeugt, dass dem kommunalen ÖPNV zunehmend die Funktion des Rückgrates des Verkehrs in unseren Städten zukommen muss. Die Funktionsfähigkeit von Privat- und Wirtschaftsverkehren innerhalb von Städten und Gemeinden, in Verdichtungsräumen – unter Einschluss der Ziele der Energiewende, des Klimaschutzes, der Stadtqualitäten und Stadtattraktivität –, wird nur gegeben sein, wenn hochleistungsfähige und attraktive ÖPNV-Systeme zur Verfügung stehen. Deren Finanzierung ist mit der Bahnreform einvernehmlich Mitte der 90er-Jahre vor allem durch das RegG sichergestellt worden. Die Regionalisierungsmittel sind „konstitutiv“ für einen guten ÖPNV und dürfen nicht infrage gestellt werden. Sie müssen vielmehr hinsichtlich erweiterter Handlungsbedarfe in der Finanzmittelausstattung aufgestockt und dynamisiert werden. Eine stringente Prüfung des Einsatzes und ihrer Effizienz steht außer Frage.

Der Beirat machte deutlich, dass er die fehlende Auseinandersetzung und Entwicklung von tragfähigen Konzepten für einen politischen Skandal hält: Problemnegierung ist kein Beitrag zur Problemlösung! Hier verwies der Beirat besonders auf die nur in Fachzirkeln geführte Diskussion, die von großen Teilen der Politik aber ausgeblendet wurde: das für Ende 2019 geplante Auslaufen des GVFG und der nachfolgenden Entflechtungsmittel.

Eine Weiterentwicklung des Gesetzes ist aber für die Erhaltung, Erneuerung und zukunftsfähige Weiterentwicklung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen von großer Bedeutung. Wegen der langen Planungsvorläufe in den entsprechenden Bereichen und wegen der Ungewissheit der Finanzierung werden bereits heute keine langfristigen Maßnahmen mehr angestoßen.

Der Beirat forderte daher

- die strukturelle Erhaltung und bedarfsgerechte Aufstockung der Regionalisierungsmittel,
- die Weiterführung des GVFG-Bundesprogramms und der Entflechtungsmittel sowie
- die inhaltliche Anpassung der Förderkulissen an die anstehenden Zukunftsaufgaben.

Als besondere Schwerpunkte für eine Unterstützung identifizierte der Beirat

- die Erneuerung oder den Bau bzw. Ausbau von Verkehrswegen der Straßen-, Stadt-, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
- die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im ÖPNV und
- die Erneuerung, den Umbau, Bau und Ausbau von Verknüpfungspunkten des ÖPNV mit Stellplatzanlagen für Fahrräder, Pedelecs und Pkw.

Der Beirat machte deutlich, dass bewährte Maßnahmen zu fördern sind, aber auch für zukunftsfähige neue Maßnahmen Finanzhilfen gewährt werden müssen, also sowohl für den Bau und Ausbau von Anlagen der Bike- und Car-Sharing-Angebote als auch für Maßnahmen zur Erhöhung der Verlässlichkeit im ÖPNV.

Der Beirat entwickelte aber auch Forderungen, die zukünftig für die Förderung von Verkehrsdienstleistungen und -infrastrukturen gelten sollten. Zukünftige Förderungen soll es für Maßnahmen geben,

- die die Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Informationen mit Körperkraft, hoher Energieeffizienz und erneuerbaren Energieträgern ermöglichen,
- die in einem integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen sind,
- die das Ergebnis qualifizierter Planungs- und Beteiligungsprozesse sind,
- die gestalterisch, bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung der Anforderungen der Baukultur und des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in einer Life-Cycle-Betrachtung geplant sind,
- die die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigen und den Anforderungen der Barrierefreiheit weitgehend entsprechen,
- für die als geförderte Maßnahme die dauerhafte Finanzierung der laufenden Betriebskosten und der Unterhaltung durch die Kommune nachgewiesen ist.

Die politischen Entscheidungen im Herbst des Jahres zur Fortschreibung der Regionalisierungsmittel und ihre jährliche Erhöhung bis 2031 ermöglichen eine verlässliche Planung in den nächsten Jahren. Gleichwohl muss darauf hingewiesen werden, dass eine gewisse Unsicherheit durch die schwer kalkulierbare Entwicklung der Trassenpreise und der Energiekosten besteht. Es wird erwartet, dass auf der Grundlage zuverlässiger und aufgabenadäquat ausgestatteter Regionalisierungsmittel die für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung konstitutiven Elemente der Mobilität von Menschen und des Transports von Gütern planerisch und finanziell verlässlich gesichert werden können. Diese Verlässlichkeit ist Voraussetzung für Standortentscheidungen von Wirtschaftsunternehmen, Infrastruktureinrichtungen und Haushalten sowie für Standortinvestitionen.

Auch die Fortschreibung des GVFG gibt den Planungen in weiteren Bereichen des ÖPNV eine gewisse Zuverlässigkeit. Die soziale, ökonomische, ökologische und baukulturelle Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und -angeboten ist nach Meinung des Beirats unabweisbar eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden, die abgestimmt gesichert werden muss. Es bedarf einer länder- und regionsübergreifenden Einheitlichkeit der Finanzierungsgrundlagen, sodass Regionen und Städte/Gemeinden in einem einheitlichen Rahmen übergreifender verkehrspolitischer Ziele spezifisch angepasste Lösungen entwickeln können. Mit den Grundstrukturen wird Bewährtes der kommunalen Verkehrsfinanzierung fortgeführt und gleichzeitig werden neue Anforderungen entsprechend weiterentwickelt.

Der Beirat ist zu der Überzeugung gelangt, dass zur Sicherung der Effizienz der Mittelzuwendung die Städte und Gemeinden wie auch die Träger des regionalen ÖPNV alle fünf Jahre Infrastrukturzustands- und Verkehrsleistungsberichte vorzulegen und dabei den Einsatz der eigenen Mittel nachzuweisen haben.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV wird sich auch im Jahr 2016 wieder den aktuellen Herausforderungen stellen und die verkehrspolitische Diskussion mit Beiträgen bereichern. Aus verschiedenen Gremien ist bereits der Wunsch an den Beirat herangetragen worden, sich verstärkt mit dem Güterverkehr zu beschäftigen.

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



i →

← i

U55 Brandenburg Tor • Bundestag • Hauptbahnhof  
Bundestag

U55 Brandenburg Tor • Bundestag • Hauptbahnhof  
Bundestag

---

# Politik und Kommunikation

---

# Mind the gap: Auch Mobilität 4.0 braucht sichere Finanzen

Die Branche von Bus und Bahn ist im Umbruch: Das Smartphone spielt eine immer wichtigere Rolle für den Erfolg multimodaler Mobilität. Ob beim Ticketkauf oder bei der Nutzung von Carsharing und Leihrädern – im Wettbewerb der Verkehrsträger sind vor allem mobile Daten gefragt, die überregional vernetzt werden müssen. Die Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Köln präsentiert innovative Modelle für den Verkehr von morgen und verlangt zugleich finanzielle Sicherheit für das Kerngeschäft von heute.

Digitale Grenzgänge:  
Mobile Ticketing-  
Systeme enden oft  
noch mit dem  
Verbundgebiet



Ticketkauf für Bus und Bahn via Smartphone-App ist schon heute in vielen deutschen Verkehrsverbänden verbreitet. Das garantiert nicht nur stets den günstigsten Tarif, sondern macht Schlange stehen und Kleingeldsuche am Fahrkartenautomaten überflüssig. Bislang aber endet der Komfort an den Grenzen des jeweiligen Verkehrsverbundes: Jeder neue Verbund setzt seine eigene App voraus, bevor die Reise mit einem gültigen Ticket weitergehen kann. Umweltbewusste Vielfahrer haben gleich mehrere Apps im Gepäck und sind bei jeder einzelnen individuell registriert. Diese begrenzte Fortbewegung lässt eher an das Zeitalter der Postkutschen denken als an die Mobilität von morgen.

## Mehr Kundenkomfort durch Datenvernetzung bei Handytickets – ein Schritt zur Mobilität 4.0

Mit IPSI kommt Schwung in die Kutsche: Das Interoperable Produkt-Service-Interface vernetzt alle angeschlossenen Handyticketsysteme miteinander und dient als Schnittstelle, über die ein Ticketsystem auch in einem anderen System Tickets verkaufen kann. So bleibt der Fahrgast mit seiner Ticket-App auch in anderen Regionen und Verbänden mobil.

Der für den Herbst 2015 geplante IPSI-Start bei der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat der Jahrestagung 2015 in Köln quasi das Thema diktiert. Mobilität 4.0 steht weniger für die Erwartungen an den Verkehr in ferner Zukunft, sondern markiert den Auf- und Umbruch der Branche bei der Entwicklung kundenfreundlicher Services. Denn die Digitalisierung des Alltages beschleunigt

vor allem die Erwartungen des Kunden. Falls Verkehrsunternehmen und -verbände den Anschluss an die Entwicklung verpassen sollten, könnten sie von aggressiven Wettbewerbern aus dem Internet unter Beschuss genommen werden.

Das Beispiel „Uber“ deutet an, welche Folgen solche Attacken haben können. Und die Fernbusbetreiber verdanken ihren Erfolg nicht nur ihren Fahrzeugen oder den von ihnen bedienten Strecken, sondern leistungsfähigen und kundenorientierten Buchungsportalen via Smartphone und Website. Bahnchef Dr. Rüdiger Grube machte als Podiumsgast klar, wie ernst die Konkurrenz von Google und moovel zu nehmen ist: „Wenn wir es nicht regeln, werden es andere tun.“ Die Zwänge eines immer stärker digitalisierten Marktes erfordern die Abkehr von Egoisten der Unternehmen und die umfassende Vernetzung aller an der Mobilitätskette Beteiligten, unterstrich auch VDV-Präsident Jürgen Fenske. Der IPSI-Start ist in seinen Augen ein Meilenstein für Interoperabilität, der aber nicht den Blick auf das Kerngeschäft von Verkehrsunternehmen verstellen darf: Gerade in einer boomenden Metropole wie Köln habe die KVB die Grenzen des Fahrgastwachstums längst erreicht, führt Fenske als KVB-Vorstands-sprecher aus. Wenn für den Ausbau der Kapazitäten und den Erhalt der Infrastruktur die Mittel fehlten, müsse man allen Wachstumswünschen eine Absage erteilen.

Uber, Google, Moovel: Die „Big Player“ der Internetwirtschaft rufen nach adäquaten Reaktionen – so Bahnchef Dr. Grube



7 Mrd. Euro jährlich: Staatssekretär Gatzler stellt eine Perspektive für den Finanzbedarf der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in Aussicht



### Planungssicherheit für Ausbau und Erhalt der kommunalen Verkehrsinfrastruktur

Da kamen die guten Nachrichten gerade recht, die Werner Gatzler, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, bei der Kölner Jahrestagung im Gepäck hatte. Das Finanzpaket im Volumen von jährlich 7 Mrd. Euro, das der Bund den Ländern als Angebot unterbreitet hatte, könnte das bisherige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die Regionalisierungs- und die Entflechtungsmittel auch nach 2019 fortschreiben und damit langfristig Planungssicherheit schaffen für Aus- und Neubau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Zugleich warb Gatzler um Verständnis, wenn diese Mittel in die anstehende Reform der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern eingeflochten werden müssten, und betonte das Festhalten an der Zweckbindung und die erforderliche Transparenz beim Einsatz der Finanzmittel. VDV-Präsident Jürgen Fenske schloss einen deutlichen Appell an die Länder an, dem guten Signal aus Berlin ohne Einschränkung zuzustimmen, um den belastenden Investitionsstau der letzten Jahre endlich auflösen zu können.

Oliver Wittke, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages, hatte eine weitere frohe Botschaft für die rund 900 Gäste der Jahrestagung. Er vermeldete die tagesaktuelle Berliner Entscheidung, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in die Investitionsförderung zu integrieren und den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Fahrzeugen in das 3,5 Mrd. Euro schwere Förderprogramm für kommunale Infrastruktur aufzunehmen. Einen „Beitrag der Berliner Koalition zu Ihrer Tagung“ nannte Wittke die Öffnung des Gemeinde-Investitionsfonds für Barrierefreiheit im ÖPNV und beantwortete damit die drängende Frage nach deren Finanzierbarkeit. Dieses Entgegenkommen der Bundespolitik ist nicht zuletzt ein Resultat beharrlicher Verbandsarbeit.

Die Einführung neuer Techniken ist von der Politik mitzutragen, betont MdB Wittke im Gespräch



**Viel Bewegung auch bei Treff- und Festabend**  
Selbst die kommunikativen Abende der Jahrestagung in Köln haben die Beweglichkeit der Branche unter Beweis gestellt. Der mobile Treffabend an Bord der MS RheinEnergie bot den begeisterten Gästen angeregte Gespräche vor einem sanft vorüberziehenden Rheinpanorama. Erstmals saßen führende Repräsentanten aus Verkehrsunternehmen, Wirtschaft und Politik nicht nur sinnbildlich in einem Boot, sondern genossen den ungewohnten Blick auf die Heimat des Gastgebers KVB. In diesem ungewohnten Rahmen wurde nebenbei auch Geburtstag gefeiert und der Verlagsleitung der NahverkehrsNachrichten zum 60-jährigen Bestehen eine Torte kredenzt – ein süßer Abschluss für einen Treffabend der anderen Art.



Bereit für neue Wege: Die Branche zeigt beim Treffabend der VDV-Jahrestagung keinerlei Wasserscheu

Besonders bewegt war auch der festliche Galaabend im Kölner Gürzenich. An der ältesten Adressen der Stadt, für gewöhnlich mit Karnevalsfeiern gleichgesetzt, wurde das ehrwürdige Ambiente durch den Kölner Jugendchor St. Stephan bis in die Grundfeste erschüttert: Der spektakuläre Auftritt der rund 80 farbenfroh gekleideten Sänger brachte die Gäste schon beim Empfang in Wallung. Als der Chor später von Gospel über das traditionelle kölsche Liedgut bis hin zu Pop und Hiphop sein ganzes Können zeigte, kochte der Saal und beschloss den fulminanten Auftritt mit stehenden Ovationen. Der Staffelstab, den die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) als Gastgeber der Jahrestagung 2016 von der KVB übergeben bekamen, wird durch diesen wunderbaren Abend kaum leichter geworden sein.

**Kai Uhlemann**  
Messen und Veranstaltungen  
T 0221 57979-151  
uhlemann@vdv.de

# Viertes Eisenbahnpaket: Ende in Sicht

Die Arbeit des VDV-Europabüros war im dritten Jahr in Folge bestimmt durch das Vierte Eisenbahnpaket. Während für die technische Säule ein Kompromiss zwischen Rat und Parlament erzielt werden konnte, laufen die Verhandlungen zur politischen Säule auch 2016 weiter.

Wieder einmal beschäftigten sich die europäischen Institutionen 2015/2016 mit einer Vielzahl an Themen, die unsere Branche betreffen: europaweite elektronische Informations- und Fahrscheindienste, die Zukunft städtischer Mobilität und der neue Europäische Fonds für Strategische Investitionen (EFSI) waren zentrale Themen neben der Halbzeitanalyse des Weißbuchs zum Verkehr 2011. Den Schwerpunkt der Arbeit des VDV-Europabüros bildete jedoch erneut das Vierte Eisenbahnpaket, dessen Verhandlungen inzwischen drei Jahre andauern.

## Grünes Licht für die technische Säule

Nachdem sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat bereits 2014 ihre jeweiligen Standpunkte zu den drei technischen Gesetzestexten festgelegt hatten, fanden im ersten Halbjahr 2015 Trilogverhandlungen zwischen Parlament, Rat und Kommission statt. Aufgrund der starken Zusammenhänge zwischen den drei Texten wurden die Sicherheitsrichtlinie, die Interoperabilitätsrichtlinie und die ERA-Verordnung im Trilog gleichzeitig besprochen.

Während der VDV mit der technischen Säule grundsätzlich einverstanden ist und sich dadurch Verbesserungen für den Eisenbahnverkehr verspricht, war es dennoch erforderlich, die Institutionen auf einige Aspekte in den Texten hinzuweisen, für die in den Trilogverhandlungen Lösungen gefunden werden mussten, die die Eisenbahnbranche nicht zu sehr belasten sollten. Dazu zählte, dass kleine Infrastrukturnetze und Nebenbahnen von den Anforderungen in der Sicherheits- und der Interoperabilitätsrichtlinie ausgenommen werden sollten; dass auf eine bürokratische Voranmeldung neuer Verkehre weitestgehend verzichtet werden sollte; dass die ERA nur bei staatlich erlassenen nationalen Sicherheitsvorschriften einbezogen werden soll und nicht bei Bestimmungen auf geringerer hierarchischer Ebene; und dass neue Genehmigungsverfahren nicht nach jeder Änderung, sondern nur nach umfangreichen Änderungen am Fahrzeug oder Schienensystem erfolgen sollten. Insbesondere setzte sich der VDV für eine Ausnahme von Tram-Trains und Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) vom Anwendungsbereich der technischen Säule ein, woraufhin die Kommission zumindest für Tram-Trains einen neuen Paragraphen (Art. 1(5)) in die Interoperabilitätsrichtlinie aufnahm,

der sich grob an der deutschen LNT-Richtlinie orientiert und etwas Flexibilität zulässt.

In dem im Juni 2015 gefundenen Kompromiss zwischen Parlament und Rat sind zwar nicht alle vom VDV aufgezeigten Aspekte vollständig zufriedenstellend gelöst, doch es wird sich erst in der Umsetzung zeigen, welche Auswirkungen die gefundenen Regelungen im Einzelnen haben werden. Der formale Beschluss der Gesetzestexte, welche die technische Säule formen, durch Rat und Parlament sollte im Frühjahr 2016 beendet sein, so dass zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses damit gerechnet werden kann, dass die Gesetze in Kürze in Kraft treten werden.



Gespräche über die EU-Verkehrspolitik: Am Abend der Präsidiumssitzung in Brüssel im April 2015 richtete der VDV ein parlamentarisches Abendessen aus

## Sechs Monate Ratsverhandlungen über die politische Säule des Eisenbahnpakets

Parallel dazu berieten die EU-Mitgliedstaaten seit dem zweiten Halbjahr 2014 im Rat über die beiden „politischen“ Gesetzesvorlagen: die Revision der „Recast“-Richtlinie 2012/34 sowie die der Verordnung 1370/2007. Nachdem zunächst noch 2014 durch die italienische Ratspräsidentschaft die Positionen der Mitgliedstaaten zu zentralen Aspekten der Gesetzestexte abgefragt wurden, begannen 2015 unter lettischer Ratspräsidentschaft detailliertere Diskussionen, die im Juni in einen Fortschrittsbericht mündeten. Luxemburg führte ab Juli 2015 die Verhandlungen weiter voran und erzielte am 8. Oktober 2015 einen Beschluss des Rates.

Die vom Rat vorgesehenen Änderungen der Verordnung 1370 für den Eisenbahnverkehr haben auf den deutschen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) voraussichtlich nur geringe Auswirkungen. Die Forderung, dass das „Eisenbahnpaket“ keine Änderungen für Bus und Tram beinhalten soll, hat der Rat weitgehend übernommen. Weiterhin hat der Rat im Sinne der VDV-Position zahlreiche missverständliche oder gar schädliche Regelungen abgemildert. Insbesondere das vom Parlament geforderte querverbundschränkende „Unterkompensationsverbot“ hat sich der Rat nicht zu eigen gemacht. Die vom Rat vorgesehenen Änderungen der „Governance“-Richtlinie 2012/34 entschärfen die erheblichen Trennungsanforderungen des Kommissionsvorschlags für integrierte Eisenbahnunternehmen weitgehend. Während im Allgemeinen der Ratstext ob seiner Stringenz zu befürworten ist, sind einige Punkte in der Position des Parlaments besser geregelt. Ausnahmen für kleine Bahnen und Nebenbahnen von den Unbundling-Anforderungen sind in dem Ratstext bspw. nur rudimentär angelegt. Zudem lehnt der Rat die – vom VDV unterstützte und vom Parlament geforderte – ex ante Kontrolle der Trassenpreise durch die Regulierungsbehörde ab.

#### **Trilogie zur politischen Säule – ein Ende in Sicht?**

Mit dem Ratsbeschluss im Oktober begonnen die Trilogieverhandlungen zwischen Parlament, Rat und Kommission zur politischen Säule, welche der VDV eng begleitete, indem er die Beschlüsse von Rat und Parlament an wichtigen Stellen kommentierte. Da der Beschluss des Europäischen Parlaments 2014 vor den Europawahlen getroffen worden war, haben nun insbesondere die neuen Europaabgeordneten teilweise Schwierigkeiten, sich an diese Positionierung zu halten, an der sie nicht beteiligt waren; auch die Berichterstatter zu den Dossiers haben gewechselt. Den Berichterstatter zur Verordnung 1370/2007, Wim van de Camp, MdEP (Niederlande), wies der VDV daher mit Nachdruck darauf hin, dass sich die Revision der Verordnung auf den Eisenbahnverkehr beschränken und städtische Verkehre unberührt lassen sollte. Dem Berichterstatter zur Richtlinie 2012/34, David-Maria Sassoli, MdEP (Italien), schrieb der VDV gemeinsam mit dem italienischen Verband ASSTRA und dem internationalen Dachverband Union Internationale des Transports Publics (UITP) einen Brief mit der Bitte, sich für die Ausnahme kleiner Verkehrsnetze und Nebenbahnen von den Unbundling-Anforderungen einzusetzen (was der Position des Parlaments aus dem Jahr 2014 entspricht).

Zur Zeit des Redaktionsschlusses besteht aufseiten der EU-Institutionen der Wunsch, die Trilogieverhandlungen bis zum Frühjahr 2016 abzuschließen. Ob dieser Zeitplan angesichts der Komplexität und Relevanz der Texte realistisch ist, mag bezweifelt werden. Relativ sicher wird der finale Text flexibler und weniger dogmatisch ausfallen als der ursprüngliche Kommissionsvorschlag vom Januar 2013, zu-

mal sowohl der Rat als auch das Parlament die Kommissionstexte an vielen Stellen abgeschwächt hatten, u. a. was die Unbundling-Anforderungen sowie die Verpflichtung zum Ausschreibungswettbewerb betrifft. Andererseits wurden bspw. mit den sog. Effizienzkriterien im Laufe der Verhandlungen auch völlig neue Ansätze in die Gesetzestexte eingebracht, die es dem Parlament und dem Rat zwar ermöglichten, eine politische Einigung zu erzielen, die jedoch für den praktischen Betrieb untauglich sind. Es ist zu befürchten, dass diese Konzepte in den finalen Texten erhalten bleiben. Allerdings muss auch erwähnt werden, dass wichtige Passagen im Kommissionstext, die aus Sicht des VDV für die Branche des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) enorme Risiken bedeutet hätten, durch Rat und Parlament abgeändert worden sind, was sich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch in der finalen Version der Texte durchsetzen wird. Hierfür wird sich der VDV in den letzten Wochen und Monaten der Verhandlungen weiterhin einsetzen.

#### **Annika Stienen**

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

#### **Tina Marie Lesch**

*Referentin*  
T 0032 2 4333157  
lesch@vdv.de

# Verkehrspolitische Halbzeitbilanz aus Sicht des VDV

Bund und Länder haben 2015/2016 viele wichtige Impulse für die Mobilität mit Bussen und Bahnen gesetzt. Neben der Einigung zur Fortschreibung der Regionalisierungsmittel und des Bundesprogramm zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das zukünftig auch für die Sanierung geöffnet werden soll, ist ferner die Aufnahme der weiteren Realisierung der Barrierefreiheit in den Katalog der förderfähigen Investitionen im Kommunalinvestitionsförderungsfonds ein wichtiges Ergebnis für die Branche. Mit der Unterzeichnung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) konnte darüber hinaus die dringend notwendige Mittelerhöhung für die Schieneninfrastruktur in Deutschland festgeschrieben werden. Das „Memorandum of Understanding“ (MoU) zur beschleunigten Zulassung von Zügen sowie die seit vielen Jahren geforderte Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes sind weitere zentrale Zielmarken, mit denen 2015/2016 die Angebote für jährlich rund 10 Mrd. Fahrgäste allein im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gesichert werden konnten.

## VDV-Verbandsbeirat 2015: Auftakt der verbandspolitischen Kommunikation

Traditionell bildet der in der zweiten Sitzungswoche des Deutschen Bundestages in Berlin stattfindende Verbandsbeirat des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) jedes Jahr den Auftakt der verbandspolitischen Arbeit.



VDV-Verbandsbeirat im Januar 2015: VDV-Präsident Jürgen Fenske gibt einen Ausblick auf die offenen Fragen bei der ÖPNV-Finanzierung durch Bund und Länder

Vor rund 60 Vertretern der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder, der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, der Unternehmen, der Gewerkschaften und der Wissenschaft fasste VDV-Präsident Jürgen Fenske mit seinem Eingangsstatement den Entscheidungsbedarf für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr zusammen. Im Mittelpunkt standen dabei die haushalterischen Risiken von Globalzuweisungen des Bundes an die Länder sowie die Risiken für die Kostenentwicklung der Güterbahnen durch die Umrüstung auf leisere Bremsen.

## Gespräche im Deutschen Bundestag

Der Austausch mit der Politik über die unterschiedlichen Vorschläge zur zukünftigen Ausgestaltung der Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs und über die Belastung des Schienengüterverkehrs durch eine deutliche Kostensteigerung sowie die gleichzeitige Entlastung anderer Verkehrsträger wurde in den Folgemonaten mit den Fraktionen von CDU/CSU, SPD, Die Linke

KPV und SGK: Norbert Mauren und Lars Wagner, Abteilung Kommunikation im VDV im Gespräch mit Norbert Bude, Vorsitzender der Bundes-SGK, Roland Schäfer, Präsident des DStGB sowie Dr. Manfred Sternberg, Geschäftsführer der Bundes-SGK

und Bündnis 90/Die Grünen im Rahmen von Einzelgesprächen fortgesetzt. Das Format bot Gelegenheit, Ideen und Anregungen zu Finanzierungs- und Förderkonzepten auch im Detail mit Abgeordneten und Mitarbeitern zu vertiefen. Dabei wurde über die Parteigrenzen hinweg festgehalten, dass die auf der Weltklimakonferenz in Paris vereinbarten Klimaschutzziele nur mit einer deutlichen Stärkung des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs (ÖV) erreicht werden können. Auch über den Beitrag der Branche zur Bewältigung der enormen Herausforderungen mit Blick auf die Situation von Flüchtlingen und Asylsuchenden in Deutschland wurde gesprochen. Als innovatives Beispiel ist der von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) eingesetzte Sonderzug zum Sammeln von Sachspenden zu nennen.

## Kommunalpolitische Vorfelddorganisationen von CDU/CSU und SPD

Die weitere Ausgestaltung des ÖPNV in Stadt und Land gehörte darüber hinaus zu den Schwerpunktthemen der politischen Arbeit der kommunalen Vorfelddorganisationen der Regierungsparteien CDU/CSU und SPD. Sowohl die Kommunalpolitische Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands“ (KPV) als auch die „Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in der Bundesrepublik Deutschland“ (Bundes-SGK) richteten Fachkon-



ferenzen und Delegiertenversammlungen aus, bei denen der VDV mit Informationsständen sowie Referenten vertreten war.

### Rheinischer Abend des VDV: Treffpunkt für Politik, Verbände und Unternehmen

Der VDV lädt jedes Jahr nach der parlamentarischen Sommerpause Abgeordnete und Mitarbeiter des Deutschen Bundestages sowie Vertreter des Bundes und der Länder, der VDV-Mitgliedsunternehmen, anderer Verbände und der Industrie zum „Rheinischen Abend“ ein. Nach der obligatorischen Begrüßung durch Jürgen Fenske, Präsident des VDV, und Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des VDV, stehen im Hauptstadtbüro am Leipziger Platz vor allem Gespräche und die Kontaktpflege in lockerer Atmosphäre im Mittelpunkt des Abends.

Im Herbst 2015 haben mehr als 160 Gäste teilgenommen und nutzten die Veranstaltung für einen regen Austausch über die aktuellen verkehrspolitischen Herausforderungen. Vor allem die zeitgleich vereinbarte Aufstockung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie die Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus dominierten an diesem Abend die Gespräche. Nach jahrelangen Verhandlungen wurden diese wichtigen Ergebnisse für die finanzielle Planungssicherheit und die Weiterentwicklung des regionalen Eisenbahnverkehrs und des allgemeinen ÖPNV begrüßt.

Rheinischer Abend 2015: Wolfgang Schwenk, Leiter VDV-Hauptstadtbüro im Gespräch mit der Geschäftsführung des VDV eTicket Service, Drs. Ing. J. (Sjef) A.L. Janssen und Nils Zeino-Mahmalat (v.l.n.r.)



### VDV-Politikbrief

Ideen und Vorschläge zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV beinhaltet der VDV-Politikbrief, mit dem regelmäßig Entscheider aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Gewerkschaften und Verbänden über die aktuelle verkehrspolitische Arbeit im Bund, in den Ländern und auf EU-Ebene informiert werden. Darüber hinaus wurde in den Ausgaben des VDV-Politikbriefes über viele weitere Branchenthemen berichtet: Im Bereich öffentlicher Personenverkehr ist etwa der weitere Ausbau der Barrierefreiheit zu nennen. Die wichtige Förderung des Linienverkehrs mit Bussen durch die Bundesländer, die Liberalisierung des Fernbusmarktes oder etwa die Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahnen sind weitere Beispiele für die Themensetzung in



VDV-Politikbrief: Ausgabe 03.15, erschienen im November 2015

diesem Politikfeld. In der Sparte Schienengüterverkehr dominierte vor allem die Lärmsanierung der Güterwagenflotte die Agenda des VDV-Politikbriefes, die eine herausragende Rolle bei der Akzeptanz in der Bevölkerung spielt, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Aber auch viele Querschnittsthemen fanden ausreichende Berücksichtigung. Hier ist etwa die Verkehrssicherheit an Bahnübergängen zu nennen, das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), die Wertsteigerung von Immobilien durch eine ÖPNV-Anbindung, das EU-Weißbuch Verkehr oder der Europäische Fonds für strategische Entwicklungen (EFSI).

Maßgebend für die Auswahl der Inhalte, die übersichtlich zusammen mit Grafiken und Schaubildern auf einer Seite aufbereitet sind, sind grundsätzlich die Aktualität im politischen Raum und die gleichzeitige Relevanz innerhalb der Branche.

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

### Wolfgang Schwenk

Leiter VDV-Hauptstadtbüro  
T 030 399932-10  
[schwenk@vdv.de](mailto:schwenk@vdv.de)

### Norbert Mauren

Politische Kommunikation  
T 030 399932-17  
[mauren@vdv.de](mailto:mauren@vdv.de)

# Der VDV: Kurz einmal zurück – und in die Zukunft

25 Jahre Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – die VDV-Jubiläumsbroschüre gibt einen Einblick in die Geschichte, Entstehung und Weiterentwicklung des Branchenverbandes. Geprägt wird die Gegenwart jedoch durch ein Thema, das auch die Branche des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor neue Herausforderungen stellt: Die Versorgung und Beförderung von Flüchtlingen vor Ort. Für den Erfahrungsaustausch richtete der VDV im Mitgliederbereich eine Landingpage ein. Mit einem Zukunftsthema beschäftigte sich der Ausschuss für Marketing und Kommunikation (AMK): neue Arbeitsmethoden in Zeiten der Digitalisierung.

Vor rund 25 Jahren ging die erste Website online – und zwar für die Europäische Organisation für Kernforschung (CERN) bei Genf. Heute ist eine Welt ohne das World Wide Web kaum noch vorstellbar. Laut Internet Live Stats sind fast 1 Mrd. Websites weltweit online.

Das mobile Internet, Google und Facebook gab es 1989/1990 noch nicht – und damit auch keine schnelle digitale Kommunikation. Dennoch bewegten die Verkehrsunternehmen in Ost- und Westdeutschland nach dem Mauerfall gemeinsam in kurzer Zeit viel, vor allem in Berlin. Die unkomplizierte Soforthilfe der Verkehrsunternehmen aus den „alten“ Bundesländern nach der Grenzöffnung war ein Schlüsselmoment für den schnellen Zusammenschluss dreier Verbände zu einem Verband – dem VDV.



Die VDV-Jubiläumsbroschüre blickt zurück auf 25 Jahre Verbandsgeschichte

25 Jahre später ist aus dem damaligen Unternehmensverband ein Branchenverband geworden, in dem mittlerweile mehr als 600 Mitglieder vertreten sind. Der VDV hat in den letzten Jahren eine Vielzahl an Herausforderungen gemeistert – und die Anforderungen an die Branche nehmen weiter zu.

## Onlineplattform für Mitglieder zu Flüchtlingsfragen

In der digitalen Welt von heute haben die Menschen weit mehr und schneller Informationen zu verarbeiten als noch vor 25 Jahren. Schnelle Kommunikationswege sind daher erforderlich, damit die richtigen Informationen gebündelt und in relativ kurzer Zeit an die Zielgruppe weitergegeben werden können. Besonders vielschichtig und gesellschaftspolitisch von hoher Relevanz ist aktuell das Flüchtlingsthema.

Die Versorgung von Flüchtlingen bewegt auch die Verkehrsunternehmen, die aktiv vor Ort mit verschiedenen Maßnahmen helfen. Aus vielen Gesprächen mit Mitgliedern und in unterschiedlichen Gremiensitzungen wurde deutlich, dass dieses Thema alle Unternehmen beschäftigt und vor Ort unkomplizierte und schnelle Lösungen z. B. im Bereich Ticketing und Beförderung von Flüchtlingen umgesetzt werden müssen. Ein branchenweiter Erfahrungsaustausch über bereits umgesetzte Maßnahmen vor Ort ist dabei eine große Hilfestellung.



Aufbruchsstimmung nach Öffnung der Mauer im Herbst 1989

## Ein „vierteljahrhundert“ VDV

Anlässlich des 25-jährigen Bestehens hat der VDV in diesem Jahr die 60-seitige Jubiläumsbroschüre „vierteljahrhundert“ veröffentlicht. In Interviews, Gastbeiträgen und Statements beschreiben Gründungsväter, Zeitzeugen und Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft das Wirken des VDV in den Jahren 1989/1990 sowie in den Jahren des Aufbaus und der Entwicklung des Branchenverbandes im wiedervereinigten Deutschland. Die Broschüre blickt auch zurück auf die Erfolgsgeschichte der deutschen Eisenbahnverbände, die in diesem Jahr ihr 170-jähriges Jubiläum feiern.

Um seinen Mitgliedern einen praxisnahen und schnellen Austausch zu ermöglichen, hat der VDV deshalb im Mitgliederbereich die Onlineplattform „Infos zu Flüchtlingsfragen“ eingerichtet, auf der zu verschiedenen Bereichen wie Ticketing und mehrsprachige Informationsmedien für Flüchtlinge Beispiele aus den Verkehrsunternehmen vorgestellt werden. Mit einem Rundschreiben und einem Brief des VDV-Präsidenten Jürgen Fenske an die Mitgliedsunternehmen hatte der Verband darum gebeten, Best-Practice-Beispiele einzureichen. Mit den Informationen aus den Unternehmen konnten die verschiedenen Maßnahmen und Erfahrungen im Mitgliederbereich veröffentlicht werden. Die Onlineplattform wird kontinuierlich um aktuelle Informationen erweitert.

VDV-Mitglieder können weiterhin ihre Maßnahmen und Projekte an den VDV mailen: [algan@vdv.de](mailto:algan@vdv.de).

Für einen schnellen Erfahrungsaustausch werden im VDV-Mitgliederbereich auf der Online-Plattform „Informationen zu Flüchtlingsfragen“ die Best-Practices aus den Verkehrsunternehmen aufgezeigt



### Neue Wege im digitalen Wandel finden

Die Zukunft beginnt heute, denn der Wandel der digitalen Welt hat längst begonnen. Arbeitswelten werden neu definiert. Unternehmen und Start-ups wenden bereits neue Arbeitsmethoden zur schnellen Ideenfindung an, um kundengerechte, innovative Produkte und Lösungen zu entwickeln. Innovation bedeutet aber nicht immer „neu“, sondern „besser“, „einfacher“ und „effizienter“. Dafür muss man die Bedürfnisse des Kunden kennen – vor allem aber muss man den Kunden als Menschen sehen, nicht als abstrakte, datenbasierte Zielgruppe.

Der AMK wollte genau diese neuen Perspektiven in der Arbeitswelt auch jungen Mitarbeitern aus den Verkehrsunternehmen zeigen. In einem fünf-tägigen Workshop in Berlin konnten 20 Mitarbeiter aus den Unternehmen der AMK-Mitglieder unter Anleitung der Agentur „Dark Horse“ die Design-Thinking-Methode kennenlernen und ausprobieren. Die Teilnehmer widmeten sich in vier Teams jeweils einer ÖPNV-bezogenen Frage bzw. Problemstellung. Ziel war es, am Ende auf den Nutzer zugeschnittene Lösungen zu entwickeln, die den AMK-Mitgliedern in einer Art „Pitch“ vorgestellt wurden. Vor allem sollten die Teilnehmer abseits von festen Unternehmensstrukturen freie, kreative und innovationsorientierte Arbeitsmethoden kennenlernen.

### Was ist Design Thinking?

Am Anfang steht immer das Verstehen – das Verstehen des Kunden und seiner Probleme. Was so einfach klingt, ist dennoch komplex. Denn der Kunde und seine Bedürfnisse sind vielschichtig – es kommt darauf an, am Ende die für den Kunden (nicht für das Unternehmen) geeignete Lösung zu finden. Das funktioniert nur, wenn man mit dem Kunden und vor allem mit dem Nichtkunden spricht.



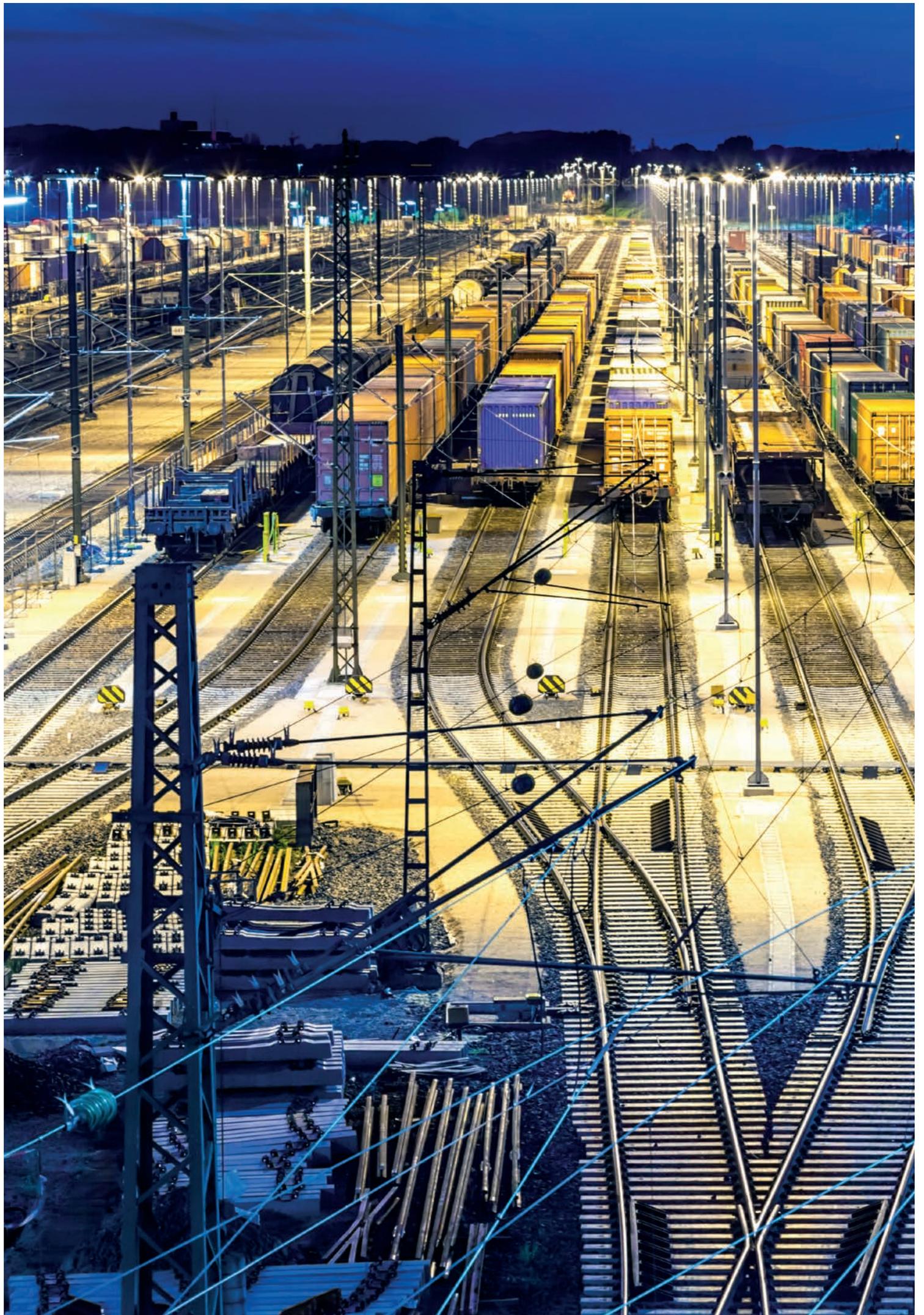
Die Design Thinking-Projektwoche des AMK motivierte Mitarbeiter aus den ÖPNV-Unternehmen, frei und innovationsorientiert zu arbeiten

So mussten die Teilnehmer des Workshops auf die Straße gehen und Passanten zum Thema ÖPNV interviewen – nicht mit vorgefertigten Interviewfragen, sondern spontan. Nur so können auch überraschende Informationen vom Kunden kommen. Die Informationen werden dann gefiltert – woraus Ideen für eine Lösung entstehen. Aus den Ideen werden zur Veranschaulichung Prototypen gebaut – meist aus einfachen Materialien wie Pappe oder Styropor. Die Prototypen werden dann (wieder auf der Straße) möglichen Nutzern präsentiert und bei Nichtgefallen so lange weiterentwickelt, bis sie dem Kundenbedürfnis entsprechen (iterativer Prozess).

Die Idee hinter Design Thinking versteht man am besten, wenn man es selbst ausprobiert. Eine Einführung in die Methode bekommen die Teilnehmer auch auf dem VDV-Marketing-Kongress am 8./9. November 2016 in Berlin. Der diesjährige VDV-Marketing-Kongress wird sich vor allem mit der Frage beschäftigen, wie Digitalisierung und neue Medien die Marktbearbeitung und Entscheidungsfindung im ÖPNV verändern. Was sind die Trends im Onlinemarketing? Wie funktioniert Retargeting? Welche digitalen Chancen und Grenzen gibt es für kleine und mittlere Verkehrsunternehmen? Welche Herausforderungen gibt es für traditionelle Unternehmen und wie kann Design Thinking dabei helfen, sie anzunehmen?

**Lars Wagner**  
VDV-Pressesprecher  
und Leiter Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit  
T 030 399932-14  
[wagner@vdv.de](mailto:wagner@vdv.de)

**Rahime Algan**  
Verbands-  
kommunikation  
T 030 399932-18  
[algan@vdv.de](mailto:algan@vdv.de)



---

# Wirtschaft und Recht

---

# Das EU-Steuerrecht fördert klimafreundliches Verkehrsverhalten schon jetzt, aber noch nicht alle machen mit

Das Pariser Klimaschutzabkommen verlangt den Unterzeichnerstaaten ehrgeizige Anstrengungen ab. Wer die Wende beim Klimaschutz will, kommt an der Verkehrswende nicht vorbei. Denn allein die Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsmittel birgt ein Einsparpotenzial bei Klimagasen von bis zu 30 Prozent. Auch mit Steuern lässt sich die Verkehrsmittelwahl lenken. In Deutschland ist die Steuer auf Fahrpreise im EU-Vergleich aber zu hoch, gemeinschaftsrechtliche Entlastungsoptionen sind ungenutzt. Dies gilt besonders für die Umsatzsteuer im Fernverkehr.

Um das Jahr 2010 wurde die steuerpolitische Agenda in Deutschland – vor allem aus fiskalischen Erwägungen – von der Diskussion um die Abschaffung der ermäßigten Umsatzsteuersätze beherrscht (Jahresbericht 2010/2011). Im Fokus der Verbandsarbeit stand der Erhalt des reduzierten Steuersatzes für Fahrausweise im Nahverkehr (7 Prozent statt 19 Prozent). Denn Busse und Bahnen sind **die** strategischen Partner im Klimaschutz. Sie müssen nicht be-, sondern vielmehr entlastet werden. Zwar hält die Rechtfertigungsdiskussion über Entlastungstatbestände wie den ermäßigten Umsatzsteuersatz an (BT-Drs. 18/4693, S. 4), allerdings steigt die Akzeptanz bei den Ermäßigungen mit sozial- und gesellschaftspolitischer Wirkung. Der reduzierte Steuersatz für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird mittlerweile parteiübergreifend als unverzichtbar erkannt und gewinnt in der klimapolitischen Diskussion sogar an Gewicht. Die Bundesregierung stellt im 25. Subventionsbericht (BT-Drs. 18/5940, S. 295) folgerichtig klar, dass derzeit „keine Pläne zur Änderung der Regelung“ bestehen.

Der Diskurs muss vor dem Hintergrund des Pariser Abkommens weitergeführt werden, denn die

Steuerbelastung der Fahrpreise in Deutschland ist im EU-Vergleich zu hoch, besonders im Fernverkehr (Europakarte). Die EU-Kommission befürwortet schon lange ermäßigte Steuersätze „zur Förderung des Angebots bestimmter (...) Dienstleistungen“ und „als Anreiz für bestimmte Verhaltensweisen“. Ausdrücklich genannt werden soziale Gesichtspunkte, öffentliche Verkehrsmittel sowie der Umweltbereich. Zudem sollten die reduzierten Sätze einheitlich auf eine ganze Kategorie angewandt werden (KOM(2007) 380, S. 12 f.). Das Gemeinschaftsrecht erlaubt Ermäßigungen für den Personennah- und -fernverkehr. Die Tarifbelastung wird im EU-Durchschnitt auf ein Drittel reduziert. Besonders engagierte Länder wie Großbritannien, Irland, Dänemark, Malta oder Luxemburg dürfen sogar ihre Steuersätze unterhalb des Mindestsatzes fortführen bzw. mit Vorsteuerabzug weiter befreien. Gerade das hohe Verkehrsvolumen im Individualverkehr auf Fernstrecken könnte durch eine Stärkung des kollektiven und umweltverträglicheren Verkehrs mit Fernlinienbussen und Schienenbahnen durch eine Umsatzsteuerentlastung der Tarife sanft auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) umgelenkt werden.

## Ermäßigte Besteuerung von Personenbeförderungsleistungen | Vergleich EU-Recht, nationales Recht

Steuersatz und Rechtsgrundlage	Anwendungsbereich der Ermäßigung
<b>EU-RECHT:</b> Mindeststeuersatz: 5 Prozent <sup>1)</sup> Art. 98 Abs. 2 i. V. m. Anh. III Nr. 5 RL 2006/112/EG (MwStSystRL)	<b>BEFÖRDERUNG VON PERSONEN:</b> – alle Verkehrsarten – Nah- und Fernverkehr
<b>NATIONALES RECHT:</b> Ermäßigter Steuersatz: 7 Prozent § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG (Hinweis: Regelsatz = 19 Prozent gem. § 12 Abs. 1 UStG)	<b>BEFÖRDERUNG VON PERSONEN:</b> – begünstigte Verkehrsarten – Schienenbahnverkehr – Verkehr mit Oberleitungsomnibussen – genehmigter (bzw. gleichgestellter <sup>2)</sup> ) Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen – Taxen, Seilbahnen, Fähren, Linienverkehr mit Schiffen – nur im Nahverkehr, d. h. – innerhalb einer Gemeinde oder – Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 km

<sup>1)</sup>Zwei ermäßigte Sätze zulässig gem. Art. 98 Abs. 1 i. V. m. Art. 99 Abs. 1 MwStSystRL; Art. 110 erlaubt zudem die Beibehaltung von Steuersätzen unterhalb der Mindestsätze unter weiteren Voraussetzungen; Art. 371 i. V. m. Anhang X Teil B Nr. 10 erlaubt die Beibehaltung von Befreiungen bestimmter Personenbeförderungsleistungen unter weiteren Voraussetzungen

<sup>2)</sup>Zu den gleichgestellten Verkehrsarten vgl. Abschnitt 12.13 Absatz 4 UStAE



# Autonome Straßenfahrzeuge als zukünftiger Teil des ÖV

Die Entwicklung und der Einsatz fahrerloser Straßenfahrzeuge können einen disruptiven Effekt auf den Verkehrsmarkt haben, der die heutigen Nutzungsmuster, Besitz- und Geschäftsmodelle grundlegend verändern kann. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) macht mit einem Positionspapier die Branche und die Politik gleichermaßen auf Chancen und Risiken für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufmerksam.

Von fast allen Automobilherstellern und namhaften Zulieferern, aber auch von Technologie- und Internetgiganten ist bekannt, dass sie nicht nur an der Automatisierung des Fahrens, sondern an autonomen Fahrzeugen forschen. Es ist noch nicht abzusehen, wann diese Fahrzeuge auch in Deutschland in großer Zahl auf den Markt kommen werden. Bereits heute können hoch automatisierte Fahrzeuge Teilaufgaben wie z. B. eine Autobahnfahrt oder das Einparken übernehmen. Aber kaum eine andere aktuelle Innovation besitzt das Potenzial, das Verkehrsgeschehen so tief greifend und dramatisch zu verändern wie das wirklich selbst fahrende und selbst steuernde Straßenfahrzeug, denn es kann im Prinzip alles sein: ein privates Auto, ein Taxi, ein Bus, ein Carsharing-Fahrzeug oder ein Sammeltaxi.

## Bedrohung für den öffentlichen Verkehr (ÖV)

Das autonome Fahrzeug macht das Autofahren für viele wesentlich attraktiver und sicherer: Man kann während der Fahrt telefonieren, schlafen, online surfen. Dies kann weite Pendelentfernungen und eine völlige Zersiedelung begünstigen. Am Zielort steigt man vor der Tür aus, danach sucht sich das Fahrzeug selbstständig einen Park- und ggf. Ladeplatz. Man kann es ohne Führerschein benutzen – es könnte sogar die Kinder automatisch zu ihren Aktivitäten bringen. Das heutige Alleinstellungsmerkmal des ÖV, das „Gefahrenwerden“, geht verloren. Selbst Zugreisen und Hotelübernachtungen werden schon infrage gestellt.

## Chancen für den ÖV

Das autonome Fahrzeug kann aber auch als Teil des ÖV mit einer Flotte von „Roboter-Minibus-Taxis“

eine historische Chance sein: eine ideale Ergänzung zu einem Hochleistungs-ÖPNV. Ein perfektes Carsharing-Auto, das auf Zuruf zum Fahrgast kommt und ihn am Ziel absetzt. Oder ein Minibus, mit dem auch schwach ausgelastete Buslinien fahrerlos im dichten Takt bedient werden können. Warum sollte man sich noch ein eigenes Auto kaufen, wenn man sich bei Bedarf jederzeit eines rufen kann? So könnten voll autonome Fahrzeugflotten einerseits den ÖV stärken und andererseits eine Alternative zum Besitz eines privaten Pkw sein. Auf diese Weise eröffnen sich Chancen für nachhaltige Verkehrskonzepte, die umfassende Mobilität mit viel weniger (effizient genutzten) Autos, weniger Autoverkehr und mehr ÖPNV realisieren.

Im Ausland finden sich bereits erste Beispiele. Durch Modellprojekte wie durch das VDV-Mitglied PostAuto in der Schweiz könnten bereits heute die Chancen und Möglichkeiten einer Integration von autonomen Fahrzeugen in den ÖPNV demonstriert werden, z. B. durch den Einsatz autonomer Shuttles zur Anbindung von abgelegenen Standorten an eine Schienenstrecke oder zur feinräumigen Erschließung. In Deutschland gilt es, diese jetzt zu initiieren.

## Handlungsempfehlungen: Was ist jetzt zu tun?

Die ÖV-Branche muss sich aktiv mit den Möglichkeiten und Folgen autonomer Fahrzeuge auseinandersetzen. Es gilt, der Politik und insbesondere den kommunalen Eigentümern einerseits die verkehrspolitischen Folgen (noch mehr Autoverkehr) und andererseits die existenziellen Risiken zu vermitteln, die darin bestehen, wenn das öffentliche Verkehrsunternehmen nur noch auf Restverkehre verwiesen würde. Für die Verkehrsunternehmen und -verbände bzw. für die Branche des ÖV insgesamt gilt es aus strategischer Sicht, sich als Integrator aller Mobilitätsangebote zu positionieren und sich bereits heute mit den Kunden zu vernetzen und sie durch Services langfristig zu binden.



Autonomes Shuttle auf dem Place de la Planta in der Stadt Sitten/Sion in der Schweiz

**Dr. Till Ackermann**

*Volkswirtschaft und Business Development*

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

# Videüberwachung – gefordert und verpönt

Während die Ereignisse um den Jahreswechsel in verschiedenen deutschen Städten die Forderungen nach einer Ausweitung der Videoüberwachung beflügelten, haben die Datenschutzbeauftragten der Länder in den Monaten zuvor den Versuch unternommen, die Videoüberwachung in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) einzudämmen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat den überzogenen Forderungen eine Absage erteilt und hierbei die Datenschutzbeauftragten zumindest teilweise überzeugen können. Weitere gerichtliche und politische Klärungen stehen an.

Im Jahresbericht 2000 berichteten wir schon einmal über das Ansinnen der Datenschutzbeauftragten, die Videoüberwachung in den Fahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einzuschränken. Damals bestand noch keine Regelung im Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) zu dem Thema. Im Jahr darauf fanden der VDV und die Datenschutzbeauftragten der Länder, die sich im sog. Düsseldorfer Kreis zusammengeschlossen haben, einen Kompromiss, der zwar keine der beiden Seiten voll zufriedenstellte, mit dem jedoch alle leben konnten (vgl. VDV-Rundschreiben [VPV] Nr. 19/2002 vom 22. Mai 2002). Im selben Jahr fügte der Gesetzgeber im BDSG den neuen § 6b „Beobachtung öffentlich zugänglicher Räume mit optisch-elektronischen Einrichtungen“ ein. Damit war zunächst für fast 15 Jahre Ruhe bei dem Thema im politischen Raum.

## **Untersagungsverfügung und „Orientierungshilfe“**

Die neuerliche Unruhe begann mit Untersagungsverfügungen seitens der Landesdatenaufsichtsbehörden wegen der Praxis der Videoüberwachung. Es folgte im März 2015 eine Einladung der Datenschutzbeauftragten der Länder an den VDV, zu einem Entwurf einer ohne Einbeziehung des VDV erstellten „Orientierungshilfe“ Stellung zu nehmen. Der VDV erarbeitete nach einem gemeinsamen Fachgespräch hierzu eine ausführliche Stellungnahme, warum einzelne Positionen der Datenschutzbeauftragten nicht haltbar sind.

## **Teilerfolg nach Stellungnahme**

Die umfassende Darstellung führte aufseiten der Datenschutzbeauftragten zumindest teilweise zu einem Umdenken. Die im September 2015 von den Datenschutzbeauftragten beschlossene Endfassung der „Orientierungshilfe“ entsprach zwar noch nicht den Positionen des VDV, enthielt jedoch viele äußerst kontrovers diskutierte Positionen nicht mehr.

## **Handreichung für VDV-Unternehmen**

Der VDV hat daher beschlossen, für seine Mitgliedsunternehmen eine Handreichung zu verfassen, die einerseits die rechtlichen Notwendigkeiten darstellt, andererseits aber auch eine praktische Handhabe bietet, Videoüberwachung

einzusetzen. Gleichzeitig zeigt die Handreichung Felder auf, die rechtlich streitig sind. Hier wird im Falle einer Beanstandung durch einen Landesdatenschutzbeauftragten dem einzelnen Unternehmen – will es weiterhin einen sinnvollen und wirtschaftlich vertretbaren Einsatz der Videoüberwachung vornehmen – nichts anderes übrig bleiben, als den Klageweg zu beschreiten. In diesem Fall sollte der VDV schnellstens informiert werden, damit Handlungsoptionen aufgezeigt und Aktionen koordiniert werden können. Bei Klagen gegen übertriebene Anforderungen im Hinblick auf die Videoüberwachung ist die VDV-Hauptgeschäftsstelle optimistisch, dass die Gerichte andere Sichtweisen an den Tag legen und eine vernünftige Auslegung der Datenschutzbestimmungen vornehmen.

## **Politische Option**

Schließlich muss der VDV auch die politische Option in Betracht ziehen. Gerade die eingangs erwähnten Silvesterereignisse haben die Sensibilität in der Politik für einen angemessenen Umfang an Videoüberwachung erhöht. Daher bleibt als letzte Option – sollten andere Bemühungen scheitern – nur der Weg zum Gesetzgeber mit der Bitte, die entsprechenden gesetzlichen Regelungen weiterzuentwickeln.

## **Dr. Thomas Hilpert-Janßen**

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

# Das Personenbeförderungsgesetz in der Rechtsprechung

Die Rechtsprechung befasste sich auch im Jahr 2015 wiederholt mit Fragen des Personenbeförderungsrechts. Neben politisch umstrittenen Themen wie der Frage nach einem Anspruch von Verkehrsunternehmen auf den Erlass allgemeiner Vorschriften ging es u. a. um konkrete Praxisfragen des Genehmigungswettbewerbs sowie um Wettbewerb oder Direktvergabe nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

In den Jahren nach der Novellierung eines Gesetzes werden die Fragen, die der Gesetzgeber – bewusst, versehentlich oder vermeintlich – offengelassen hat, nach und nach von der Rechtsprechung beantwortet. Auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) war wiederum Gegenstand zahlreicher Gerichtsentscheidungen.

## **Kein Anspruch auf allgemeine Vorschriften**

Das Verwaltungsgericht Augsburg stellte in einem Urteil vom 24. März 2015 fest, dass Verkehrsunternehmen gegen den jeweiligen Aufgabenträger keinen Anspruch auf Erlass einer allgemeinen Vorschrift haben (Au 3 K 13.2063 – nicht rechtskräftig). Es bestätigt damit zwei Gerichtsentscheidungen aus dem Jahr 2014, nach denen dem Aufgabenträger ein Wahlrecht zusteht, ob er die von ihm vorgesehene öffentliche Kofinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (z. B. Verkehrsvertrag, Betrauung) oder durch allgemeine Vorschriften gewähren will. Auch wenn zu dieser Frage noch obergerichtliche Verfahren anhängig sind, erscheint es unwahrscheinlich, dass sich hier eine gegenteilige Auffassung durchsetzen wird.

Das Verwaltungsgericht Augsburg hat in der genannten Entscheidung auch ausgeführt, dass es in der Erteilung einer Liniengenehmigung die Gewährung eines ausschließlichen Rechts im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sieht. Der Gesetzgeber wollte demgegenüber in der Novelle ersichtlich zwischen Liniengenehmigung und Gewährung eines ausschließlichen Rechts unterscheiden. Wie die Rechtsprechung diesen potenziellen Konflikt lösen wird, bleibt abzuwarten.

## **Verbindliche Zusicherung im Wettbewerb**

Mit der Frage, welche Bedeutung die verbindliche Zusicherung bestimmter Standards durch den antragstellenden Unternehmer im Genehmigungswettbewerb hat, befasste sich das Oberverwaltungsgericht Koblenz in einem Urteil vom 15. April 2015 (7 A 10718/14). Es hat dabei zunächst grundsätzlich festgestellt, dass ein Angebot, in dem Bestandteile des Genehmigungsantrags verbindlich zugesichert werden, aufgrund der dadurch begründeten rechtlichen Bindung besser sei als ein Angebot ohne eine entsprechende Zusicherung. Daraus folge jedoch nicht, dass bei der Beantwor-

tung der Frage, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet, generell der Abgabe verbindlicher Zusicherungen gegenüber dem Fehlen entsprechender Zusicherungen ausschlaggebende Bedeutung zuzumessen sei. Vielmehr hänge die Beantwortung der Frage nach dem besten Angebot bei Abgabe verbindlicher Zusicherungen von der Bedeutung des zugesicherten Standards ab. Bloße Bagatellen hätten dabei keine ausschlaggebende Bedeutung. Gleiches gelte in den Fällen, in denen die berechtigte Erwartung besteht, dass der von einem Unternehmer verbindlich zugesicherte Standard von dem konkurrierenden Unternehmer auch ohne entsprechende Zusicherung ebenfalls für die gesamte Laufzeit der Genehmigung eingehalten wird.

## **Ausschreibung oder Direktvergabe**

Einer der Fälle, dass eine Verkehrsleistung ohne Ausschreibung direkt vergeben werden kann, ist die sogenannte Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat dazu mit Beschluss vom 23. Dezember 2015 (VII-Verg 34/15) klargestellt, dass diese Vorschrift nicht anwendbar ist, wenn nach dem konkreten gegenseitigen Vertragsverhältnis die vereinbarte Ausgleichsleistung einschließlich einer festgelegten Kapitalrendite auch bei Rückgang der Fahrgelderlöse garantiert ist und somit keine Dienstleistungskonzession, sondern tatsächlich ein Auftrag im Sinne des allgemeinen Vergaberechts vorliegt. Wegen deutlich überzogener Reaktionen auf den Beschluss in der Presse hat der VDV im Rahmen seiner Verbandskommunikation deutlich gemacht, dass daraus keine neuen Erkenntnisse für die Direktvergabe an den internen Betreiber zu ziehen sind.

## **Martin Schäfer**

*Personenbeförderungsgesetz, öffentliches Verkehrsrecht und Ländernahverkehrsrecht*  
T 0221 57979-152  
schaefer@vdv.de

Im Jahr 2015 wirkt sich die gestiegene Anzahl von Flüchtlingen auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus. Sie stellt eine enorme Herausforderung für alle Gebietskörperschaften und die Verkehrsunternehmen dar.

Im Jahr 2015 hat die Zahl der Flüchtlinge einen neuen Höchststand erreicht. Diese Entwicklung ist an den Verkehrsunternehmen nicht vorbeigegangen. Vielerorts gewährleisten Verkehrsunternehmen und -verbände und die Träger der Flüchtlingshilfe die Mobilität für Flüchtlinge.

Die Maßnahmen sind vielfältig, z. B.:

- Flüchtlingsunterkünfte werden an das Verkehrsnetz angeschlossen und die Mobilität der Flüchtlinge wird damit sichergestellt,
- Sonderfahrten werden organisiert und umgesetzt,
- Tarif- und Beförderungsbedingungen werden in mehrere Sprachen übersetzt,
- Tarifangebote werden auf die Flüchtlinge zugeschnitten und mit Behörden verhandelt.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat eine Informationsbörse im Mitgliederbereich seiner Internetpräsenz aufgebaut, um den Erfahrungsaustausch zu fördern. Dort werden u. a. in den Rubriken „Beförderung von Flüchtlingen“, „Fahrkarten und Finanzierung“ oder „Informationsmedien für Flüchtlinge“ Praxisbeispiele beschrieben.

Damit soll den Mitgliedern angesichts der unterschiedlichen Praxen im Bundesgebiet aufgrund dezentraler Zuständigkeiten geholfen werden, geeignete Lösungen vor Ort anzubieten.

### **Neue Nachfrage macht Netzerweiterungen notwendig**

In vielen Fällen wurde rasch auf die zusätzliche Nachfrage reagiert und das Verkehrsnetz oder das Angebot angepasst, um z. B. Unterkünfte anzubinden. Einige Verkehrsunternehmen übernahmen zahlreiche Sonderfahrten für Flüchtlinge. Hier sind besondere Regelungen des Gelegenheitsverkehrs gültig, auf die der VDV seine Mitglieder hingewiesen hat. Wie in anderen Bereichen auch, löst dies eine Bindung von Ressourcen aus, die nicht in allen Betrieben ohne Weiteres bereitgestellt werden können.

Es ist zu beobachten, dass Flüchtlinge größeren Betreuungsbedarf haben als Fahrgäste, die das ÖPNV-System kennen. Um Tarifsysteme und Beförderungsbedingungen zu erklären, werden Broschüren ausgegeben, die in mehreren Sprachen alles Wesentliche erläutern. Denn eines liegt nicht

im Interesse der ÖPNV-Branche: dass Flüchtlinge aus Unkenntnis ohne oder mit falschem Fahrausweis unterwegs sind und den Argwohn der anderen Fahrgäste auf sich ziehen.

Nicht zuletzt deshalb unterstützen Verkehrsunternehmen und -verbände besondere Ticketlösungen, die im Zusammenwirken mit den Trägern der Flüchtlingshilfe vereinbart werden.

### **Pragmatische Lösungen für das Ticketing sind vielerorts gefragt**

Verkehrsunternehmen und -verbände können aus dem Erfahrungsaustausch heraus auf Anfragen und Initiativen vor Ort besonders schnell reagieren und passende Angebote für Ticketing und Beförderung zuschneiden. Dennoch ist dies komplizierter als zunächst vermutet, denn diese Lösungen müssen sich in die vorhandenen rechtlichen Strukturen und geübten Prozesse integrieren.

Kontrollprozesse und Einnahmenaufteilung sind im Hinblick auf ein erfolgreiches Ticketing für Flüchtlinge wichtige Stichworte. In vielen Fällen gelingt es jedoch, Fahrausweise, die obligatorisch an Flüchtlinge abgegeben werden und in der Umgebung der Aufnahmestationen gelten, zu gestalten.

### **Der Zusatzaufwand muss finanziert werden**

Die Finanzierung der Beförderung erfolgt aus den Finanzmitteln, die der Bund den Ländern und Kommunen für die Bewältigung der Aufgabenerfüllung gewährt. Und das ist auch notwendig, denn die Sozialhaushalte der Kommunen wären damit deutlich überlastet. Langfristig belastet eine steigende Zahl von Sozialtickets die dafür vorgesehenen kommunalen Budgets – eine Nachsteuerung ist hier schon jetzt dringend notwendig.

### **Nils Laschinsky**

*Tarif-, Verbund- und Vertriebsangelegenheiten*

T 0221 57979-149

laschinsky@vdv.de

# Neuordnungsbedarfe in der Berufsausbildung

Eine Reihe technischer und rechtlicher Entwicklungen wirkt auf die betriebliche Ausbildung und ihre Berufe ein. Die Sozialpartner stehen vor der Herausforderung, vorhandene Berufsbilder anzupassen und inhaltlich neu zu ordnen. Dies betrifft in den Branchen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) aktuell die Ausbildungsberufe Kaufmann/Kauffrau für Verkehrsservice und Eisenbahner/-in im Betriebsdienst.

## Kaufleute für Verkehrsservice

Digitalisierung, Vernetzung und die verschiedenen Facetten der Multimodalität haben beträchtliche Konsequenzen für die künftige Berufsausübung. Kundenberatung, Ticketverkauf und Fahrgastservice, die zentralen Tätigkeitsfelder der Kaufleute, stehen dabei im Fokus.

Der vor 20 Jahren geschaffene Ausbildungsberuf, in dem aktuell rund 1 000 Lehrstellen zur Verfügung stehen, hat einen Perspektivwechsel vor sich. Digitale Informations- und Buchungsplattformen, Mobilitäts-Apps, neue Verkehrsträger und deren Vernetzung mit dem öffentlichen Personenverkehr sowie die wachsende Mobilitätsdynamik werden das Berufsbild in seinen Herausforderungen nachhaltig verändern. Darauf muss die Branche reagieren.

Die Verkehrsgewerkschaften und -unternehmen sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben sich im vergangenen Jahr darauf verständigt, den Ausbildungsberuf neu zu ordnen. Es soll ein erweiterter kaufmännischer Beruf „Kaufmann/Kauffrau für Mobilität“ entstehen. Er soll künftig auch Carsharing-Anbietern, Fernbusunternehmen, Anbietern von Mobilitäts-Apps sowie Stadt- und Kommunalverwaltungen als attraktive Plattform für eine verkehrsspezifische Ausbildung dienen.



Das Kuratorium der Deutschen Wirtschaft für Berufsbildung (KWB) und der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) haben die Neuordnung beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beantragt. Vorgeschaltet wird eine Evaluation des bestehenden Ausbildungsberufs Kaufmann/Kauffrau für Verkehrsservice durch das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB), um zusätzliche Ansatzpunkte für eine Weiterentwicklung zu erhalten.

## Eisenbahner/-in im Betriebsdienst

Der EiB, wie das Berufsbild im Bahnjargon genannt wird, ist der erste gesamtdeutsch entwickelte Ausbildungsberuf. Zurzeit erlernen knapp 1 000 Auszubildende den Beruf.



Für dessen Weiterentwicklung geben insbesondere neue gesetzliche Regelungen den Impuls. Sie bringen neue Ansprüche an die Qualifikation, Kompetenzen und Fähigkeiten der Triebfahrzeugführer/-innen mit sich. Gleichzeitig stehen Überlegungen im Raum, mit einer Neuordnung, z. B. in Richtung „gestufte Berufsausbildung“, den Ausbildungsberuf für junge Menschen – und damit für die künftigen Fachkräfte der Schienenbranche – attraktiver zu gestalten.

Entscheidend für die künftige Struktur und inhaltliche Ausgestaltung der Ausbildung ist die Frage, ob die heutige Ausrichtung des EiB mit zwei unterschiedlichen Fachrichtungen – Lokführer/Transport einerseits, Fahrweg andererseits – beibehalten werden soll oder ob zwei voneinander unabhängige Ausbildungsberufe geschaffen werden müssen.

Die seit Anfang 2015 bestehende interne Arbeitsgruppe im VDV, in der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen arbeiten, wird diese Fragestellung eingehend erörtern und Vorschläge für ein Neuordnungsverfahren entwickeln.

**Michael Weber-Wernz · Markus Gersinske**  
Bildung

T 0221 57979-171 · t 0221 57979-142

weber-wernz@vdv.de · gersinske@vdv.de

# Investitionspaket für finanzschwache Kommunen – nur Brotkrumen für ÖV-Infrastrukturprojekte

Der Bund hat im Jahr 2015 eine umfassende Investitionsoffensive auf den Weg gebracht, um Kommunen zusätzlichen Handlungsspielraum für Investitionen zu verschaffen. Wesentlicher Bestandteil ist ein mit 3,5 Mrd. Euro ausgestatteter Fonds für Investitionen in finanzschwachen Kommunen, aus dem auch Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr (ÖV) gefördert werden können. Angesichts zahlreicher um die Gelder konkurrierender Politikbereiche konnten bislang nur wenige Verkehrsunternehmen ihre Investitionsvorhaben erfolgreich positionieren.

Am 1. Juli 2015 ist das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) in Kraft getreten, mit dem bis Ende 2018 Investitionen in finanzschwachen Kommunen gefördert werden. Im Gegensatz zu früheren Konjunkturprogrammen des Bundes ist der ÖV im Katalog förderfähiger Investitionsvorhaben enthalten: Vorhaben, die dem Barriereabbau im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der energetischen Sanierung oder der Luftreinhaltung dienen, sind förderfähig. Der für die horizontale Verteilung der KInvFG-Mittel gewählte Schlüssel berücksichtigt die regional unterschiedliche Lage der Kommunalhaushalte. Davon profitieren insbesondere Länder mit hohen kommunalen Kassenkreditbeständen, wie Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz. Länder mit geringer verschuldeten Kommunen wie Baden-Württemberg und Bayern erhalten hingegen einen geringeren Mittelanteil aus dem KInvFG.

## Umsetzung in den Ländern

Die Bundesmittel werden über die Länder ausschließlich finanzschwachen Kommunen zur Verfügung gestellt, die sie trägerneutral an „Letztempfänger“, wie z. B. Verkehrsunternehmen, weitergeben. Welche Kommunen in den Flächenstaaten und welche Gebiete in den Stadtstaaten als finanzschwach gelten, legen die Länder gemäß den bundesgesetzlichen Vorgaben in eigener Verantwortung folgendermaßen fest:

Land	Landesprogramm, -regelung
Baden-Württemberg	Verwaltungsvorschrift VwV-KInvFG
Bayern	Kommunalinvestitionsprogramm (KIP)
Brandenburg	KInvFG-Richtlinie Brandenburg
Hessen	Kommunalinvestitionsprogramm (KIP)
Niedersachsen	Kommunalinvestitionsförderungspaket
Nordrhein-Westfalen	Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFöG NRW)
Rheinland-Pfalz	Kommunales Investitionsprogramm 3.0 (KI 3.0)
Saarland	Rundschreiben des Ministeriums für Inneres und Sport
Sachsen	Sächs. Investitionskraftstärkungsgesetz (SächsInvStärkG) „Brücken in die Zukunft“
Sachsen-Anhalt	Programm STARK V
Thüringen	Rundschreiben Landesverwaltungsamt

[Stand der Informationen: Februar 2016]

## VDV-Handreichung zum KInvFG

Da sich die Landesregelungen hinsichtlich der Definition finanzschwacher Kommunen, Förderhöhen und kommunalen Eigenanteile erheblich unterscheiden, hat der VDV zur Unterstützung seiner Mitglieder die Handreichung „Investitionsoffensive des Bundes“ erarbeitet, die im VDV-Mitgliederbereich abrufbar ist und fortgeschrieben wird. Zudem informiert eine VDV-Fachinformation über landesspezifische Fristen und enthält Verlinkungen zu den Förderportalen der Länder.

## Kaum KInvFG-Mittel für ÖV-Investitionen

Erste Rückmeldungen aus der Mitgliedschaft offenbaren eine erhebliche Konkurrenz der Investitionsvorhaben des ÖV zu anderen investiven Bereichen. Da der Unterhalt von Kindertagesstätten oder Schulen, die wie der ÖV ebenfalls erheblichen Investitionsbedarf aufweisen, im Gegensatz zum ÖPNV zu den kommunalen Pflichtaufgaben zählt, setzen die Städte und Gemeinden ihre verfügbaren KInvFG-Mittel daher vorrangig in den pflichtigen Aufgabenbereichen ein. Für Investitionen in die ÖV-Infrastruktur bleiben lediglich Brotkrumen; nur wenige Vorhaben konnten bislang erfolgreich positioniert werden.

## Plädoyer für zweckgebundene ÖV-Finanzierung

Am Investitionspaket für finanzschwache Kommunen zeigt sich einmal mehr eindrucksvoll, wie wichtig zweckgebundene ÖV-Finanzierung ist, die im Jahr 2015 bereits für die Regionalisierungsmittel gesichert wurde. Daher macht sich der VDV bei der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen für die Zeit nach 2019 für das Fortführen der zweckgebundenen Entflechtungsmittel stark. Sollten die Verhandlungen zu Globalzuweisungen des Bundes an die Länder führen, ist die Gefahr groß, dass der ÖV – ähnlich wie beim KInvFG – zukünftig am Katzentisch der Länder sitzt.

## Meinhard Zistel

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

# Öffentlicher Personennahverkehr – wer zahlt (künftig)?

Der Kostendeckungsgrad der Mitgliedsunternehmen im VDV mit ÖPNV ist rückläufig. Er sank 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf 76,6 Prozent. Der deutliche Anstieg der Fahrgeldeinnahmen und die Erhöhung des Nettoertrags um 2,9 Prozent konnte die Steigerung der Aufwendungen um 3,5 Prozent nicht ausgleichen. Die Mitgliedsunternehmen befinden sich in einem Spannungsfeld zwischen zunehmenden Anforderungen, komplexer werdenden Rahmenbedingungen und abnehmender Kofinanzierung.

Der Trend der steigenden Fahrgeldeinnahmen setzte sich 2014 weiter fort (plus 3,3 Prozent). Die Erträge aus Einnahmesurrogaten nahmen leicht zu. Die Aufwandssteigerungen waren vom Personalaufwand bestimmt (plus 4,7 Prozent). Neueinstellungen, Personalübergänge und Anpassungen der Tarifentgelte bedingten diese Erhöhung.

Basis für die Berechnung des Kostendeckungsgrades ist die jährliche Erhebung der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung. Ziel ist zum einen die Erfassung der wirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmen (SPNV der DB-Gruppe) im Zeitverlauf, zum anderen die Abbildung des finanziellen Beitrages der öffentlichen Hand. Die Zahlungen der öffentlichen Hand werden zu „Erträgen mit Verlustausgleichscharakter“ zusammengefasst (Abb. 1). Eine Ausnahme stellen die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und die Erstattungszahlungen nach Sozialgesetzbuch für Fahrten Schwerbehinderter dar. Diese werden als Einnahmesurrogate betrachtet. Werden die Erträge mit Verlustausgleichscharakter von den Gesamterträgen abgezogen, ergibt sich der Nettoertrag. Der Kostendeckungsgrad beschreibt das Verhältnis von Nettoertrag zu Gesamtaufwand.

## Kostendeckungsgrad

1995 lag der Kostendeckungsgrad noch bei 63,6 Prozent (Abb. 2). In den Folgejahren stieg er bis 2007 durchschnittlich um ca. 1,1 Prozent pro Jahr. Seit 2007 schwankte der Kostendeckungsgrad zwischen 76,4 und 77,9 Prozent – seit 2011 ist er leicht rückläufig.

## Entwicklungen der letzten zehn Jahre

Die Zahl der Fahrgäste stieg seit 2005 um 7,3 Prozent (Personenkilometer plus 9,6 Prozent). Dabei wurden weniger, dafür aber größere Fahrzeuge

eingesetzt (Fahrzeugkilometer minus 9,4 Prozent, Platzkilometer plus 2,6 Prozent). Dies führte zu einer besseren Platzausnutzung (plus 2,7 Prozent) und wirkte sich positiv auf den Personalbedarf aus. Die Fahrten je Einwohner nahmen um 7,1 Prozent zu.

Die Ertragsseite entwickelte sich deutlich positiv. Der Nettoertrag stieg seit 2005 preisbereinigt um 7,8 Prozent, die Fahrgeldeinnahmen um 16,4 Prozent (Abb. 3). Der Aufwand erhöhte sich lediglich um 1,5 Prozent. Der Personalaufwand nahm dabei real sogar um 6,7 Prozent ab – bei relativ konstanter Beschäftigtenzahl (plus 0,6 Prozent). Die Aufwandssteigerung war zurückzuführen auf die Entwicklung der Materialaufwendungen (plus 11,7 Prozent). Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich dabei um real 8,8 Prozent. Die Anmietquote stieg zeitgleich um 1,5 Prozent.

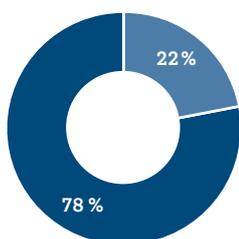
## Auswirkung ausbleibender Ersatzinvestitionen

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen werden zunehmend durch gestiegene Instandhaltungskosten beeinflusst – eine Folge der ausbleibenden Förderung von Ersatzinvestitionen aus öffentlichen Kassen. Auch die Abschreibungen waren preisbereinigt um 2,3 Prozent rückläufig. Die Mittel zum Erhalt des Anlagevermögens stehen seit Jahren nicht mehr in ausreichender Höhe zur Verfügung. Der Modernitätsgrad des Sachanlagevermögens im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung e. V. (DIW Berlin) zufolge (Verkehr in Zahlen, 2015/16) in den vergangenen zehn Jahren um 11,1 Prozent zurückgegangen.

## Steigende Anforderungen

Darüber hinaus erfordern komplexer werdende Rahmenbedingungen zusätzliche Investitionen,

## 1 Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag

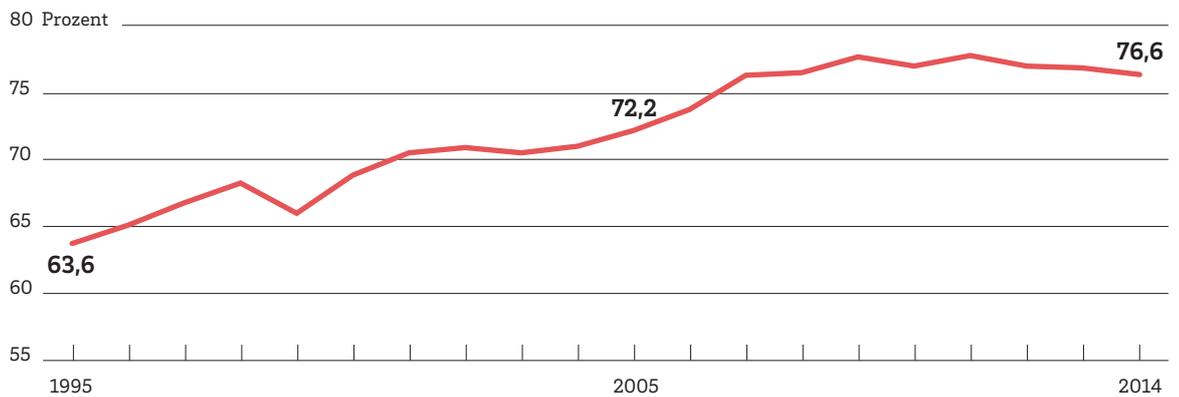


■ Nettoertrag

■ Erträge mit Verlustausgleichscharakter

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

## 2 Entwicklung des Kostendeckungsgrades 1995 bis 2014



©VDV

die ebenfalls finanziert werden müssen. Aktuelle Themen sind bspw. Barrierefreiheit, Digitalisierung, Multimodalität, demografischer Wandel, Sicherheit, Energiewende, Klima- und Lärmschutz, Elektromobilität und Automatisierung.

### Kofinanzierung der öffentlichen Hand

Die rückläufige Kofinanzierung der öffentlichen Hand wurde in den vergangenen Jahren zunehmend durch deutlich gestiegene Fahrgelderträge kompensiert. Die Erträge mit Verlustausgleichscharakter sind seit 2005 preisbereinigt um 7,9 Prozent zurückgegangen. Die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und die Erstattungen nach dem Sozialgesetzbuch für Fahrten Schwerbehinderter nahmen in den vergangenen zehn Jahren real um 15,6 Prozent ab. 2005 hatten die Fahrgeldeinnahmen einen Anteil von 45,2 Prozent an den Gesamterträgen, 2014 betrug der Anteil 50,6 Prozent.

Eine hundertprozentige Kostendeckung durch betriebliche Erträge – insbesondere durch Fahrgeldeinnahmen – kann nicht Ziel der Finanzierungsdiskussion sein. Die Verkehrsunternehmen stellen ein flächendeckendes Mobilitätsangebot bereit und

erfüllen so die Anforderung der Daseinsvorsorge. Zudem geschieht dies vielerorts auf einem politisch gewollten hohen Qualitätsniveau.

Eine zuverlässige Kofinanzierung durch die öffentliche Hand ist angesichts der vielfältigen Aufgaben und des enormen Nutzens notwendiger und gerechtfertigter denn je. Ein Bedeutungsverlust des ÖPNV als Rückgrat der öffentlichen Mobilität hätte für Umwelt, Wirtschaft, Städte und Menschen drastische Folgen. Sozial, ökologisch, ökonomisch und modern – der ÖPNV ist eine gemeinsame Aufgabe mit gemeinsamer Finanzierungsverantwortung.

### Marga Weiß

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

### Ursula Sieburg-Gräff

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

## 3 Kennzahlen im Zehnjahresvergleich 2014/2005

Kennzahlen	Veränderung	
	nominal	preisbereinigt zu den Preisen von 2010
Nettoertrag	+24,2%	+7,8%
Fahrgeldeinnahmen	+34,2%	+16,4%
Einnahmesurrogate	-2,7%	-15,6%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	+6,2%	-7,9%
Aufwand	+17,0%	+1,5%
Material	+28,7%	+11,7%
bezogene Leistungen	+25,4%	+8,8%
Personal	+7,6%	-6,7%

©VDV

# Differenzierte Dynamik in der Entwicklung von Personen- und Güterverkehr

Der städtische Personenverkehr legt insgesamt weiterhin zu. Ballungsgebiete mit kräftigem Bevölkerungswachstum stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen, andernorts lässt die Dynamik des Wachstums aber auch teilweise nach. Ländliche Busverkehre müssen weiterhin Verluste hinnehmen. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wirken sich die Lokführerstreiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) von April und Mai 2015 dämpfend auf die Entwicklung aus. Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) war ebenfalls von Streiks betroffen. Zudem konnten Fernbusunternehmen Marktanteile gewinnen. Trotz anfänglicher Verlustmeldungen fiel das Jahresergebnis bei Beförderungsleistung und -aufkommen überraschend gut aus. Der Schienengüterverkehr (SGV) erholte sich nur schleppend von den Lokführerstreiks im Frühjahr. Verloren gegangene Kunden müssen zurückerobert werden. Einige nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) profitierten von den Streiks, doch es gab auch Abwanderungen hin zum Lkw. Die ausschließlich von NE betriebenen nicht öffentlichen Verkehre waren von diesen Entwicklungen weniger betroffen.

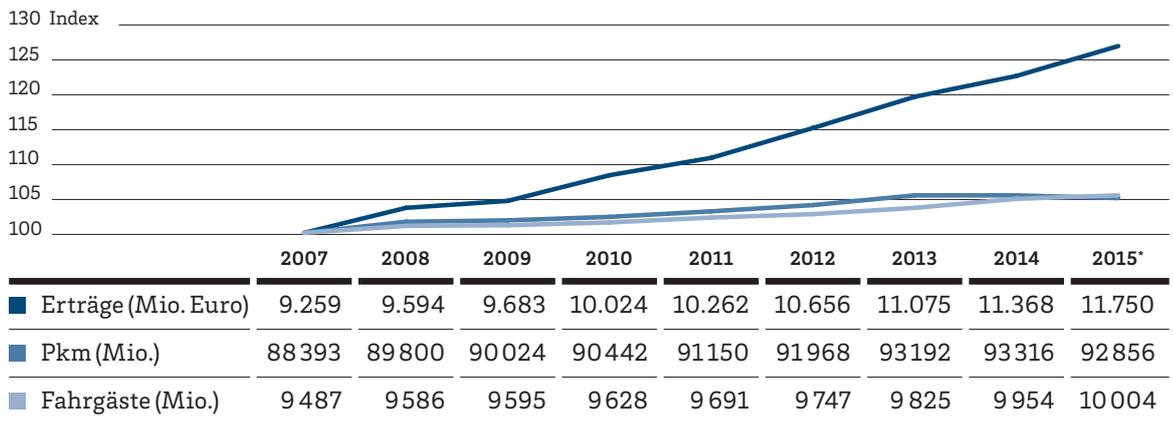
## **Gesamtwirtschaftliche und demografische Rahmenbedingungen**

Die Verkehrsentwicklung spielt sich naturgemäß in Abhängigkeit von gesellschaftlichen, demografischen und vor allem gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren ab. Während für den Personenverkehr neben der Bevölkerungsentwicklung in erster Linie Wirtschaftsgrößen wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), der private Verbrauch, die Entwicklung der Verbraucherpreise und die Beschäftigungssituation relevant sind, spielen im Güterverkehr insbesondere Investitions-, Produktions- und Handelsgrößen eine herausragende Rolle. 2015 zeigte sich die deutsche Wirtschaft in solider Verfassung. Das preisbereinigte BIP wuchs um 1,7 Prozent und lag damit über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre von 1,3 Prozent. Damit wuchs die Wirtschaftsleistung in ähnlicher Größenordnung wie im Vorjahr, als sie um 1,6 Prozent zugelegt hatte. Im Unterschied zum Vorjahr liegt der deutsche Wert nur noch geringfügig oberhalb desjenigen der Eurozone (+1,6 Prozent). Das „solide und stetige Wirtschaftswachstum“ (Dieter Sarreither, Präsident des Statistischen Bundesamtes) ist vor allem auf den florierenden privaten Konsum zurückzuführen, der mit 1,9 Prozent deutlich oberhalb der Werte der Vergangenheit lag. Die mit nur 0,3 Prozent mäßige Steigerung der Verbraucherpreise und die u. a. dadurch bedingten Einkommenszuwächse privater Haushalte begünstigten den Konsum. Zudem legte das niedrige Zinsniveau den Verbrauchern Sparmaßnahmen nicht nahe. Die deutsche Erwerbsquote (Anteil der Erwerbspersonen an der Gesamtbevölkerung zwischen 20 und 64 Jahren) lag mit 78 Prozent nach Schweden (80 Prozent) an zweiter Stelle, und so trugen die 43 Mio. Erwerbstätigen mit ihrer Arbeitsleistung zur entspannten Wirtschaftslage bei. Als Hauptwachstumsmotor der Wirtschaft erwies sich auch 2015 der private Konsum.

Export und Import sowie die Ausrüstungsinvestitionen entwickelten sich positiv. Lediglich die Bauinvestitionen lagen mit nur 0,2-prozentigem Wachstum deutlich unter den Steigerungsraten der Vorjahre. Insgesamt ergaben sich aus der genannten Entwicklung für den Güterverkehr günstige Rahmenbedingungen. Einige für den Schienengüterverkehr relevante Güterarten wie z. B. Kohle, rohes Erdöl und Erdgas oder Erze, Stein und Erden mussten dennoch Verluste hinnehmen.

Die Bevölkerung stieg 2015 kräftig um etwa 940 000 Personen an. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung (Differenz von Geburten und Sterbefällen) wird voraussichtlich bei einem Minus von 200 000 Personen liegen. Wie das statistische Bundesamt Ende März 2016 mitteilte, lag die Nettozuwanderung im Jahr 2015 bei 1,1 Millionen Personen. Nach einem Wanderungsüberschuss im Jahr 2014 von insgesamt 577 000 Personen hielt der Zustrom von Zuwanderern aus dem Ausland 2015 weiter an, ja erhöhte sich insbesondere in der zweiten Jahreshälfte noch deutlich. Das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) meldete für 2015 einen Zuwachs der gestellten Asylanträge auf 477 000, was gegenüber dem Vorjahr einem Anstieg um 274 000 Anträge entsprach. Die Geburtenziffer je Frau stieg 2014 zum dritten Mal in Folge auf jetzt 1,47 Kinder je Frau und erreichte damit seit der Wiedervereinigung Deutschlands einen neuen Höchststand. Trotz dieser den Bevölkerungszuwachs junger Menschen begünstigenden Faktoren ist die Alterung der Bevölkerung laut Aussage des Statistischen Bundesamtes nicht umkehrbar. Die hohe Zuwanderung habe nur sehr eingeschränkte Auswirkungen auf die langfristige Bevölkerungsentwicklung. Der aktuelle Altersaufbau werde die Bevölkerungsentwicklung in den nächsten drei Jahrzehnten voraussichtlich stärker prägen als der Saldo der Zuzüge nach und der Fortzüge

## 1 Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung und Erträge aus der Fahrgastbeförderung 2007 bis 2015 im ÖPNV



© VDV | \* vorläufig | Index 2007 = 100

aus Deutschland, wie zu Beginn des Jahres 2016 vom Statistischen Bundesamt mitgeteilt wurde. Laut vorläufigen Ergebnissen sank die Zahl der Schüler an allgemeinbildenden und beruflichen Schulen 2015 gegenüber dem Vorjahr um weitere 0,7 Prozent. Damit setzte sich der seit dem Schuljahr 2000/2001 zu beobachtende Trend in den meisten Bundesländern fort. Insgesamt gab es im Schuljahr 2014/2015 etwa 11 Mio. Schüler. Dagegen erhöhte sich die Zahl der Studierenden im Wintersemester 2015/2016 auf 2,8 Mio., was einem Anstieg von bundesweit 2,2 Prozent entspricht. Dieser Trend konnte in allen alten Bundesländern mit Ausnahme von Rheinland-Pfalz beobachtet werden. In den neuen Bundesländern wirkten sich dagegen die geburtschwachen Jahrgänge nach der Wiedervereinigung Deutschlands dämpfend auf die Zahl der jetzt Studierenden aus.

### Personenverkehr

Ausgehend von einem hohen Vorjahresniveau entwickelte sich die Nachfrage nach Bussen und Bahnen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) 2015 im Durchschnitt weiterhin positiv. Bundesweit erhöhte sich das Verkehrsaufkommen um 0,6 Prozent auf erstmals über 10 Mrd. Fahrgäste. Angesichts der milden Witterung und der niedrigen Dieselpreise – Faktoren, die eher den motorisierten Individualverkehr (MIV) begünstigen – ist dieses Ergebnis als Erfolg zu werten. Die Verkehrsleistung dagegen sank marginal um 0,2 Prozent auf 93 Mrd. Pkm ab. Die tendenziell zurückgehenden Schülerzahlen wirkten sich in ländlichen Regionen mit längeren Reiseweiten dämpfend auf den Busverkehr aus. Allerdings konnten die dadurch verursachten

Verluste durch kräftige Gewinne in manchen Großstädten kompensiert werden. Auch die städtischen Bahnsysteme verzeichneten weiterhin deutliche Fahrgastzuwächse. Diese seit vielen Jahren zu beobachtende Tendenz schwächte sich in einigen bisherigen Wachstumsräumen jedoch ab. Dagegen stieg das Fahrgastaufkommen anderer Ballungszentren wie z. B. Berlin nicht zuletzt durch die Beförderungsbedürfnisse der Neubürger deutlich an. In nicht wenigen Städten stellte die große Zahl an Flüchtlingen eine besondere Herausforderung für die örtlichen Verkehrsunternehmen dar. Die Busse und Bahnen erreichten dabei zeitweise ihre Kapazitätsgrenzen. Auch im SPNV wurden zu bestimmten Zeiten Sonderzüge eingesetzt, um die Beförderung sicherzustellen.

Dennoch erlebte der SPNV insgesamt einen Rückgang in Höhe von 0,7 Prozent. Nicht zuletzt waren hierfür die vor allem in den Monaten April und Mai durchgeführten Streiks der GDL verantwortlich, aber auch hier und da Abwanderungen zum Fernlinienbusverkehr.

Der seit 2013 stetig wachsende Fernbusmarkt erwies sich vor allem für junge Leute wie Studenten, zunehmend aber auch für Ältere und Familien als attraktive Alternative. Neuesten Untersuchungen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) zufolge wird diese von Wochenendpendlern ebenso in Anspruch genommen wie von Menschen, die gelegentliche Verwandtenbesuche in anderen Städten durchführen. Zunehmend wird sie auch von Eltern oder einem Elternteil mit Kind zur Unternehmung von Städtereisen genutzt. Die durchschnittliche

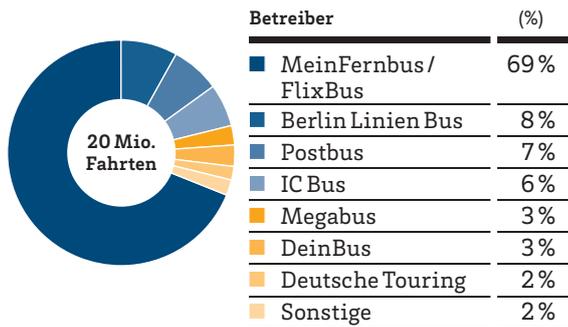
## 2 Verkehrsaufkommen im Fernverkehr 2011 bis 2015 (Mio. Fahrten)

	2011	2012	2013	2014	2015*
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	125,2	131,3	131,2	128,8	131,1
Fernlinienbusverkehr**			8,2	16,0	20,0
<b>Linienfernverkehr gesamt</b>	<b>125,2</b>	<b>131,3</b>	<b>139,4</b>	<b>144,8</b>	<b>151,1</b>

© VDV | \* vorläufig | \*\* Werte für 2013 und 2014: Statistisches Bundesamt, für 2015: „Fernbusse melden Fahrgastrekord“ aus „Der Tagesspiegel“ vom 24.12.2015, Seite 17.

### 3 Marktanteile der Betreiber von Fernlinienbussen nach Anzahl der Fahrten

(Stand 1. August 2015)\*



© VDV

\* Quelle: Marktbeobachtung Güterverkehr, Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015, Hrsg. vom Bundesamt für Güterverkehr.

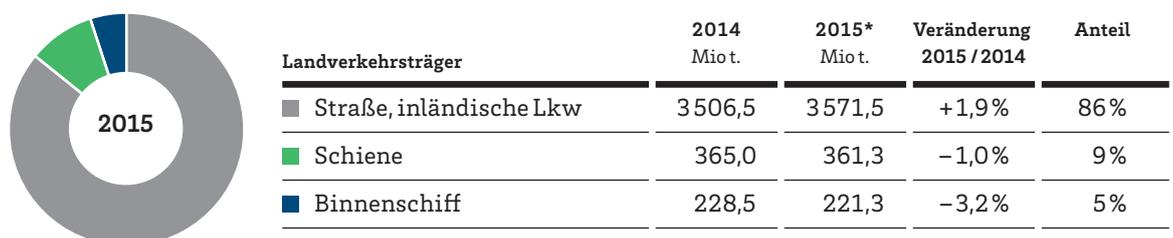
\*\* „Fernbusse melden Fahrgastrekord“ aus „Der Tagesspiegel“ vom 24.12.2015, Seite 17.

Reiseweite der Fernlinienbusse liegt bei etwa 350 km. So ergibt sich vor allem zum Schienenfernverkehr eine Konkurrenzsituation, aber auch zur Beförderung mit dem „Schönes-Wochenende-Ticket“. Der SPFFV verzeichnete dennoch einen Fahrgastzuwachs von 1,5 Prozent. Die in Pkm gemessene Verkehrsleistung stieg sogar um 2,4 Prozent.

Da der Fernverkehr insgesamt in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat, kann davon ausgegangen werden, dass es der Fernlinienbusbranche auch gelungen ist, ehemalige Pkw-Fahrer und Mitfahrer als Neukunden zu gewinnen. Der Anteil des Fahrgastaufkommens der im VDV organisierten Fernlinienbusverkehre am Gesamtaufkommen der Branche dürfte bei etwa 90 Prozent liegen. Neben den erheblichen Wachstumsraten sollten bei der Betrachtung der aktuellen Entwicklungen auch die absoluten Größenordnungen Berücksichtigung finden: Das jährliche Fahrgastaufkommen der gesamten Branche Fernlinienbusverkehr entspricht in etwa demjenigen im ÖPNV einer mittleren Stadt wie Jena.

Die Erträge, die die VDV-Mitglieder aus der Fahrgastbeförderung erzielten, beliefen sich 2015 auf 11,8 Mrd. Euro, was einem Ertragszuwachs von 3,7 Prozent entspricht. Im Jahr 2015 fiel die Steigerung im Straßenpersonennahverkehr mit 3,5 Prozent um 0,5 Prozentpunkte geringer aus als im Eisenbahnfernverkehr. Der Eisenbahnfernverkehr musste dagegen Einbußen von mehr als 2 Prozent hinnehmen.

### 4 Verkehrsaufkommen im Güterverkehr 2015/2014



© VDV | \* vorläufig | Quelle: Statistisches Bundesamt

### Güterverkehr

Die wirtschaftliche Lage bot 2015 insgesamt einen förderlichen Rahmen für den weiteren Anstieg des Güterverkehrs. Davon profitierte vor allem der Straßengüterverkehr. Auch wenn zu diesem Zeitpunkt noch keine absoluten Ergebnisse der Branche vorlagen, wurde im Februar 2016 von einem Aufkommensplus in Höhe von 1,9 Prozent ausgegangen. Die Wachstumsquoten des Vorjahres wurden damit allerdings nicht mehr erreicht, nicht zuletzt wegen der abnehmenden Dynamik in der Bauwirtschaft. Die Verkehrsleistung lag mit einem im Februar 2016 prognostizierten Plus von 2,2 Prozent noch darüber.

Im SGV kam es zu streikbedingten Verschiebungen innerhalb der Branche. Streiks waren der Anlass, dass Bahnkunden zu Wettbewerbern abwanderten. Teilweise erfolgte dieser Wechsel vorübergehend, manchmal gelang es der Bahn jedoch auch nicht, diese Kunden zurückzugewinnen. Ein anderer Teil der Kundschaft wählte die Straße als alternativen Verkehrsträger. Von diesen Bewegungen profitierte insbesondere der kombinierte Verkehr (KV), der auch längerfristig als Wachstumsbranche gesehen wird.

Das Aufkommen im SGV ging nach Einschätzung des Statistischen Bundesamtes von Februar 2016 um 1 Prozent zurück, die Leistung dagegen erhöhte sich nach dieser Einschätzung um 1,4 Prozent auf insgesamt 114 Mrd. tkm. In den letzten beiden Monaten des Jahres 2016 haben sich die Werte für den SGV deutlich verbessert, sodass das bis zum Oktober noch deutlich schlechtere Ergebnis relativiert werden konnte. Dennoch büßte die Branche damit insgesamt Marktanteile ein, eine Entwicklung, die nicht zuletzt auch auf für den SGV ungünstige politische Weichenstellungen zurückgeführt wurde.

Der dritte große Landverkehrsträger ist die Binnenschifffahrt. Sie ist in besonderem Maße von Witterungsbedingungen abhängig und litt vor allem im November/Dezember 2015 für mehrere Wochen unter Niedrigwasser. Somit musste die Branche Aufkommensverluste in Höhe von 3,2 Prozent hinnehmen. Bei der Transportleistung lagen diese mit voraussichtlich 7 Prozent sogar noch höher.

**Ursula Dziambor**

Statistik

T 0221 57979-113

dziambor@vdv.de

# Unternehmerische Herausforderungen im SPNV

Bei Fragen rund um Zugang, Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) wird heute teilweise um andere Themen gerungen als noch vor wenigen Jahren. Sicher scheint nur eines: Das Geschäft wird nicht einfacher.

Aufgabenträger, vor allem aber Verkehrsunternehmen müssen sich mehr denn je mit Entwicklungen auseinandersetzen, die zum einen den individuellen wirtschaftlichen Erfolg und zum anderen den Markt selbst längerfristig prägen werden. Die vor wenigen Jahren akute Gefahr, der Bestellermarkt SPNV könne mangels hinreichender unternehmerischer Attraktivität teilweise zum Erliegen kommen, hat sich zumindest bisher nicht bewahrheitet. Hierzu haben auch die verschiedenen Gegenmaßnahmen der Aufgabenträger, z. B. zur Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung, beigetragen. Gleichwohl sollte nicht aus den Augen verloren werden: Eingriffe in den Markt müssen regelmäßig auf Notwendigkeit und Angemessenheit geprüft werden. Der Grundsatz „nur so viel Staat wie nötig“ gilt unverändert. Die sorgfältige Abwägung ist umso wichtiger, als gerade fahrzeugbezogene Finanzierungs- und Investitionsentscheidungen auf die nächste Vergaberunde durchschlagen.

## Wertschöpfungstiefe steht zur Disposition

Einige Aufgabenträger wollen mehr Beteiligung an Vergabeverfahren erzielen, indem sie die traditionelle Produktionsstruktur „Eisenbahn“ aufbrechen. Durch die Herausnahme z. B. von Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung wird das Leistungsspektrum der Eisenbahnen kleiner. Dies kann neuen Unternehmen das Engagement grundsätzlich erleichtern und weitere Teile der Branche, z. B. die Industrie, einbeziehen. Für die Unternehmen hingegen, die sich als Dienstleister mit breiterem Portfolio im Markt positioniert und ihre Investitionsentscheidungen getroffen haben, kann es den Markt unattraktiver machen. Dennoch: Auch Eisenbahnen mit umfassender Produktionsstruktur nutzen durchaus die Potenziale, die in einer Segmentierung liegen können: Fremdbezug bei anderen Unternehmen eröffnet die Chance, frei werdende Ressourcen auszulasten, Fremdbezug im eigenen Unternehmen spiegelbildlich die Chance, Ressourcen nicht selbst aufbauen zu müssen. Der wesentliche Konflikt liegt im Entscheidungsprozess selbst: Wird die Arbeitsteilung vom Aufgabenträger erzwungen oder ist sie Ergebnis unternehmerischer Optimierungen?

## Unternehmerischer Erfolg gefährdet

Unabhängig von der Wertschöpfungstiefe für das einzelne Verkehrsunternehmen wird es bei Betriebsaufnahmen, Angebotsumstellungen, teilweise bereits im Normalbetrieb quer durch die Branche immer schwerer, die Erwartungen der

Vertragspartner – Aufgabenträger wie Fahrgäste – zuverlässig zu erfüllen. Die Einflussmöglichkeiten der Unternehmen sind in einigen Schlüsselbereichen nach wie vor begrenzt bzw. nicht vorhanden. Zu viele Fahrzeugausfälle bzw. Fahrzeugstörungen bei neuen Flotten, zu wenig Personal, insbesondere Betriebspersonal, durch Fachkräftemangel und eine insgesamt unbefriedigende Betriebslage durch Überlastung der Infrastruktur, infrastrukturseitige Störungen und Netzwirkungen führen zu teilweise erheblichen Strafzahlungen an die Aufgabenträger ohne befriedigende Chance, mit eigenen Mitteln Abhilfe schaffen und das Leistungsversprechen halten zu können.

## Substitution von Nah- durch Fernverkehr?

Die Angebotsoffensive der DB Fernverkehr AG soll Potenziale für den Fahrgastmarkt erschließen. Dies kann das System Schiene im Verkehrsträgerwettbewerb stärken. Aber: Nicht wenige SPNV-Unternehmen befürchten, dass Aufgabenträger zukünftig vermehrt Ausgleichszahlungen für Tarifanerkennungen leisten werden statt SPNV-Leistungen im Wettbewerb zu vergeben. Das kann, je nach Fall, Nachteile für die SPNV-Unternehmen nach sich ziehen: durch Einnahmeausfälle in laufenden Verkehren, vor allem aber durch reduzierte Bestellungen – also ein niedrigeres Marktvolumen – im Kerngeschäft. In diesem Zusammenhang sind auch die Bestrebungen, über einen „Deutschland-Takt“ stärkeren politischen Durchgriff auf das Verkehrsangebot abseits des SPNV zu erreichen, sorgfältig abzuwägen.

## Neue Mobilitätsangebote gewinnen an Bedeutung

Zu guter Letzt darf auch ein Konfliktfeld nicht vergessen werden, das einen erheblichen Druck auf die Bahnen ausübt bzw. ausüben wird: Konkurrenz durch andere Mobilitätsbereiche. Das ist zunächst der Fernbuslinienverkehr, der entgegen ursprünglicher politischer Erwartungen dem SPNV sehr wohl schaden kann. Das sind aber auch neue Formen von Mobilität, mit denen Entscheidungen über die individuelle Verkehrsmittelwahl schneller, vielfältiger und aus Sicht der Eisenbahnen weniger planbar getroffen werden können. Hierauf wird die Branche besser heute als morgen eine Antwort finden müssen.

## Dr. Heike Höhnscheid

*Eisenbahnpersonenverkehr, Regulierung*

T 0221 57979-115

hoehnscheid@vdv.de

# Eisenbahnen und Speditionen entdecken einander

Im Jahr 2002 fand die erste Marktplatzveranstaltung des VDV und des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSL) zum Thema „Kooperation zwischen Speditionen und Eisenbahnen“ statt. Damals lag die Stimmung irgendwo zwischen vorsichtigem Abtasten und grundsätzlichem Interesse. Nach elf weiteren Veranstaltungen können beide Verbände heute feststellen, dass ihre Mitglieder auf zahlreichen Feldern intensiv zusammenarbeiten. Eisenbahnen und Speditionen scheinen sich gesucht und gefunden zu haben.

„Speditionen sind die Architekten des Verkehrs!“  
Trifft diese Aussage auf alle Speditionen zu? Ein Blick ins Internet hilft. Dort präsentieren sich immer noch viele Speditionen, die nur Lkw, Flugzeug und Seeschiff anbieten. Aber immer mehr Speditionen nutzen auch die Schiene! Warum? Zum einen erwarten immer mehr Verlagerer nicht nur aus Klimaschutzgründen Bahnlösungen. Wer die Bahn nicht nutzt, dem droht dann Ungemach von Kundenseite. Zum anderen sorgen z. B. Fahrer-mangel und Staus für erhebliche Probleme auf der Straße. Und immer mehr Speditionen erkennen, dass die Bahnen produktiver und logistikfähiger geworden sind. Dank der Liberalisierung gibt es heute mehr Eisenbahnen und damit auch mehr Möglichkeiten für Speditionen.

Es gibt also gute Gründe, warum immer mehr Speditionen die Bahnlogistik entdecken und z. B. den kombinierten Verkehr (KV) nutzen, Haus-zu-Haus-Verkehre mit Waggonumschlag organisieren, eigene Güterwagen vorhalten, in Umschlagterminals mit Gleisanschluss investieren, eigene Zugsysteme anbieten/betreiben oder sogar eine eigene Eisenbahn besitzen.

Das Wissen der Speditionen über das Eisenbahnsystem wächst wieder. Und das ist auch nötig, denn nur dann können sie entscheidend Einfluss auf Betrieb und Ressourceneinsatz nehmen. Schließlich geht es darum, den Bahntransport inkl. Schnittstellen optimal zu gestalten und die Kostentreiber zu kontrollieren. Und wenn am Ende mit der Schiene Geld zu verdienen ist, steigt auch automatisch das unternehmerische Interesse an diesem System.

## **Eisenbahnen noch logistikfähiger machen**

Vor der Liberalisierung konzentrierten sich die Eisenbahnen überwiegend auf Verlagerer mit eigenem Gleisanschluss. Multimodale Waggonverkehre und auch der KV führten lange Zeit ein gewisses Schattendasein. Die Königsdisziplin der Eisenbahnen waren früher Wagenladungsverkehre in Ganzzügen oder als Einzelwagen. Dies hat sich mit dem Markteintritt neuer Eisenbahnen verändert. Viele Newcomer sind insbesondere im KV tätig, weil hier die Marktbedingungen für sie leichter sind als im rangierintensiven Wagen-

ladungsverkehr über Gleisanschlüsse und mit gut-spezifischen Waggontypen. KV-Züge fahren meist zwischen Terminals und die Auftraggeber stellen in der Regel die Güterwagen. Da die Kunden im KV meist Operateure, Speditionen und Reedereien sind, spielen deren Anforderungen hier die entscheidende Rolle. Gerade die neuen Eisenbahnen haben daher von Anfang an auf einen engen Dialog mit den Logistikern gesetzt.

Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen und Speditionen ist vom gegenseitigen Lernen geprägt. Davon profitieren auch die Bahnen, denn sie verstehen heute besser, wie multimodale Verkehrsströme entstehen, wer diese wie beeinflusst und wie die Margen im Logistikmarkt verteilt sind. Der gegenseitige Lernprozess weckt natürlich auch Interesse am Geschäft des jeweils anderen. So betätigen sich auch einzelne Eisenbahnunternehmen als Spediteur oder sind an entsprechenden Gesellschaften beteiligt.

## **Multimodal ist die Zukunft**

Verkehrsträgerübergreifende Konzepte, die mehr Klimaschutz und Versorgungssicherheit bieten, gewinnen zunehmend an Bedeutung. Darauf haben sich bereits zahlreiche Unternehmen eingestellt, indem sie verstärkt Kooperationen suchen sowie durch Innovationen und Investitionen bessere Voraussetzungen für multimodale Verkehre schaffen. Je multimodaler die Schiene wird und je mehr sie sich in Logistikkonzepte integriert, desto mehr Nährboden entsteht für die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Speditionen. Übrigens sind auch kleinere und mittlere Eisenbahnen geborene Partner der Speditionen, denn sie beherrschen das „Brot-und-Butter-Geschäft“ auf der Schiene in der Region und viele auch im Fernverkehr.

Zum Schluss noch eine Randnotiz: Bereits sieben VDV-Mitgliedsunternehmen sind Eisenbahnen im Eigentum von Speditionen bzw. Logistikunternehmen!

## **Georg Lennarz**

*Marktfragen Güterverkehr*

T 0221 57979-146

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

# KV-Förderung des Bundes – Erfolgsstory fortsetzen!

Ziel der im Frühjahr 1998 auf maßgebliche Initiative des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) neu geschaffenen Förderrichtlinie „kombinierter Verkehr“ (KV) ist es, den Bau und den Ausbau von Umschlaganlagen privatwirtschaftlicher Unternehmen zu stützen. Das verkehrspolitische Ziel lautet: Verlagerung von Verkehrsmengen von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße.

Rückblickend betrachtet startete die KV-Förderrichtlinie zum richtigen Zeitpunkt, stagnierte doch der KV Ende der 1990er-Jahre mit einem Transportaufkommen von nahezu jährlich rund 30 Mio. t.

## **Erfolge für den KV**

Mithilfe der KV-Förderrichtlinie ist es gelungen, die Stagnation im KV zu stoppen und in eine echte Wachstumsgeschichte umzuwandeln. Dies hat seither die im KV beförderten Transportmengen auf rund 100 Mio. t ansteigen lassen. Mitentscheidend für diese positive Entwicklung sind alle am KV beteiligten Akteure, die bspw. für eine Verbesserung der Leistungsqualität, für die Ausweitung des Transportangebotes, für die verbesserte Kundeninformation und nicht zuletzt für die Zunahme des Wettbewerbs im KV sorgten. Im Ergebnis ist es damit gelungen, das bundesdeutsche Straßennetz um 28,4 Mrd. tkm zu entlasten.

Die im VDV organisierten Unternehmen partizipierten in über 20 Projekten mit einem Investitionsvolumen von über 250 Mio. Euro an den Möglichkeiten der KV-Förderrichtlinie.

Von Beginn an erwies sich dieses neue Förderinstrumentarium als sehr erfolgreich und leistete einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung des Aufkommens im KV. Mittlerweile konnten an 40 Standorten bundesweit rund 70 neue KV-Terminals errichtet werden. Beispielhaft sind hier die zahlreichen entlang des Rheins entstandenen Neu- und Ausbauten zu nennen. Ohne die neu geschaffenen KV-Infrastrukturen wäre eine derartige Entwicklung nicht möglich gewesen.

## **Wo sieht der VDV Verbesserungspotenziale?**

Aus Sicht der VDV-Mitgliedsunternehmen bezieht sich die Hauptkritik auf die unverändert bestehende Pflicht zur Vorlage einer selbstschuldnerischen Bürgschaft. Aus VDV-Sicht kann diese ersatzlos entfallen. Die Details hat der VDV in einem Thesenpapier zusammengefasst und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Verfügung gestellt. Argument gegen die Aufrechterhaltung der Bürgschaftspflicht ist u. a., dass das umfangreiche Prüfverfahren des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) im Vorfeld der Antragstellung bereits eine ausreichende

Sicherheit generiert. Die im Entwurf bisher diskutierte Verlängerung der Laufzeit von bisher vier auf künftig fünf Jahre und die Verpflichtung der Genehmigungsbehörden, den Antragstellern im Vorfeld durch die Genehmigungsbehörden Unterstützung zu gewähren, sind aus Sicht des VDV uneingeschränkt zu begrüßen.

## **Weiteres Verfahren**

Ursprünglich mit der Verbändeanhörung am 22. Juni 2015 unter Beteiligung des VDV formal abgeschlossen, verzögert sich die Evaluierung nunmehr aufgrund eines Kabinettsbeschlusses der Bundesregierung vom 1. Juli 2015 voraussichtlich um ein Jahr auf den 1. Januar 2017. Grund hierfür ist die generell seit diesem Zeitpunkt durchzuführende Einnahme-Ausgabe-Analyse bei Zuwendungen des Bundes. Dies geschieht losgelöst und unabhängig von der eigentlichen KV-Thematik. Potenziellen Antragstellern entstehen hierdurch aber keine Nachteile, da die bisher auf den 31. Dezember 2015 befristete KV-Förderrichtlinie zunächst um ein weiteres Jahr verlängert wurde.

## **Ausblick/Forderungen**

Aufgrund der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose, die bis zum Jahr 2030 einen Anstieg des KV um rund 80 Prozent und damit auf 175 Mio. t vorhersagt, fordert der VDV eine Fortsetzung der Förderrichtlinie über den 31. Dezember 2016 hinaus. Basis sind die Ergebnisse und Inhalte der im Jahr 2015 gemeinsam mit den Verbänden durchgeführten Evaluierung. Der unverändert anhaltende Wettbewerb mit dem durchgehenden Straßen-güterverkehr macht diese Forderung unabdingbar, wenn auch zukünftig eine Verkehrsverlagerung weg von der Straße hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern gelingen soll.

## **Marcus Gersinske**

*Ressourcenmanagement Eisenbahn*

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

# Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben

Die Güterbahnen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben sich im vergangenen Jahr erneut mit der Entwicklung ihrer Kosten auseinandergesetzt. Dabei standen die Kostentreiber im Vordergrund, die sehr stark von politischen Einflüssen bestimmt sind. Als wesentliche Risiken für die Kostenentwicklung der Güterbahnen haben sich dabei neben den Entgelten für Infrastruktur und Energie insbesondere die im nationalen und europäischen Rechtsrahmen verankerten Regelungen zur Herstellung der Interoperabilität sowie die unumgänglichen Maßnahmen zur Lärminderung erwiesen.

Der Güterverkehr insgesamt wird bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus kräftig wachsen. Die daraus resultierenden verkehrs- und umweltpolitischen Probleme sind nur dann zu bewältigen, wenn ein wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehr einen möglichst hohen Anteil dieser Verkehrszuwächse übernimmt.

Demgegenüber hat die Politik aber zahlreiche Entwicklungen zugelassen, eingeleitet oder aktiv gefördert, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und deren preisliche Wettbewerbsfähigkeit belasten. Gleichzeitig wurden und werden Kostenpositionen der konkurrierenden Verkehrsträger entlastet, sodass hieraus eine weitere Schwächung der Wettbewerbsposition resultiert.

Als wesentliche Risiken für die Kostenentwicklung der Güterbahnen sind neben den Entgelten für Infrastruktur und Energie insbesondere die im nationalen und europäischen Rechtsrahmen verankerten Regelungen zur Herstellung der Interoperabilität identifiziert worden.

Darüber hinaus ist der umweltschonende, klimaverträgliche und weitgehend „elektromobile“ Eisenbahngüterverkehr mit berechtigten Anforderungen zur Minderung seiner Lärmemissionen konfrontiert. Der Sektor hat sich dazu bekannt,

bis 2020 die auf dem deutschen Netz verkehrende Güterwagenflotte komplett mit Flüsterbremsen auszustatten und damit die wesentliche Voraussetzung für die Halbierung des Schienenverkehrslärms zu erfüllen. Auch dies führt zu erheblichen Mehrkosten für den Eisenbahnsektor.

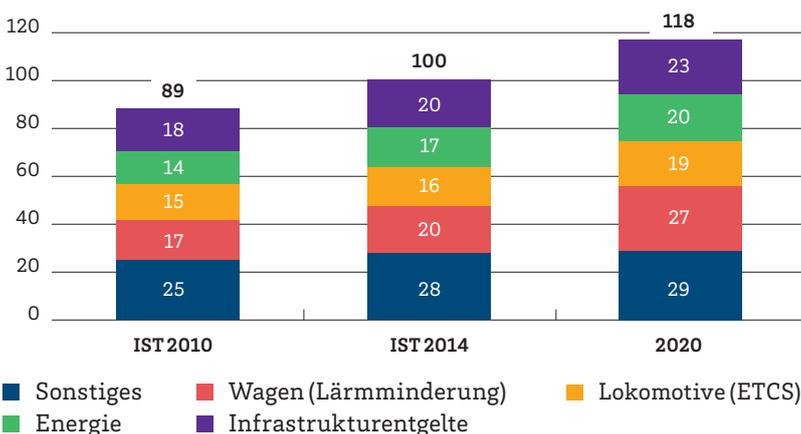
Die Kosten des Gütertransports auf der Schiene werden angesichts dieser Risiken ohne Gegenmaßnahmen bis zum Jahr 2020 um knapp 20 Prozent steigen. Bei einer angenommenen durchschnittlichen Inflationsrate von 1 Prozent pro Jahr erreicht der Kostenanstieg etwa den dreifachen Wert der allgemeinen Preissteigerung.

Im Vergleich dazu hat die Politik die Wettbewerbsposition der Wettbewerber auf Straße und Wasser in den vergangenen Jahren gestärkt. So wurde der Lkw-Transport durch eine Absenkung der Mautsätze deutlich entlastet. Die nach Äußerungen des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt beabsichtigte Zulassung sog. Lang-Lkw wird die Produktivität des Straßengüterverkehrs spürbar erhöhen. Binnenschiffe sind nach wie vor von der Mineralölsteuer befreit und zahlen nahezu keine Entgelte für die Nutzung von Flüssen und Kanälen.

Die Güterbahnen unternehmen erhebliche Anstrengungen zur Steigerung ihrer Effizienz und zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Sie werden die notwendigen Voraussetzungen für einen wachsenden Schienengüterverkehr jedoch nicht erfüllen können, wenn die Politik den ordnungspolitischen Rahmen immer wieder zulasten des Schienengüterverkehrs verändert. Stattdessen sind politische Entscheidungen gefordert, die das unternehmerische Engagement der Bahnen unterstützen und zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs beitragen.

Kostenentwicklung im Schienengüterverkehr

**Kostenbestandteile je Zugkilometer im kombinierten Verkehr (KV) (2014 = 100)**



**Steffen Kerth**  
*Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr*  
 T 0221 57979-172  
 kerth@vdv.de

# Sprachanforderungen auf Grenzbetriebsstrecken

Im Eisenbahnbetrieb kommt der Kommunikation zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Fahrdienstleiter eine wichtige Rolle zu: Einige Handlungsaufträge werden mündlich übermittelt. Die Festlegung eines Sprachniveaus, das alle Beteiligten beherrschen müssen, ist daher im Grundsatz richtig. Für Fahrten bis zum Grenzbahnhof im Nachbarland sind allerdings Sonderregelungen sinnvoll, um die Kosten der Sprachausbildung zu begrenzen. In der europäischen Gesetzgebung drohen derartige bislang bewährte Sonderregelungen nun „unter die Räder“ zu geraten.

Im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 2014/82/EU (Änderung der EU-Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie) in nationales Recht wurde ein bisher eher unbeachtetes Thema plötzlich zu einer wichtigen Fragestellung: Welche Sprachkenntnisse benötigt ein Triebfahrzeugführer, um den Grenzbahnhof im Nachbarland zu erreichen? Bei der Verabschiedung dieser EU-Richtlinie war der „kleine Grenzverkehr“ zum Nachbarland offensichtlich schlicht vergessen worden. Die EU-Richtlinie fordert, dass Triebfahrzeugführer die Betriebssprache des Infrastrukturbetreibers auf dem Niveau B1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GeR) beherrschen. Dies mag für weit ins Landesinnere führende Verkehre (z. B. Köln – Rotterdam) begründet sein; für Fahrten bis zum Grenzbahnhof des Nachbarlandes ist sie schlicht überzogen. Die Kosten der Sprachausbildung sind unverhältnismäßig hoch. Der VDV hat sich im Laufe des Jahres 2015 intensiv dafür eingesetzt, diese Regelung (wieder) zu ändern.

Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten für die Festsetzung der sprachlichen Anforderungen im Eisenbahnbetrieb über Staats- und Sprachgrenzen:

1. Die Betriebssprache wechselt an der Staatsgrenze; der Triebfahrzeugführer muss zwei Sprachen auf dem Niveau B1 beherrschen.
2. Auf der Strecke über die Grenze gelten zwei Sprachen als Betriebssprache. Ein Triebfahrzeugführer kann hier eingesetzt werden, wenn er eine dieser Sprachen auf dem Niveau B1 spricht.
3. Anwendung örtlich definierter Sonderregelungen zur Sprachkenntnis; hier haben Fahrdienstleiter und/oder Triebfahrzeugführer gewisse eisenbahnbezogene Kenntnisse in der Sprache des Nachbarlandes. Dies wird in vielen Fällen durch zweisprachige Formulare oder sogenannte Sprachbehelfe (Übersetzungshilfe für eisenbahnbetriebliche Situationen) ergänzt. Derartige Regelungen existieren an sehr vielen Grenzübergängen und haben sich bewährt.

Der Unterschied der beiden erstgenannten Varianten liegt vor allem darin, wen die Kosten der Sprachausbildung des Personals treffen: die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Das Verhältnis Personal

der EVU zu Personal der EIU beträgt in etwa sieben zu eins (Anzahl Triebfahrzeugführer/Anzahl Fahrdienstleiter). Es liegt daher nahe, dass gesamtwirtschaftlich die zweite Variante die bessere wäre, da die Kosten der Sprachausbildung hier insgesamt deutlich niedriger sind. Die Kernforderung des VDV ist es allerdings, die dritte Variante weiter zu ermöglichen: Existierende und bewährte örtlich angepasste Regelungen zu den Sprachkenntnissen des Personals auf Grenzbetriebsstrecken sollten zulässig bleiben. Sie haben sich jahrzehntelang bewährt. Ergänzend zur Festlegung eines Sprachniveaus können dabei auch unterstützende Maßnahmen, z. B. feste Wortlaute oder zweisprachige Formulare, in Betracht gezogen werden.

Der VDV weist gemeinsam mit der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) darauf hin, dass es weder personell noch organisatorisch und wirtschaftlich durchführbar ist, alle betroffenen Triebfahrzeugführer und/oder Fahrdienstleiter in kurzer Zeit so weiterzubilden, dass sie eine zweite Sprache auf dem Niveau B1 beherrschen. Die wirtschaftliche Situation im Eisenbahnverkehr ermöglicht es den Eisenbahnen nicht, die Kosten für Spracherwerb und Spracherhalt einer zweiten Sprache langfristig zu amortisieren. Verkehrseinstellungen gerade im grenzüberschreitenden Verkehr wären die Folge. Dies kann nicht im Sinne der Europäischen Union sein.

Im Dezember 2015 hat die EU-Kommission in einem verkürzten Verfahren die Richtlinie 2014/82/EU modifiziert. Dieser Beschluss geht in die richtige Richtung, er erkennt den Bedarf an Sonderregelungen für die Grenzbetriebsstrecken an. Anstelle jedoch einfach auf die Fortsetzung der bewährten örtlichen Regelungen zu setzen, ist nun ein Genehmigungsprozedere zwischen EVU und EIU für Sonderregelungen vorgesehen. Der Vorschlag der EU-Kommission kann somit lediglich als „Zwischenschritt“ betrachtet werden, die Facharbeit des VDV in dieser Frage wird deshalb im Jahr 2016 fortgesetzt.

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

# Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich?

Am 21. Januar 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich in die Länder- und Verbändeanhörung gegeben – alles in allem 598 (!) Seiten Text. Das Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU („Recast“). Die Richtlinie war bis spätestens zum 16. Juni 2015 umzusetzen. Verständlich, dass da die Länder- und Verbändeanhörung zügig vonstattengehen musste.

Für die Bewertung dieses Textdinosauriers waren lediglich vier Wochen Zeit eingeplant. Das Schreckgespenst eines drohenden Vertragsverletzungsverfahrens wegen verfristeter Umsetzung europäischer Rechts wurde heraufbeschworen. Dumm nur, dass die Richtlinie vom 21. November 2012 stammt und bereits vor mehr als zwei Jahren veröffentlicht wurde. Erst auf vereinten Druck von Ländern und Verbänden wurde dem Sektor ein weiterer Monat Zeit für eine Stellungnahme zugestanden.

Das Schreckgespenst eines drohenden Vertragsverletzungsverfahrens schien sich sodann in einen ausgedehnten Erholungsurlaub verabschiedet zu haben. Die Ministerialbürokratie ging weitere mehr als neun Monate mit dem Referentenentwurf schwanger, bevor am 15. Januar 2016 der Kabinettsentwurf das Licht der Welt erblickte.

Aber: Das Warten hat sich gelohnt! Die umfangreiche Stellungnahme des VDV ist in weiten Teilen berücksichtigt worden. Dies belegt, dass das BMVI sich von sachlichen Argumenten überzeugen lässt und berechtigten Belangen der Eisenbahnen – soweit es das europäische Recht zulässt – mit wohlwollender Aufgeschlossenheit gegenübersteht.

Dies betrifft zunächst die zahlreichen Ausnahmemöglichkeiten vom Anwendungsbereich des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Hier wird der europäische Rechtsrahmen weitgehend ausgeschöpft. Der Entwurf sieht eine Vielzahl von Befreiungstatbeständen für bestimmte kleine und mittelgroße Eisenbahnen vor. Inwieweit sich im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens mit einer kreativen Auslegung des europäischen Rechts weitere Spielräume ausloten lassen, bleibt abzuwarten.

Nach der Richtlinie 2012/34/EU werden Schienennetznutzungsbedingungen in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht. Der Argumentation des VDV folgend hat das BMVI diese Vorgabe auf ein vernünftiges Maß zurückgeführt: Lediglich dort, wo es Sinn macht, nämlich für das transeuropäische Eisenbahnnetz und für Schienenwege, die unmittelbar Anschluss an das Ausland haben, sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen zweisprachig zu veröffentlichen.

Als Novum war ein Anspruch auf Zugang zu Rangierdienstleistungen vorgesehen. Allerdings fehlt es an monopolartigen oder marktbeherrschenden Strukturen, die einen derartigen staatlichen Eingriff in unternehmerische Freiheiten und Eigentumsrechte legitimieren könnten. Der Kabinettsentwurf verzichtet jetzt auf die Regulierung von Rangierdienstleistungen.

Werksbahnen können ebenfalls aufatmen. Sie werden als nicht öffentliche Eisenbahnen in weiten Teilen regulierungsfreie Zone. Nachdem auf Betreiben des VDV bereits in der Vergangenheit die sog. Verladergemeinschaft kreiert wurde, trägt künftig unmittelbar das Gesetz den Besonderheiten moderner Industrieparks Rechnung.

Last, not least war beabsichtigt, die Höhe der Deckungssumme in der Haftpflichtversicherung für Eisenbahnen von 10,226 Mio. Euro auf 75 Mio. Euro anzuheben. Der VDV hat nachgewiesen, dass eine solche Erhöhung nicht zu rechtfertigen ist. Angemessen sei lediglich ein Inflationsausgleich. Nur diesen beinhaltet die jetzt vorgesehene Erhöhung der Deckungssumme auf 14 Mio. Euro.

Europarechtliche Vorgaben lassen zum Teil an einem ausgewogenen Verhältnis von Aufwand und Nutzen zweifeln. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die außergewöhnliche Detailfreudigkeit der Entgeltregulierung. Ob die Ziele der Regulierung, nämlich die „Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten“ (§ 3 Nr. 2 ERegG-E) und vor allem die „Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen“ (§ 3 Nr. 1 ERegG-E), damit wirklich erreicht werden können, bleibt kritisch abzuwarten.

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

# Die europäischen Plattformen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen

Auf EU-Ebene wurden in den letzten beiden Jahren Diskussionsplattformen jeweils für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eingerichtet. Sie bieten den Unternehmen unter nur indirekter Beteiligung der Unternehmensverbände einen institutionalisierten Kommunikationsweg untereinander und direkt zur Europäischen Kommission.

Ausgangspunkt für die Einrichtung der Plattform der EIU war eine Initiative der EU-Kommission: Sie hat in ihrem Entwurf für ein viertes EU-Eisenbahnpaket (in Art. 7e der Recast-Richtlinie 2012/34) die Einrichtung eines „Europäischen Netzes der Infrastrukturbetreiber“ vorgeschlagen. Die Kompetenzen dieses Netzwerkes sind weitreichend: Es soll u. a. Benchmarks für die Effizienz der Infrastrukturbetreiber setzen und sich an der Marktüberwachung beteiligen. Die Kommission schreibt sich bei diesem Netzwerk, in dem manche einen ersten Schritt hin zu einem EU-Eisenbahninfrastrukturnetz sehen, eine einflussreiche Rolle zu. Das EU-Parlament hat in seiner ersten Lesung den Vorschlag der Kommission im Wesentlichen bestätigt, der Rat wird ihn voraussichtlich abmildern.

Im Vorgriff auf diesen Gesetzgebungsvorschlag hat die Kommission die Einrichtung der Plattform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME) initiiert. Dabei handelt es sich um eine reine Gesprächsplattform, nicht um eine eigene Organisation. Die Einrichtung der Plattform hatte im Vorfeld für Kritik gesorgt, weil die Kommission nur selektiv EIU in ihre Planungen einbezogen hatte. Vor allem die Mitglieder der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER) waren von der Entwicklung überrascht worden.

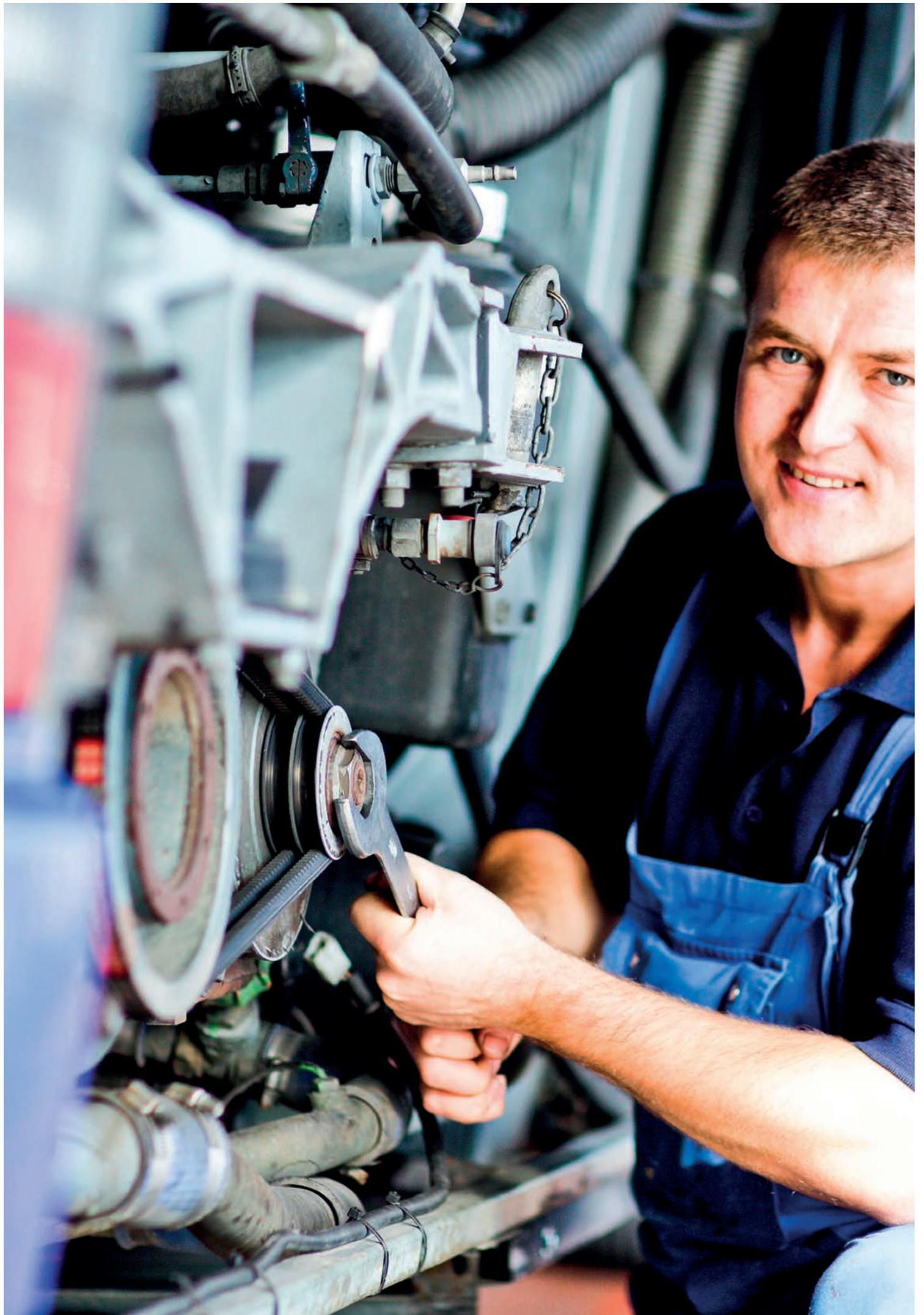
Seit 2014 trifft sich PRIME ca. dreimal im Jahr. Die Plattform hat sich als bevorzugtes Gremium für den Informationsaustausch mit der Kommission etabliert, sodass selbst bei grundsätzlicher Ablehnung der Vorgehensweise eine Verweigerungshaltung keine weiter gangbare Strategie darstellt. Nach der Verhandlung wichtiger Zugeständnisse in den Statuten arbeitet seit 2015 auch die CER bei PRIME mit. Die DB Netz AG und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind im Juni 2015 beigetreten. Zu folgenden Themen wurden Untergruppen gegründet: Key Performance Indicators (KPI), Finanzierung, European Rail Traffic Management System (ERTMS), Digitalisierung und Recast Implementing Acts. Die KPI-Untergruppe erarbeitet mit hoher Dynamik unter Beteiligung der Kommission KPI zur Messung der Effizienz der Infrastrukturbetreiber.



In den Plattformen werden jeweils Themen der Eisenbahninfrastruktur und der Verkehrsunternehmen erörtert

Parallel zu PRIME wurde auch für die EVU eine Plattform, der „Dialogue for railway undertakings“ (RU dialogue), eingerichtet. Auch hier ist der VDV Mitglied. Eine erste Zusammenkunft hat auf Einladung der EU-Kommission am 13. Oktober 2015 in Brüssel stattgefunden. Dort wurden aktuelle Themenbereiche erörtert wie die Regulierung von Serviceeinrichtungen, Digital Railway, Schienenlärm, KPI für EVU sowie ERTMS. In der Zukunft soll der RU dialogue ein- bis zweimal jährlich zusammenkommen. Die Arbeit zu den einzelnen Themenfeldern wird in Untergruppen fortgesetzt, die sich wesentlich häufiger treffen werden und für die unter paritätischer Beteiligung der betroffenen Verbände Vorsitze benannt wurden.

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



---

# Technik und Normung

---

# Standardisierung der Standardisierung – Begriffe und deren Definitionen

Die Begriffe bzw. deren Definitionen in Standards haben sich zu einem Wildwuchs entwickelt. Es gibt einerseits zu einigen Begriffen diverse, teilweise sich widersprechende Definitionen, andererseits werden verschiedene Begriffe für dieselbe Sache festgelegt.

Zum allgemeinen Verständnis bei der Anwendung von Regelwerken und Standards werden in einem der ersten Kapitel Begriffe und deren Definitionen aufgeführt, die das Lesen und das Arbeiten mit diesen Dokumenten erleichtern sollen. Die Definitionen sollen den Begriff erläutern im Sinne des Standards und dürfen keine Anforderungen enthalten.

Häufig allerdings werden dieselben Begriffe in den verschiedenen Regelwerken und Standards unterschiedlich definiert, was die Anwendung erschwert und zu Fehlern und Missverständnissen führen kann. Als Beispiel sei hier der Begriff „Zug“ genannt: Er wird in neun Standards definiert, aber nur in zwei Standards sind diese gleichlautend. Es gibt also acht unterschiedliche Definitionen und Wertungen. Hinzu kommen z. B. noch die aus den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und anderen Regelwerken.

## Initiative des VDV

Aus diesem Grund hat der VDV beim Plenary Meeting des CEN/TC 256 „Railway Applications“ im Jahr 2012 den Vorschlag unterbreitet, sich des Themas anzunehmen, um hier eine Vereinfachung und Vereinheitlichung herbeizuführen. Dieser Vorschlag wurde aufgenommen und der Aufruf an die aktiven europäischen Arbeitsgruppen erteilt. Unter Zuhilfenahme der Terminologiedatenbank des Deutschen Instituts für Normung (DIN), DIN-TERM, die 2014 nutzbar wurde, wurde die weitere Analyse deutlich vereinfacht.

## DIN-TERM-Datenbank

Das DIN hat die öffentlich zugängliche DIN-TERM-Datenbank entwickelt. Sie präsentiert den Gesamtnachweis der im Deutschen Normenwerk enthaltenen definierten Begriffe und umfasst die Terminologiebestände aller DIN-Normenausschüsse. Die Datenbank dokumentiert den terminologischen Gesamtbestand der vom DIN herausgegebenen Normen, Normentwürfe und technischen Regeln sowie ihrer europäischen und internationalen Paralleldokumente. Die Begriffe werden in den drei europäischen Sprachen (Deutsch, Französisch und Englisch) gelistet. Für den DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF), NA 087, sind derzeit etwa 6 800 Begriffe aufgeführt.

## Weiteres Vorgehen

Durch den Vorsitz des Koordinierungsausschusses des DIN-FSF, wahrgenommen durch den VDV, und die Mitarbeit in diversen europäischen Working Groups und deren entsprechenden nationalen Spiegelausschüssen des DIN-FSF wird hier weiterhin dafür geworben und koordiniert, um den Wildwuchs einzudämmen.

Es wurde auf europäischer Ebene die Aktivierung der Working Group 19 „Terms and Definition“ beschlossen, die Anfang 2016 ihre Arbeit starten wird. Ihre Aufgabe ist es, das weitere Vorgehen zu priorisieren und die Vereinheitlichung der Begriffe zu unterstützen. Nicht immer wird es gelingen, sich auf eine Definition zu verständigen, da eine unterschiedliche Betrachtung im Einzelfall sinnvoll ist. Auch sind die diversen europäischen und nationalen Regelwerke zu beachten; hier sollte ebenfalls eine Übereinstimmung erfolgen.

Weiterhin sollte zukünftig ein Abgleich mit den VDV-Schriften erfolgen, um auch hier eine einheitliche Sprache zu sprechen.



## Peter Haering

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

# Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen: einheitlich und rechtssicher

Mit der Liberalisierung und Diversifizierung des Eisenbahnmarktes wächst auch der Anspruch, sicherheitsrelevante und überwachungsbedürftige Komponenten und Systeme von Eisenbahnfahrzeugen nach einheitlichen Anforderungen instand zu halten. Zur Erfüllung dieses Anspruches verfolgt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) das Ziel, solch einheitliche Anforderungen anhand technischer Regelwerke zentral für die Branche zur Verfügung zu stellen.

Regelwerke zur Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen sind historisch bedingt überwiegend in Verantwortung der Staatsbahnen geschaffen und weiterentwickelt worden und daher nicht grundsätzlich frei verfügbar.

Seit Beginn der Marktöffnung im Eisenbahnsektor wächst jedoch mit der Zahl der Marktteilnehmer der Bedarf an frei zugänglichem Regelwerk und wird sich vor dem Hintergrund der prognostizierten Ausweitung der sog. ECM-Zertifizierung (Entity in Charge of Maintenance (ECM)) auf alle Eisenbahnfahrzeuge weiter erhöhen.

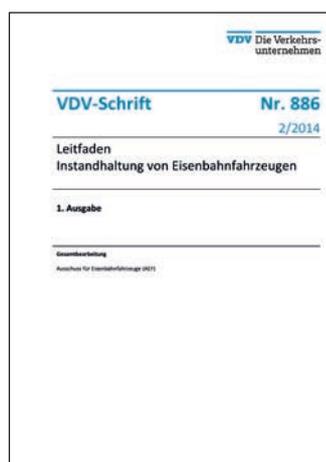
Um diesen Bedarf zu decken, hat der Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) entschieden, Regelwerke zentral zur Verfügung zu stellen.

Diese Regelwerke sollen

- parallel existierende und ggf. konkurrierende Anforderungen vermeiden,
- durch freie Zugänglichkeit und zeitnahe Aktualisierung auf Basis eventueller Erfahrungen aus dem Betrieb hinreichende Rechtssicherheit schaffen,
- die bisher im Eisenbahnsektor zur Anwendung kommenden Verfahren und Prozesse unter Berücksichtigung ausreichender Betriebssicherheit beibehalten

und

- die einzelnen Unternehmen durch einen zentralisierten Änderungsdienst entlasten.



Dies fördert nicht nur ein einheitlich gestaltetes Sicherheitsniveau, sondern reduziert auch die Komplexität insbesondere bei wechselnden Geschäftsbeziehungen, denn mit zunehmender Internationalisierung des Eisenbahnverkehrs wächst auch der Anspruch, Komponenten und Systeme von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Vergleich nach den gleichen Anforderungen instand zu halten. Es gilt, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und operative Verbesserungen wie länderübergreifende Werkstattnutzungen zu fördern.

Mit der Wartungsdokumentation „Instandhaltung fahrzeugseitiger PZB-Geräte von Eisenbahnfahrzeugen, Anwendungsempfehlung zur Wartungsdokumentation für die INDUSI I60R/PZB90“ (VDV-Mitteilung 8871) stellt der VDV in Kooperation mit der Bietergemeinschaft INDUSI I60R das Regelwerk im Mitgliederbereich der VDV-Homepage für VDV-Mitglieder kostenlos zum Download zur Verfügung.

Und Weiteres ist geplant, denn Instandhaltungsregelwerke für die Zerstörungsfreie Prüfung (ZfP) an Eisenbahnfahrzeugen und deren Komponenten und für Zugfunkgeräte von Eisenbahnfahrzeugen sollen im Rahmen weiterer Kooperationsvereinbarungen geschaffen werden. Dabei sind für zukünftige Generationen von Zugfunkgeräten auch die neu aufgestellten Anforderungen an die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit gemäß TSI ZZS<sup>1)</sup> zu berücksichtigen.

<sup>1)</sup> Beschluss (EU) 2015/14 der Kommission zur Änderung des Beschlusses 2012/88/EU über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zug-sicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems.

**Michael Sikorski**  
Schienenfahrzeugtechnik – Normungsfragen  
T 0221 57979-165  
sikorski@vdv.de

# Bedeutung neuer Technologien für die Zugsicherungstechnik

Eine Vielzahl neuer Technologien hält Einzug in unsere Gesellschaft und konsequenterweise auch in die verschiedensten Bereiche der VDV-Mitgliedsunternehmen. Die Zugsicherungstechnik und die damit verbundenen Funktionen werden durch neue technische Möglichkeiten immer stärker beeinflusst. Für die zielgerichtete Nutzung der sich schnell wandelnden Technik und Verfahren ist die Mitarbeit unserer Verkehrsunternehmen bei der Erarbeitung aktueller Standards auf nationaler und auf Europaebene enorm wichtig.

In der VDV-Schrift 336-1 „Anforderungen für Signal- und Zugsicherungsanlagen sowie Betriebsleitsysteme des städtischen schienengebundenen Personennahverkehrs, Teil 1: Signalanlagen und Weichensteuerungen für das Fahren auf Sicht“ werden sowohl funktionale Anforderungen für die Realisierung von Fahrsignalanlagen nach § 21 Abs. 3 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) als auch Einrichtungen zur Steuerung von Weichen nach § 17 Abs. 8 und § 51 Abs. 11 BOStrab aufgestellt. Die in der VDV-Schrift 336-1 dargestellten Anforderungen spiegeln die grundlegenden Anforderungen der BOStrab wider und führen diese detailliert aus. Die Auswahl und sachgerechte Kombination der Anforderungen zur Realisierung einer spezifischen oder generischen Anwendung obliegt dem Vorhabenträger in Abstimmung mit der jeweils zuständigen Aufsichtsbehörde.

## **Praxiserprobte Hilfsmittel für Planer und alle Prozessbeteiligten**

Die VDV-Schrift 336-1 soll es Verkehrsunternehmen und Planern ermöglichen, aus einem Gesamtkatalog von Anforderungen für definierte Typen von Signalanlagen und Weichensteuerungen diejenigen auszuwählen, die für ihre betrieblichen Bedingungen erforderlich sind. Aufgrund der modularen Anforderungsstruktur der Schrift sollen damit sowohl von der Gliederung als auch vom Inhalt der ausgewählten Funktionen standardisierte Lastenhefte für die Realisierung von spezifischen Anwendungen von Signalanlagen und Weichensteuerungen in Bereichen für das Fahren auf Sicht entstehen können. Die VDV-Schrift 336-1 hat damit zum Ziel, die Beschaffung von Signal- und Zugsicherungsanlagen sowie Betriebsleitsystemen auf eine vereinheitlichte Basis zu stellen und somit die Beschaffungsprozesse effizienter zu gestalten.

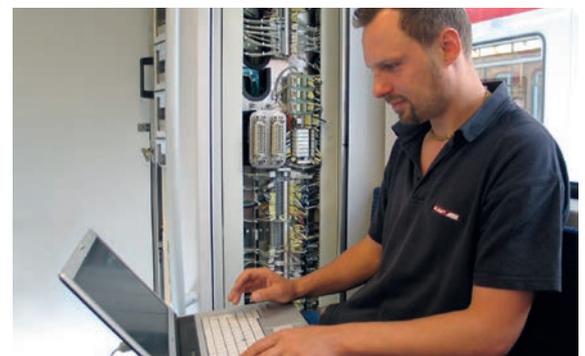
## **Wer nicht selbst normt, der wird genormt!**

Unsere durch VDV-Mitglieder erarbeiteten VDV-Schriften und -Mitteilungen bilden eine wertvolle Basis für die Standardisierungsarbeiten auf nationaler, europäischer und sogar internationaler Ebene. Durch den anerkannt hohen Praxisbezug unserer Schriften und deren über Jahre bewährte Anwendung finden unsere Standards große Anerkennung im In- und Ausland bei Betreibern,

System- und Komponentenherstellern sowie Behörden und Sachverständigen bzw. Gutachtern. Ohne diese Basisarbeiten würden andere bestimmen, wie wir unsere Technik und unseren Betrieb zukünftig gestalten müssten. Der praxisbewährte Erfahrungsschatz der Mitarbeiter unserer Mitgliedsunternehmen ermöglicht die anerkannt hochwertige Erstellung unserer VDV-Schriften. Daher erfahren diese insbesondere bei der Eingabe in europäische und internationale Normungsvorhaben durchweg hohe Anerkennung.

## **Rein funktionale Anforderungen ermöglichen innovative Lösungen**

Durch die funktionale Anforderungsbeschreibung bleibt offen, durch welche Technologie die einzelne Anforderung erfüllt wird. Diese Herangehensweise bietet die Möglichkeit, an den vielen schnell fortschreitenden Technologien zu partizipieren. Die Verkehrsunternehmen legen, neben den direkten Kosten, besonderen Wert auf die langfristige Verfügbarkeit von Produkten, wozu auch der Aspekt der Wartung, Instandsetzung und weiterer Services durch den Hersteller Berücksichtigung finden muss. Durch herstellernerneutrale, funktionale Anforderungskataloge, die vom Anwender mit Praxisbezug in Form einer VDV-Schrift aufgestellt werden, können die zukünftigen Technologien in die Praxis überführt und genutzt werden. Die Schriftenerstellung durch unsere Mitglieder stellt eine Investition in die Zukunft und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Branche dar.



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

# Vom „Fragenkatalog zur Prüfung von Straßenbahnfahrern“ zur „Prüfungsplattform für BOStrab-Fahrschulen“

Verkehrsunternehmen mit Straßenbahnbetrieb berücksichtigen seit Langem den vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erarbeiteten „Fragenkatalog zur Prüfung von Straßenbahnfahrern“ für die Theorieprüfung ihres Fahrpersonals. Der seit 2014 in einer aktualisierten Fassung vorliegende Fragenkatalog war Anlass für die Überlegung, den Fragenkatalog in eine webbasierte Prüfungsplattform für BOStrab-Unternehmen zu integrieren.

## **Keine einheitliche BOStrab-Theorieprüfung des BOStrab-Fahrpersonals**

Eine für alle BOStrab-Verkehrsunternehmen einheitliche Theorieprüfung ist aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten bei den Fahrzeugen, Anlagen und der Betriebsdurchführung der Verkehrsunternehmen nicht möglich. BOStrab-Fahrschulen entwickeln und erstellen daher eigene, unternehmensbezogene Theorieprüfungen. Hierbei bedienen sie sich auch der allgemein gültigen Fragen des VDV-Fragenkatalogs, der seit 2014 in einer aktualisierten Fassung als VDV-Mitteilung 7032 vorliegt (siehe Rundschreiben Nr. 27/2014 vom 5. November 2014, Verteiler VSTB).

Während die theoretische Prüfung für die Fahrerlaubnis nach der Fahrerlaubnisverordnung seit 2010 am PC durchgeführt wird, erfolgt die theoretische Prüfung für das BOStrab-Fahrpersonal größtenteils in Papierform, wobei die Anordnung der Antwortmöglichkeiten meist gleichbleibend ist.

Eine Angleichung der zur Vorbereitung bzw. Durchführung der theoretischen Führerscheinprüfung eingesetzten Medien sieht der VDV-Betriebsausschuss angesichts der mit elektronischen Lernsystemen verbundenen Möglichkeiten sowohl für BOStrab-Ausbilder und -Prüfer als auch für Lernende als sinnvoll an.

Elektronische Fragebögen können je nach Bedarf zusammengestellt, erstellt sowie ausgewertet und das Ergebnis elektronisch archiviert werden. Für Lernende bzw. Prüflinge können Verkehrssituationen mittels Videosequenzen (z. B. vom eigenen Streckennetz) realitätsnah dargestellt werden. Dies fördert auch die Verzahnung von theoretischer und praktischer Ausbildung.

## **Das Ziel: Softwarelösung für webbasierte Prüfungen**

Einzelne BOStrab-Fahrschulen haben mit eigenen Mitteln bereits unternehmensspezifische Softwarelösungen entwickelt, die sie für Prüfungen nutzen. Um aber ein hohes Maß an Verfügbarkeit (geringe Ausfallzeit) zu gewährleisten, empfehlen

sich hierfür in erster Linie am Markt bewährte Softwarelösungen, die ständig aktualisiert werden.

Eine Software, die gemeinsam von BOStrab-Unternehmen für webbasierte Prüfungen oder gar als Lernplattform genutzt werden kann, muss u. a. die Möglichkeit bieten, dass zusätzlich zu dem VDV-Fragenkatalog betriebsspezifische Fragestellungen ergänzt werden können. Wichtig ist auch, dass die Ausbilder bzw. Prüfer der jeweiligen Unternehmen eigene Administratorrechte erhalten, mit denen nur sie Zugang zum unternehmenseigenen Fragenpool, zum allgemein freigegebenen VDV-Fragenpool sowie zu den Prüfungen der eigenen Mitarbeiter erhalten.

In einem im Februar 2015 mit Vertretern von BOStrab-Fahrschulen durchgeführten Fachgespräch zu bestehenden Softwarelösungen für Theorieprüfungen wurde zudem deutlich, dass eine Software präferiert wird, die als Online- und Offlineversion nutzbar ist. Als Grundlage für eine mögliche Ausschreibung einer Softwarelösung soll in einem ersten Schritt bis Mitte 2016 ein Lastenheft für eine webbasierte Prüfungs- bzw. Lernsoftware erarbeitet werden.

Das Interesse, eine Software gemeinsam zu nutzen, ist bei den BOStrab-Unternehmen vorhanden. Da E-Learning und Verkehrssimulatoren seit längerer Zeit in der Aus- und Weiterbildung eingesetzt werden, stellt eine gemeinsam nutzbare Prüfungssoftware oder -plattform eine logische Fortsetzung dar.

## **Hartmut Reinberg-Schüller**

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

# Elektromobilitätsgesetz – Freigabemöglichkeit der Busspuren für Elektroautos ist der falsche Weg

Die Förderung der Elektromobilität ist aus Sicht des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unstrittig. Kontraproduktiv ist aber die im Elektromobilitätsgesetz (EmoG) umgesetzte Freigabemöglichkeit von Busspuren für Elektroautos, da hierdurch der umweltfreundliche Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) erheblich beeinträchtigt würde.

## **Elektromobilitätsgesetz**

Durch das EmoG erhalten Kommunen die Möglichkeit, elektrisch betriebene Fahrzeuge – also Batterieelektrofahrzeuge, Plug-in-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge – insbesondere beim Parken und bei der Nutzung von Busspuren zu bevorzugen. Das EmoG ist am 5. Juni 2015 mit befristeter Geltung bis 30. Juni 2030 in Kraft getreten. Der VDV, der Deutsche Städtetag (DST) und zahlreiche Fachexperten haben sich im Gesetzgebungsverfahren entschieden gegen eine Freigabemöglichkeit von Busspuren ausgesprochen.

## **Freigabemöglichkeit von Busspuren**

Es besteht kein Zwang, Busspuren zu öffnen. Die Freigabemöglichkeit ist eine Option für die Kommunen. Die Anordnungsbefugnis liegt bei den Kommunen. Vor Ort soll im Einzelfall beurteilt werden, wie stark Bussonderfahrstreifen bereits frequentiert sind und ob noch Raum für die Zulassung weiterer Verkehre verbleibt. Zum Schutz der Belange des ÖPNV hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zusätzlich noch eine Verwaltungsvorschrift erlassen. Danach soll eine Freigabe der Busspuren nicht erfolgen, wenn die Belange des ÖPNV oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs entgegenstehen.

## **Mehr Zeitaufwand für alle**

Unverständlich ist, dass eine – wenn überhaupt – marginale Reisezeitminimierung für wenige Elektroautofahrer mit Reisenachteilen für eine Vielzahl von ÖPNV-Nutzern erkauft wird. Dazu kommt, dass in Deutschland vor allem kurze Busspuren vor Ampeln mit besonderen Lichtzeichen umgesetzt sind, damit passgenaue Grünzeitanforderungen einen verlässlichen ÖPNV fördern – lange Zulaufstrecken mit Ampeln, die mit sich wiederholenden Festzeiten gesteuert werden, sind dagegen kaum vorzufinden. Im Ergebnis stünden deshalb alle anderen Autofahrer länger an Ampeln, weil die zusätzlichen und regelmäßigen Grünphasen auf den Busspuren für Elektroautos nicht so intelligent geschaltet werden können wie bei Linienbussen, die seltener kommen und sich vorher an den Ampeln „anmelden“.

## **Regierungsprogramm nicht zu Ende gedacht**

Es bleiben weitere Fragen offen: Wie werden die Mehrkosten getragen, wenn sich der Linienbusverkehr verlangsamt und deshalb mehr Fahrzeuge benötigt werden? Wie kann eine Bevorzugung des Elektroautos gerechtfertigt werden, obwohl der spezifische Energieverbrauch je Pkm im ÖPNV günstiger ist? Warum werden die knappen Finanzmittel nicht in eine Optimierung der ÖPNV-Beschleunigung investiert statt in temporäre Infrastrukturanpassungen für Elektroautonutzer? Viele unbeantwortete Fragen, die nur mit dem Regierungswunsch einer Förderung der Automobilindustrie erklärt werden können – zulasten einer Attraktivierung des Umweltverbundes.

## **Hilfestellung für Kommunen und Verkehrsunternehmen**

Zur argumentativen Unterstützung wurden Positionspapiere erarbeitet, die auch bei der Überzeugungsarbeit auf kommunaler Ebene hilfreich sind (<https://www.vdv.de/positionensuche.aspx>). Konkrete Freigaben einer Kommune, um eine Öffnung von Busspuren vorzubereiten, sind nicht bekannt. Bisher sind nur in Schaufenster-Modellregionen förderpolitisch motivierte Prüfungsaufträge an Fachverwaltungen adressiert worden.

## **Resümee**

Der ÖPNV löst in den Ballungsräumen die Probleme im Hinblick auf Flächenverbrauch, Verkehrssicherheit, Ressourceneffizienz, Klimaschutz und Erreichbarkeit – und nicht das Auto, egal welchen Antrieb es hat. Auch Elektroautos verursachen Staus und brauchen Parkplätze. Deshalb sollte der Fokus nicht auf eine Freigabe der Busspuren zur Förderung der Elektromobilität gerichtet werden. Es sollte vielmehr gemeinsam durch Länder, Städte und Kommunen sowie die Verkehrsunternehmen geprüft werden, wie der ÖPNV trotz der jetzt schon bestehenden Störeinflüsse verlässlicher durch Beschleunigungsprogramme gestaltet werden kann.

## **Dr. Volker Deutsch**

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

# Chemische Vegetationskontrolle auf Eisenbahngleisen

Der Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) hat die Thematik der Vegetationskontrolle auf Eisenbahngleisen aufgenommen und unterstützt die Eisenbahnunternehmen in den aktuellen Diskussionen zum Einsatz glyphosathaltiger Herbizide.

Ein wichtiges Thema im Bereich der Eisenbahninfrastruktur ist die Anwendung von Herbiziden mit dem Wirkstoff Glyphosat im Rahmen der Vegetationskontrolle auf Gleisen. Die Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) des Wirkstoffs Glyphosat als „wahrscheinlich krebserregend“ löste intensive Diskussionen aus, welche in einigen Bundesländern dazu führten, dass die für den Einsatz auf Gleisen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) erforderliche Ausnahmegenehmigung durch die zuständigen Landesbehörden für das Jahr 2016 bislang nicht erteilt wurde. Dies betrifft insbesondere die Länder Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und neuerdings auch Schleswig-Holstein.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nimmt sich der ATEI mit seinem Unterausschuss Recht und Umwelt dieses Themas an und unterstützt hier die Eisenbahnunternehmen in den Diskussionen mit den Landesbehörden und der Politik. Eine Umfrage unter den Mitgliedern ergab, dass es zurzeit keine Alternative zur chemischen Vegetationskontrolle gibt:

- Mechanische Systeme erzielen nicht die erforderliche Wirkung, sind zu teuer und bedingen aufgrund ihres geringen Arbeitsfortschritts zu lange Gleissperrungen und damit Unterbrechungen des Eisenbahnbetriebs.
- Systeme auf der Basis von Wärmebehandlungen erzielen ebenfalls keine zufriedenstellenden Ergebnisse und bedingen ebenfalls zu lange Gleissperrungen.

Aber auch alternative Herbizide für die chemische Vegetationskontrolle bieten bislang keine Alternative zum Einsatz von glyphosathaltigen Herbiziden, da sie in ihrer Wirkung deutlich eingeschränkt sind und damit auch öfter aufgebracht werden müssten. Hierbei berücksichtigen der VDV und die Eisenbahnunternehmen, dass die bisherigen Untersuchungen Anhaltspunkte aufzeigen, dass Glyphosat Risiken für die Gesundheit bergen kann, wenn die Gefahr besteht, dass es in die Nahrungskette gelangt. Gerade diese Gefahr wird beim Einsatz im Gleisbereich durch zertifizierte Fachfirmen, welche die Ausbringungsmenge und den Zeitpunkt der Behandlung qualifiziert festlegen, und durch für den Einsatz auf Gleisen zertifizierter Fahrzeuge auf ein Minimum reduziert. Dies wurde auch in verschiedenen Langzeituntersuchungen im Bahnbereich bestätigt. Darüber hinaus ist eine europaweite Nutzung in der Landwirtschaft bislang weiterhin möglich.

Grundsätzlich sind sowohl die Eisenbahnunternehmen als auch der VDV für alternative Lösungen zur Vegetationskontrolle im Gleis offen und bereit, hierfür erforderliche Forschungen und Untersuchungen zu begleiten und aktiv zu unterstützen. Ziel dieser Aktivitäten muss es sein, umweltverträgliche und erfolgreiche sowie wirtschaftliche Lösungen zur Verhinderung des unerwünschten und gefährlichen Aufwuchses zu entwickeln und zur Anwendungsreife zu bringen. In diesem Sinne hat der VDV Kontakte zu verschiedenen Beteiligten aufgenommen und beabsichtigt, im Jahr 2016 entsprechende Aktivitäten zu starten.



**Peter Schollmeier**  
Bahnbau  
T 0221 57979-137  
schollmeier@vdv.de

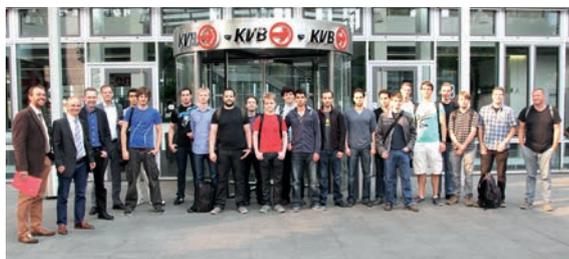
# Intelligente Verkehrssysteme für den ÖPNV – Eine Branche mit Herausforderungen für den akademischen Nachwuchs

Der Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI) veranstaltet in Zusammenarbeit mit der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH Aachen), der Technischen Universität Ilmenau (TU Ilmenau) sowie mehreren Industriepartnern die Vorlesung „Informationsmanagement für öffentliche Mobilitätsangebote (IföM)“, um junge, technisch interessierte Studenten für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu gewinnen und Quereinsteigern in den Verkehrsunternehmen und -verbände ein Basiswissen zu den betrieblichen IT-Systemen zu vermitteln.

Seit den 1970er-Jahren nutzt der ÖPNV intelligente Verkehrssysteme zur effizienten Steuerung des Betriebes und für die aktuelle Fahrgastinformation. Durch die Digitalisierung der Industrie und Gesellschaft und die zunehmende automatische Vernetzung bekommen diese IT-Systeme in den Verkehrsunternehmen und -verbänden eine immer größere Bedeutung.

Für eine gezielte Weiterentwicklung und den effizienten Betrieb dieser Systeme benötigen sowohl die Verkehrsunternehmen und -verbände als auch die zuliefernde Industrie qualifizierte Fachleute, die in der Lage sind, die betrieblichen Anforderungen mit den technischen Möglichkeiten zu verknüpfen. Hierbei befindet sich die Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Wettbewerb mit anderen Branchen. Dabei bietet die ÖV-Branche den Fachleuten ein hochinteressantes Betätigungsfeld mit besonderen technischen Anforderungen, wie z. B. einer sehr hohen Verfügbarkeit und einem komplexen Vernetzungsgrad der IT-Systeme sowie einer hohen Kooperationsbereitschaft über Unternehmensgrenzen hinaus. Dieses ist jedoch den wenigsten bekannt.

Der Fachausschuss, ATI, hat dies erkannt und organisierte zusammen mit dem Fachbereich Informatik 5 der RWTH Aachen die Vorlesung „IföM“ erstmalig im August 2013. Ziel der Vorlesung ist es, neben Studierenden der technischen Fachrichtungen auch branchenfremden Quereinsteigern bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden sowie Unternehmen des VDV-Industrieforums einen Überblick über die modernen intelligenten Verkehrssysteme des ÖPNV zu geben und die komplexen und interessanten Systemzusammenhänge zu erläutern.



Auch die TU Ilmenau, die sich im Fachgebiet Medienproduktion intensiv mit der Nutzungsfreundlichkeit von Informationssystemen im ÖPNV auseinandersetzt, bietet die Vorlesung nun erstmalig im Frühjahr 2016 an.

Im Zeitraum von einer Woche werden in 23 Vorlesungsblöcken und fünf Übungseinheiten die folgenden relevanten Themen behandelt:

- Grundaufgaben der intelligenten Verkehrssysteme im ÖPNV
- Rechtlicher Rahmen des ÖPNV in Deutschland
- Organisationen, Finanzierung und Projektmanagement
- IT-Systemlandschaft eines Verkehrsunternehmens
- Strategische Planung, Angebots-, Umlauf-, und Dienstplanung
- Disposition von Fahrzeugen und Personal
- Infrastruktur und Zugsicherung
- Verkehrssteuerung, Fahrzeug, Leitstelle und Störungsmanagement
- Fahrgastinformation – Vom Informationsbedürfnis bis zur Technologie
- Optimierungsalgorithmen für die Planung, Disposition und Fahrgastinformation
- Vertrieb, Ticketing, Statistik

Im Rahmen einer ganztägigen Exkursion lernen die Teilnehmer die vorgestellten Themen im praktischen Umfeld eines Verkehrsunternehmens kennen. Die Exkursionen finden bei den im jeweiligen Umfeld der Universitäten befindlichen Verkehrsunternehmen Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) statt.

Der VDV erreichte es, dass bei jeder Vorlesung 20 kostenfreie Teilnahmeplätze für VDV-Mitglieder reserviert sind. Die nächsten Vorlesungen finden statt: RWTH Aachen, 22. – 26. August 2016  
TU Ilmenau, Frühjahr 2017.

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

# VDV-Schrift 457 „Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)“ Version 2.0

Eine VDV-Arbeitsgruppe hat die VDV-Schriften zu automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) für Busse und Bahnen überarbeitet, ergänzt und aktualisiert. Die neue Schrift ist als Handlungsempfehlung zu verstehen, die Planung, Beschaffung und Durchführung einer Zählung mit AFZS unterstützt. Sie umfasst die Anwendung von AFZS im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (bisherige VDV-Schriften 457 und 458).

Entscheidungs-, Kontroll- und Nachweisprozesse benötigen statistisch gesicherte Daten. Gerade für nachfragebasierte Einnahmenaufteilungsverfahren sind Daten zu Größe, Struktur und raumzeitlicher Verteilung der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personenverkehr unerlässlich und als Nachweisgrößen zur Finanzierung von Verkehrsleistung in der Verkehrs- und Angebotsplanung sowie innerhalb von Ausschreibungen notwendig.

Neben der statistischen Qualität und dem Grad der Aggregation der Daten zur Verkehrsnachfrage ist der Aufwand für deren Gewinnung und Fortschreibung wesentlich. Hier ist zu unterscheiden zwischen

- den Verfahren einer Verkehrszählung und Befragung, die detaillierte Erkenntnisse über das Fahrgastverhalten (Quelle/Ziel einer Fahrt, genutzte Fahrscheinart etc.) ermöglicht, aber hinsichtlich der Datengewinnung aufwendig ist, und
- einer Verkehrszählung auf Basis von AFZS, die aus den Erfassungs- bzw. Berechnungsgrößen Einsteiger sowie Aussteiger je Haltestelle und Besetzung zwischen zwei Haltestellen nur die Kenngrößen Verkehrsmenge sowie Verkehrsleistung (km) in der erforderlichen raumzeitlichen Struktur abbildet, jedoch einen geringeren Erhebungsaufwand benötigt.

Von besonderer Wichtigkeit ist, dass die gewonnenen Zähl- und Hochrechnungsergebnisse unterschiedlicher Fahrzeugarten und Verkehrsunternehmen hinreichend genau und untereinander vergleichbar sind, besonders dann, wenn die Daten als Berechnungsgrundlage in die Einnahmeverteilung von Verbänden oder in Ausgleichszahlungen einfließen sollen.

Diesen Anspruch soll die überarbeitete Fassung der VDV-Schrift 457 erfüllen: Sie ist eine Handlungsempfehlung zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr und umfasst die Inhalte der bisherigen VDV-Schriften 457 (Anwendung von AFZS im ÖPNV) und 458 (Anwendung von AFZS im SPNV) – ergänzt und aktualisiert durch alle zwischenzeitlichen methodischen, mathematisch-statistischen und technischen

Entwicklungen sowie die praktischen Erfahrungen aus zahlreichen Anwendungsprojekten. Es werden Anforderungen, Empfehlungen und Hinweise u. a. zu den folgenden Themen gegeben:

- statistische Anforderungen hinsichtlich der drei potenziellen Fehlerquellen
  - technische Ausfall- bzw. Verfügbarkeitsrate
  - Erfassungs- bzw. Messfehler und
  - Stichprobenfehler
- Messfahrtenplanung mit geplanter oder zufälliger Disposition
- Stichproben- und Ausrüstungsumfang
- Zugkonzept oder Wagenkonzept
- Messgenauigkeit: Vorgaben und Regelkatalog zur Prüfung und Testierung

Die Darstellungen werden ergänzt durch

- eine Checkliste zum Qualitätsmanagement im laufenden Betrieb eines AFZS,
- einen Regelkatalog zur Systemabnahme „Hintergrundsystem“,
- ein Rahmenlastenheft, das als Basis für ein unternehmensspezifisches Lastenheft verwendet werden kann, und durch
- Beschreibungen der Anforderungen für die folgenden Schnittstellen
  - Datenkommunikation im Fahrzeug,
  - Datenübertragung AFZ-Bordrechner zur stationären Zentrale/Funkstation,
  - Schnittstellen im Hintergrundsystem,
  - Schnittstelle Ist-Einsatzdaten,
  - Schnittstelle Fahrzeugverfügbarkeit.

Die Schrift wurde im Sommer 2015 veröffentlicht und wird seitdem in Projekten eingesetzt, z. B. im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV):

- DB Regio (Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II)
- Abellio Rail Mitteldeutschland (die Zertifizierung der Messgenauigkeit durch den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)).

## Winfried Bruns

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

# EU-Normungsaktivitäten im Urban-Rail-Bereich

Die Arbeiten zur Umsetzung des EU-Normungsmandats M486 standen im Jahr 2015 im Mittelpunkt der Normungsaktivitäten für städtische Bahnsysteme (Urban-Rail-Systeme). In zahlreichen Normungsprojekten zu Fahrzeugen und Fahrweg haben die Arbeiten begonnen.

Das Jahr 2015 war geprägt von den Beratungen über das Vierte Eisenbahnpaket. Der Trilog zum technischen Pfeiler fand im November 2015 seinen vorläufigen Abschluss. Wichtigstes Ergebnis ist die grundsätzliche Ausnahme von U-Bahnen, Straßenbahnen und anderen lokalen Bahnsystemen aus Sicherheits- und Interoperabilitätsdirektiven. Dies hindert die Mitgliedsstaaten nicht an der Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie für lokale Bahnsysteme auf freiwilliger Basis, wenn sie dies für angebracht halten – was jedoch zu höheren Anforderungen und Kosten führt. Für Tram-Trains hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erreicht, dass die Mitgliedsstaaten ermächtigt werden können, die Fahrzeuge aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinien auszuschließen, da sie in erster Linie im Bereich der Stadtbahninfrastruktur verwendet werden, aber mit einigen notwendigen Eisenbahnkomponenten ausgestattet sind, um einen Betrieb auf einem engen und begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Im Eisenbahnbereich wurde eine Vielzahl von Normen unter Berücksichtigung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entwickelt (harmonisierte Normen). Für Urban-Rail-Systeme existiert keine Richtlinie. Trotzdem besteht ein Bedarf, aufgrund der sehr unterschiedlichen Regelungstiefe der nationalen Verordnungen auf freiwilliger Basis europaweit einheitliche technische Standards zu entwickeln. Deshalb wurde das Mandat M486 erstellt, das den Rahmen für freiwillige Normung für Urban-Rail-Systeme darstellt, die in Deutschland üblicherweise nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) betrieben werden.

Am 15. Mai 2014 startete mit der Bestätigung der Phase B die Umsetzung des Arbeitsprogramms für das Normungsmandat M486. Mit 54 Normungsthemen (Fiches), die Änderungen oder Ergänzungen an bestehenden Normen des Eisenbahnverkehrs oder die Erstellung neuer Normen für die Belange von Urban-Rail-Systemen vorsehen, ist das Arbeitsprogramm sehr anspruchsvoll. Die Bearbeitung findet bei den europäischen Normungsorganisationen Comité Européen de Normalisation (CEN – für den mechanischen Bereich) und Comité Européen de Normalisation Électrotechnique (CENELEC – für den elektrotechnischen Bereich) statt und konzentrierte sich 2015 zunächst auf die 15 Fiches, die im Mandat M486 mit „high priority“ ausgewiesen sind. Nach den Regularien von CEN/CENELEC kann die Arbeit an den einzelnen Normen starten, wenn sie von mindestens fünf EU-Mitgliedsstaaten unterstützt wird.

In Deutschland wurde im DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) ein Sonderausschuss „Urban Rail“, der die deutschen Normungsaktivitäten koordiniert, gegründet. In organisatorische Anlehnung an die BOStrab und an ebenfalls zu beachtende EU-Direktiven (z. B. Maschinenrichtlinie) wurde die Bildung von sieben Arbeitskreisen beschlossen. Ende Februar 2016 wurden in Kassel die Arbeitskreise für Grundlagen und Fahrzeuge gebildet. Ihre Aufgabe ist es, aus den Aufgaben des Mandates M486, aber auch aus aktuellen Normungsinitiativen ein fachbezogenes Arbeitsprogramm zu entwickeln und einen gezielten Einsatz der Experten zu planen.

Im Jahr 2015 erfolgten zu mehreren Fiches „calls for experts“. Von deutscher Seite konnten für die Working Groups zur Fahrzeugfrontgestaltung unter Berücksichtigung der Fußgängersicherheit, Achsen, Bremsen, Front- und Seitenscheiben, Luftbehandlung, Kleben, Trassierung, Fahrleitung und Signalisierung außerhalb von U-Bahnstrecken erfolgreich Experten benannt werden. Bei weiteren Normungsvorhaben aus dem Arbeitsprogramm, wie z. B. Fahrzeugbeleuchtung, Warneinrichtungen und Fahrgastnotrufsysteme, starteten Revisionen, obwohl sich dort nicht genug Experten aus dem Urban-Rail-Sektor gemeldet haben. Auch bei der Gleisgeometriequalität haben sich bislang nur Experten aus Österreich und Frankreich gemeldet. Bei den Abschleppkupplungen wurde die weitere Bearbeitung gestoppt, weil keine Experten von Betreibern benannt wurden und nur ein Land Experten von Herstellern benannte. Es folgt nun eine Überprüfung der vorgenommenen Priorisierung bei CEN, da einige Aktivitäten bei Normen, die im Mandat nur mit mittlerer oder niedriger Priorität oder in dem 2012 erstellten Arbeitsprogramm gar nicht enthalten sind (Crash, Gleisbaumaschinen, Zweigwegfahrzeuge, Bahnsteigtüren), gestartet wurden. Im Jahr 2016 sind zu weiteren Fiches „calls for experts“ zu erwarten (Fahrerkabinen, Weichen und Kreuzungen, Gleisbefestigungen). Die Arbeit im Mandat M486 nahm mit 16 aktivierten Fiches deutlich Fahrt auf. Es gilt umso mehr, durch die Entsendung von Experten die europäischen Normen positiv zu beeinflussen und sichere Standards zu schaffen, die auch weiterhin einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen.

**Raimund Jünger**  
*Urban Rail Manager*  
T 0173 4105113  
juenger@vdv.de

# Schadensdatenbank für Omnibusse des Unterausschusses „Schäden“ auf der Internetseite des VDV

Die Schadensdatenbank für Serienschäden an Omnibussen ist 2015 online gegangen. Auf der Internetseite des VDV sind nun Informationen über ausgewählte Serienschäden und deren Bearbeitungsstand sowie mögliche Problemlösungen zu finden. Im Zeitalter der Technisierung und mit Einführung von immer komplexeren Systemen in Kraftomnibussen (z. B. EURO VI) bietet ein Austausch über häufig auftretende Schäden eine pragmatische und schnelle Hilfestellung. Im Auftrag des Ausschusses für Kraftfahrwesen (AKW) und des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW) wurde eine Plattform geschaffen, die es den VDV-Mitgliedern ermöglicht, eine schnelle Übersicht über Schäden und Lösungsvorschläge zu erhalten.

Ein gemeinsames Ziel der beiden Fachausschüsse – BuW und AKW – konnte 2015 erreicht werden. Pünktlich zur VDV-Jahrestagung 2015 in Köln wurde die Schadensdatenbank für Serienschäden an Omnibussen zum Onlinebetrieb auf der VDV-Internetseite freigegeben. In enger Zusammenarbeit konnten die Mitglieder der beiden Fachausschüsse unter der Federführung des AKW-Unterausschusses „Schäden“ (UA „Schäden“) eine neue Plattform zum Informationsaustausch über gravierende Mängel und Serienschäden an Omnibussen erstellen.

Durch das einfache Ampelsystem ist die Datenbank sehr übersichtlich aufgebaut und bietet darüber hinaus viele Filtermöglichkeiten.

Die Resonanz ist sehr groß. Diese Schadensdatenbank lebt von Informationen über Schäden seitens der VDV-Mitgliedsunternehmen und stärkt daher deren Position bei Garantie- und Kulanzverhandlungen.

Der BuW und der AKW laden Sie aus diesem Grund herzlich ein, diese dynamische Hilfestellung auch weiterhin aktiv zu nutzen. Mit jeder Meldung wird die Position der VDV-Mitgliedsunternehmen gestärkt.

## Stärkere Position unserer Mitglieder

So ist die Schadensdatenbank durch die gute Vernetzung des VDV mit allen namhaften Verkehrsunternehmen in Deutschland und dem europäischen Ausland sowie die enge Zusammenarbeit mit dem Weltverband UITP (franz.: Union Internationale des Transports Publics) in Brüssel, wo das VDV-Europabüro seinen Sitz hat, ein weiterer Vorteil für unsere Mitglieder, sich im immer komplexer werdenden technischen Umfeld einen Vorsprung zu verschaffen.

Durch den ständigen Kontakt zu den Fahrzeugherstellern wird so gemeinsam nicht nur die Schadensabwicklung beschleunigt, sondern sogar aktiv auf die Verbesserung der Busflotte in Europa Einfluss genommen.

Weitere Informationen hierzu sowie zu anderen Themen finden Sie exklusiv im Mitgliederbereich auf der Internetseite des VDV unter: [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

## Jens Schmitz

Bussysteme, Elektromobilität,  
Betriebshöfe und Werkstätten  
T 0221 57979-139  
[j.schmitz@vdv.de](mailto:j.schmitz@vdv.de)



## Schnelle Hilfe bei Serienschäden an Omnibussen

Die Mitarbeiter der VDV-Mitgliedsunternehmen können diese Datenbank auf der VDV-Internetseite einsehen. Unter der Rubrik „Fahrzeugmängel“ gelangt man nach der Anmeldung direkt zu dieser Datenbank. Dort sind neben den aktuellen Meldungen auch ältere Informationen über Schäden und ggf. auch Lösungsvorschläge bzw. Hinweise auf technische Lösungen der Hersteller zu finden. Weiterhin besteht die Möglichkeit, selbst Schäden zu melden. Diese werden dann gemeinsam mit dem „Paten“ des jeweiligen Herstellers weiterverfolgt. In einem direkten Dialog mit den Busherstellern und den Buskomponentenherstellern wird dann über die aufgetretenen Mängel diskutiert und an Lösungen gearbeitet.

# Instandhaltung der Heizungs-, Lüftungs- und Kühlanlagen – eine besondere Aufgabe für die Werkstätten

Der Schienenfahrzeugausschuss (SFA) hat seine Publikationsreihe über die Instandhaltung besonderer Komponenten von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen um eine VDV-Schrift zur Beschaffung und Instandhaltung von Heizungs-, Lüftungs- und Kühlanlagensystemen (HLK-Systeme) für Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeuge erweitert.

Seit den 1990er-Jahren zählen Anlagen zur Kühlung der Fahrzeugführerräume zum festen Bestandteil der Ausrüstung von Neufahrzeugen und seit den 2000er-Jahren sind sie Standard im Hinblick auf die Komfortverbesserung in den Fahrgasträumen. Für die Instandhaltung dieser Anlagen existierten nach Erkenntnissen des SFA bisher keine geeigneten Regelwerke, da z. B. Dokumente zu ortsfesten Klimaanlageanlagen wegen der Besonderheiten von Schienenfahrzeugen – wie begrenzter Einbauräume, besonderer Betriebsbedingungen und einer speziellen Energieversorgung – nur begrenzt verwendet werden können.

Dies hat den SFA veranlasst, eine weitere Publikation in seine Reihe von VDV-Schriften und -Mitteilungen zur Instandhaltung von speziellen Fahrzeugkomponenten wie z. B. Rädern, Radsatzwellen und hydraulischen (Brems-)Systemen aufzunehmen.

**Gemeinschaftswerk zweier SFA-Unterausschüsse**  
Die neue VDV-Schrift 183 „Beschaffung und Instandhaltung von Heizungs-, Lüftungs- und Kühlanlagensystemen (HLK-Systeme) in Schienenfahrzeugen des städtischen und regionalen Nahverkehrs“ entstand als Gemeinschaftswerk der SFA-Unterausschüsse „Instandhaltung“ und „Heizung und Lüftung“. Ursprünglich sollte die neue Publikation „nur“ eine VDV-Mitteilung werden und sich auf die reine Instandhaltung dieser Anlagen beschränken. Es zeigte sich aber während ihrer Erstellung, dass auch Hinweise hinsichtlich der technischen Ausführung solcher Anlagen mit aufgenommen werden sollten, um deren spätere Instandhaltung zu vereinfachen.

Infolgedessen entschied sich der SFA, die Publikation als VDV-Schrift zu veröffentlichen und seiner Schriftenreihe über Heizungs- und Lüftungsanlagen (VDV-Schrift 180 ff.) zuzuordnen. Die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Heizungs-, Lüftungs- und Kühlanlagensysteme, d. h. Angaben zur Heiz- und Kühlleistung und zur Luftverteilung, sind nicht Bestandteil der VDV-Schrift 183, sondern sind weiterhin in den VDV-Schriften 181 und 182 enthalten.

## **Instandhaltung der HLK-Systeme wird in VDV-Schrift 183 ausführlich behandelt**

Die neue VDV-Schrift 183 basiert auf den in den VDV-Mitgliedsunternehmen gesammelten Erfahrungen und berücksichtigt die allgemein anerkannten Regeln der Technik. Sie gliedert sich in folgende Hauptabschnitte:

- Beschaffung,
- Instandhaltung (IH) (einschl. IH-Strategie, Werkstattausrüstung, Qualifizierung des IH-Personals, Reinigung der Anlagen, Dokumentation, Service-Software),
- Komponenten der Anlagen,
- hygienegerechte Konstruktion der Luftführungssysteme sowie
- Betrieb und Lagerung der Anlagen.

Der SFA hofft, mit dieser VDV-Schrift für die Verkehrsunternehmen eine hilfreiche Grundlage zur Beschaffung und Instandhaltung der HLK-Systeme verfasst zu haben. Der Inhalt der neuen Schrift soll den für diese Anlagen zuständigen Mitarbeitern voraussichtlich Ende 2016 in einem Fachseminar vorgestellt werden.

Inspektion einer Heizungs-, Lüftungs- und Kühlanlage eines neuen Karlsruher Stadtbahnfahrzeugs



## **Udo Stahlberg**

*Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen*

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

# VDV-Schriften über elektrische Energieanlagen haben sich als Standard in Europa etabliert

Seit über 25 Jahren wird die elektrische Ausrüstung von Bahnen auf europäischer Ebene genormt. Lobenswert ist hierbei, dass der Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE) von Anfang an bei diesen Normungsaktivitäten mitwirkt. Eine große Hilfe erfährt der AEE bei dieser Arbeit dadurch, dass fast alle entsprechenden VDV-Schriften auch in Englisch vorliegen.

1989 starteten die europäischen Normungsaktivitäten hinsichtlich der elektrischen Ausrüstung von Bahnen im Komitee TC 9X von CENELEC (franz.: Comité Européen de Normalisation Electrotechnique; deutsch: Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung). 1990 wurde das Unterkomitee SC 9XC „Ortsfeste Anlagen“ gegründet, das die eigentliche Normungserstellung – wie allgemein üblich – auf Arbeitsgruppen übertrug. Die Obmannschaft der Arbeitsgruppe WG C01 „Elektrische Sicherheit, Erdung und Rückleitung“ übernahm Deutschland, der erste Obmann war der damalige AEE-Vorsitzende Friedrich Müller, Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB). Seitdem blieb die Leitung dieser Arbeitsgruppe fest in deutscher Hand. Grundlage für die Arbeit in der Arbeitsgruppe WG C01 war anfangs die deutsche Norm DIN VDE 0115 – und später auch die VDV-Schrift 500, die zu diesem Zweck als erste VDV-Schrift des AEE ins Englische übersetzt wurde. Das Ergebnis war, dass die europäische Normenreihe EN 50122 größtenteils mit den ehemaligen entsprechenden deutschen Regelwerken übereinstimmt.

## **Europäische Überspannungsschutz-Normung basiert auf VDV-Schrift 525**

Dieser Erfolg spornte den AEE an, auch durch andere VDV-Schriften Einfluss auf die europäischen Normungsaktivitäten zu nehmen. Es bot sich das Thema „Blitz- und Überspannungsschutz“ an, da hierzu Mitte der 1990er-Jahre mit der Erstellung einer VDV-Schrift begonnen worden war. Der AEE und die Hersteller von Gleichrichterunterwerken (GUW) hatten festgestellt, dass keine Normen zu Überspannungsableitern existierten, die für den Einsatz in Gleichspannungsnetzen vorgesehen waren. Daher wurde in der neuen VDV-Schrift 525 erstmalig genau beschrieben, wie ein Blitz- und Überspannungsschutz bei Fahrstromversorgungsanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen realisiert werden kann und wie die hierfür notwendigen Ableiter spezifiziert und installiert werden müssen. Die erste Ausgabe der VDV-Schrift 525 wurde 2001 veröffentlicht, gleichzeitig in Deutsch und in Englisch. Mithilfe dieser Schrift wurde das europäische Normungsgremium SC 9XC „Ortsfeste Anlagen“ überzeugt, ein neues Normungsvorhaben mit dem Titel

„Überspannungsableiter und Spannungsbegrenzungseinrichtungen für Gleichspannungsnetze“ zu starten.

## **Straßen- und Stadtbahnen werden in europäischer Oberleitungsnorm besser berücksichtigt**

Das dritte Beispiel für den Einfluss des AEE auf die europäische Normung ist die Überarbeitung der Norm EN 50119 „Oberleitungen für den elektrischen Zugbetrieb“. Die derzeitige Ausgabe dieser Norm widmet sich hauptsächlich den Belangen des Eisenbahnfernverkehrs und führt oft zu Diskussionen über die Bauart von Oberleitungen für Straßen- und Stadtbahnen. Daher hat der VDV bei der Aufstellung des EU-Normungsmandats M/486 darauf gedrängt, dass bei der Überarbeitung dieser Norm die besonderen Belange der städtischen Schienenbahnen („Urban Rail Systems“) berücksichtigt werden. Hierzu stellte der VDV den Mitarbeitern der zuständigen europäischen Normungsarbeitsgruppe die VDV-Schriften 550 „Oberleitungsanlagen für Straßen- und Stadtbahnen“ und 551 „Oberleitungsmaste, Mastgründungen und Wandanker“ auf Englisch zur Verfügung und entsandte außerdem zwei Vertreter des AEE-Unterausschusses „Oberleitungsanlagen“ in dieses Gremium. Schon jetzt kann festgestellt werden, dass diese Maßnahmen zu einer deutlich „straßenbahnfreundlicheren“ Ausgabe der Norm EN 50119 führen werden.

Diese drei Beispiele zeigen eindrucksvoll, dass „europäische Arbeit“ für einen VDV-Fachausschuss sehr erfolgreich sein kann. Der Erfolg basierte fast immer auf zwei Fakten: einerseits wirkten Mitarbeiter aus dem AEE-Bereich in europäischen Normungsgremien mit und andererseits lagen englische Ausgaben der entsprechenden VDV-Schriften vor.

## **Udo Stahlberg**

*Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen*

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

# Energiewende – Belastungen und Perspektiven

„Nach dem Spiel ist vor dem Spiel“: Dieser Ausspruch Sepp Herbergers gilt nicht nur für den Fußball, sondern auch für energierechtliche Meilensteine wie das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), das Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG) und viele weitere Rechtsvorschriften, mit denen der Gesetzgeber bereits seit vielen Jahren versucht, die ständig wachsenden und wechselnden Herausforderungen der Energiewende zu bewältigen. Die daraus resultierenden Lasten für die Branche in möglichst vertretbarem Rahmen zu halten und Planungssicherheit zu erreichen, ist dabei Aufgabe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Diese wurde in vielen Punkten im Berichtsjahr erfolgreich wahrgenommen.

## Neue Belastungen gegenüber dem EEG 2014 weitgehend abgewendet

Es bleibt leider dabei: Die Reform des EEG aus dem Jahr 2014 verkennt, dass die elektrischen Schienenbahnen mit ihrem großen und weiter wachsenden Vorsprung in der Energieeffizienz und ihrer Vorreiterrolle beim Einsatz erneuerbarer Energien der wesentliche Multiplikator für eine Energiewende im Verkehrssektor sind.

Immerhin konnte erreicht werden, dass alle Schienenbahnen ab einem Jahresfahrstromverbrauch von 2 GWh (gegenüber 10 GWh) die Begrenzung der besonderen Ausgleichsregelung in Anspruch nehmen können und dass die für sie geltende begrenzte Umlage auf stabile 20 Prozent der regulären EEG-Umlage festgelegt wurde. Eine Multiplikation der Belastung durch die ursprünglich von der Bundesregierung vorgesehene jährliche Anhebung der begrenzten Umlage bei parallel weiter steigender regulärer Umlage und damit eine deutliche weitere Mehrbelastung (z. B. allein im Jahr 2018 zusätzliche 80 Mio. Euro) wurden damit wirksam abgewendet. 2015 konnte zudem erreicht werden, dass keine Benachteiligung bei neuen Aufträgen durch den trägen Umlagemechanismus mehr entsteht; ferner hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) nach Intervention des VDV klargestellt, dass auch bestehende Unternehmen diese Möglichkeit in Anspruch nehmen können und nicht nur Neugründungen im gesellschaftsrechtlichen Sinne.

Obwohl der VDV die Mehrbelastung für die Branche gegenüber den ursprünglichen Plänen der Bundesregierung deutlich verringern konnte, wächst die Gesamtbelastung gegenüber dem EEG 2012 dennoch um mindestens 65 Mio. Euro pro Jahr. Weil dies, vor allem in Zeiten sinkender Preise für fossile Energieträger, den intermodalen Wettbewerb weiter zum Nachteil der Schiene verzerrt, begleitet der VDV die Politik in diesem Bereich besonders engmaschig und setzt sich z. B. aktuell im Rahmen einer erneut anstehenden Überarbeitung des EEG engagiert für die Entlastung unserer Branche ein.

## Erfolg bei der Novelle des KWKG

Im Rahmen der 2015 erfolgten Novelle des KWKG ist es dem VDV gelungen, sich erfolgreich für eine sachgerechte Definition der Abnahmestelle einzusetzen. Die Mehrbelastung durch die von der Bundesregierung zwingend vorgesehene Anhebung des Schwellenwerts für die Inanspruchnahme der Begrenzung konnte dadurch aufgefangen werden. Diese hätte im Falle einer nicht unwahrscheinlichen restriktiven Auslegung des Abnahmestellenbegriffs durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) bis zu 30 Mio. Euro pro Jahr betragen können. Außerdem konnte die Mehrbelastung für nicht privilegierte Unternehmen außerhalb des Schienenbahnsektors in vertretbarem Rahmen gehalten werden.

Energiewende  
2015 – VDV agiert  
erfolgreich



## Daniel Brand

Technik-, Energie- und Umweltrecht,  
ÖPNV-Fachplanungsrecht  
T 0221 57979-116  
brand@vdv.de

# Die Bauberatungen des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten sind eine viel genutzte Dienstleistung des VDV für seine Mitgliedsunternehmen

Der Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW) hat neben seiner zentralen Funktion, die Kommunikation unserer Mitglieder zum Thema „Effiziente Instandhaltung für Busse und Schienenfahrzeuge“ zu fördern, die wichtige weitere Aufgabe, unseren Mitgliedsunternehmen beim Aus- und Umbau sowie beim Neubau von Betriebsanlagen jeglicher Art mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Unterstützt wird der Ausschuss des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) dabei von vielen Fachkräften aus dem technischen Bereich unserer Mitgliedsunternehmen und von der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG).

Der BuW hat vielfältige Aufgabengebiete im VDV zu bearbeiten. Zu den Hauptaufgaben des Ausschusses gehören:

- Strategien und deren Weiterentwicklung zur wirtschaftlichen Instandhaltung der Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV),
- die Erstellung von Richtlinien für die Gestaltung, die Einrichtung und den Betrieb von Betriebshöfen und Werkstätten; im besonderen Fokus liegen hierbei Themen zur Ablauforganisation, Prozessorientierung, Arbeitssicherheit, Aufwands-/Kostenentwicklung und zum Umweltschutz,
- die Beratung der Mitgliedsunternehmen bei Betriebshofneu- und -umbauten (positive Beurteilung ist teilweise Voraussetzung für die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)).

Weiterhin ist der BuW noch an folgenden Aufgabengebieten federführend beteiligt:

- Kraftfahrzeug-/Schienenfahrzeuginstandhaltung,
- Themen der Arbeitsvorbereitung/Materialwirtschaft,
- technische Fragen des Umweltschutzes im Instandhaltungsbereich,
- Richtlinien für Anlagen, Gestaltung und Einrichtung von Betriebsgebäuden, Betriebshöfen und Werkstätten,
- Werkstattwesen in werkstatttechnischer und arbeitsorganisatorischer Hinsicht im Zusammenhang mit Fahrzeuggestaltung und -unterhaltung sowie ihrer technischen und wirtschaftlichen Verbesserungen,
- Fuhrpark- und Flottenmanagement,
- EDV-Einsatz im Rahmen der Fahrzeuginstandhaltung sowie
- Beratung bei der Planung von Betriebsdienstgebäuden, Betriebshöfen und Werkstätten.

## **Kostenfreie Beratung der Mitgliedsunternehmen bei Betriebshofneu- und -umbauten**

In den letzten Jahren werden die Anfragen aus den Reihen unserer Mitgliedsunternehmen immer vielfältiger.

Aktuell hat der Ausschuss für die SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm (STRAB), die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (Bus) und für die Grazer Linien (Bus, GRAZ/A) Bauberatungen verfasst. Für die Schönbuchbahn in Baden-Württemberg und die Regiobahn in Nordrhein-Westfalen laufen aktuelle Beratungen.

Hierbei wird von vielen Förderträgern der Bundesländer mittlerweile großer Wert auf die für den Antragsteller kostenfreie Beratung gelegt.

Eine Beratung wird von den ehrenamtlichen Mitgliedern aus dem BuW durchgeführt. Er hat in jedem Fall eine beratende und keinesfalls bindende Funktion für das zu beratende Unternehmen. Die Bauberatung wird in ganz enger Abstimmung mit dem durchführenden Unternehmen gestaltet und in persönlichen Gesprächen erörtert. Hierbei wird aus der Sicht von außenstehenden Fachleuten aus der Praxis in den meisten Fällen noch erhebliches Potenzial gehoben. Von den Erfahrungen und den alternativen Ideen und Konzepten der Kollegen profitieren meistens beide Seiten.

Diese und weitere Informationen zum BuW finden Sie auf der Internetseite des VDV unter: <https://www.vdv.de/technische-ausschuesse.aspx>

Falls Sie von dem BuW unterstützt werden möchten, stehe Ich Ihnen gerne als Ansprechpartner gerne zur Verfügung.

**Jens Schmitz**  
*Bussysteme, Elektromobilität,  
Betriebshöfe und Werkstätten*  
T 0221 57979-139  
[j.schmitz@vdv.de](mailto:j.schmitz@vdv.de)

# Umweltverträgliche Verkehrspolitik nach Paris: Folgen dem Abkommen jetzt auch konsequente Taten?

Mithilfe einer umweltverträglichen Verkehrspolitik, die u. a. auf einem breiten Instrumentarium aus finanz- und ordnungspolitischen Maßnahmen basiert, kann Deutschland auch im Verkehrssektor einen deutlichen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion erreichen. Der öffentliche Verkehr (ÖV) auf Straße und Schiene bietet das Rückgrat hierfür. Nach dem historischen Weltklimaschutzabkommen vom 12. Dezember 2015 in Paris müssen jetzt endlich dafür die Weichen gestellt werden.



Die Berichte in den Medien waren eindrucksvoll. Die Teilnehmer der Klimakonferenz standen und applaudierten; manche waren sogar zu Tränen gerührt. Die Bundesumweltministerin Barbara Hendricks wird in einer Pressemitteilung vom gleichen Tag (PM des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) Nr. 344/15) mit den Worten zitiert: „Wir haben heute alle zusammen Geschichte geschrieben. Milliarden Menschen haben lange darauf gewartet, dass die Weltgemeinschaft handelt. (...) Das ist ein historischer Wendepunkt.“

## Verkehr und Klimaschutz

Im Verkehrssektor besteht dringender Handlungsbedarf. Während andere Branchen längst auf dem Weg sind, bis zum Jahr 2020 die erforderlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionen zu erreichen, stiegen die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich gegenüber 1990 sogar noch um 0,6 Prozent an. Hier gilt es, seitens der Politik jetzt verstärkt anzusetzen.

## Zahlen, Daten, Fakten

Die Datenlage ist hinlänglich bekannt: Rund 606 Mio. Tonnen Güter transportieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen pro Jahr auf der Schiene. Das ersetzt rund 77 000 voll beladene Lkw auf unserem ohnehin überlasteten Straßennetz. Mit nur 22 g CO<sub>2</sub>/beförderter Tonnen liegt der Transport auf der Schiene damit um rund 80 Prozent unter dem CO<sub>2</sub>-Wert/beförderter Tonnen im Straßengüterverkehr.

Rund zehn Mrd. Fahrgäste nutzen derzeit jährlich den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland. Busse und Bahnen ersetzen täglich rund 20 Mio. Pkw-Fahrten. Das spart nicht nur Platz, insbesondere in den Zentren großer Ballungsräume – es vermeidet auch große Mengen von Schadstoffemissionen, denn in Sachen Niedrigemissionen spielen unsere Verkehrsmittel mit nur 70 g CO<sub>2</sub>/Pkm im oberen Segment der Liga, während sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) trotz erheblicher technischer Fortschritte in den letzten Jahren mit 137 g CO<sub>2</sub>/Pkm in dieser Hinsicht immer noch im Mittelfeld bewegt. Zwei Drittel seiner Verkehrsleistungen erbringt der ÖPNV schon heute elektrisch. Das ist viel, wenn auch auf mittlere Sicht immer noch viel zu wenig. Denn das Klimaschutzabkommen von Paris ist eindeutig: Ab 2050 soll die Welt treibhausneutral werden. Damit ist auch das Ende der Verbrennung fossiler Kraftstoffe eingeläutet.

## Öffentlicher Verkehr: Wir sind die Lösung!

Die Emissionswerte sog. lokaler Schadstoffe liegen bei unseren Euro-VI-Bussen bereits an der Grenze des messtechnisch Nachweisbaren. Und eine mit Ökostrom betriebene Bahn verkörpert emissionsseitig bereits den Idealzustand umweltverträglicher Mobilität. Beides ist heute in der Praxis vorhanden. In Fragen schadstoffarmer Mobilität besteht somit kein Erkenntnis-, sondern primär ein gravierendes Umsetzungsproblem. Die Devise nach Paris 2015 muss also lauten: Mehr ÖV, weniger MIV. Das erfordert aber eine nachhaltige Förderung und beschleunigte Markteinführung moderner und emissionsarmer Antriebstechnologie im ÖV sowie den Ausbau der Schieneninfrastruktur. Um aber auch den erforderlichen Modal Shift zu bewirken, wird es nicht mehr ohne restriktive Maßnahmen zulasten des Individualverkehrs gehen, soweit er mit fossilen Kraftstoffen betrieben wird. Der 12. Dezember 2015 wird sich ansonsten ex post als das Datum erweisen, an dem die Tränen eine ganz andere Berechtigung hatten.

## Gerrit Poel

Koordinierung Nachhaltigkeitsfragen  
T 089 4702484 · poel@vdv.de

---

# VDV-Landesgruppen

---

# Die VDV-Landesgruppen

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



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

Im Jahr 2015 hat die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg die Novelle des baden-württembergischen Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) intensiv verfolgt. Das im Oktober 2015 beschlossene Gesetz hat weiterhin eine Reihe von Schwachstellen. Gemeinsam mit dem Städtetag Baden-Württemberg hat die Landesgruppe dazu eine Pressekampagne durchgeführt und fordert vom Land ein eigenes finanzielles Engagement.

## **Ausweitung der Fördertatbestände und Absenkung der Förderquote auf 50 Prozent**

Die LGVFG-Novelle wurde in Baden-Württemberg in mehreren Schritten vorgenommen. Bereits zum 1. Oktober 2013 wurde durch einen Kabinettsbeschluss die Absenkung der Förderquote von 75 auf 50 Prozent beschlossen. Anfang 2015 wurde ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der zudem eine deutliche Ausweitung der Fördertatbestände vorsah. Neu hinzu kamen bspw. die Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Busverkehrssysteme, Infrastrukturmaßnahmen für Radfahrer/Fußgänger, die Echtzeitinformation, E-Ticketing und der Lärmschutz.

Das LGVFG wird in Baden-Württemberg durch ausschließlich vom Bund durchgeleitete Entflechtungsmittel gespeist und kommt für Maßnahmen bis 50 Mio. Euro Gesamtkosten zum Tragen. In den vergangenen Jahren lag die finanzielle Ausstattung ohne Dynamisierung konstant bei 165 Mio. Euro jährlich – davon rund 85 Mio. Euro für ÖPNV-Vorhaben, der Rest für den kommunalen Straßenbau und Rad-/Fußverkehr.

## **Gemeinsames Vorgehen der VDV-Landesgruppe mit dem Städtetag Baden-Württemberg**

Die VDV-Landesgruppe hatte den Schulterschluss mit dem Städtetag Baden-Württemberg gesucht. Gemeinsam hatten beide Verbände bereits frühzeitig auf problematische Aspekte bei der LGVFG-Novelle hingewiesen. Vor dem Hintergrund der gleichbleibenden Mittel sehen beide Verbände die Ausweitung der Fördertatbestände sehr kritisch, wengleich die Aufnahme einer Reihe von neuen Fördertatbeständen wie die ÖPNV-Barrierfreiheit als sinnvoll erachtet wird. Die Absenkung der Förderquote auf 50 Prozent in Verbindung mit einer Festbetragsregelung führt dazu, dass seitens des Landes maßgebliche finanzielle Risiken auf die kommunale Ebene und auf Vorhabenträger verlagert werden. Dies wird in Kombination mit pauschalierten Kostenätzen dazu führen, dass bei vielen Vorhaben letztendlich die Förderquote deutlich unter 50 Prozent sinken wird. Die Verbände sehen gerade die künftige Realisierung mittelgroßer Infrastrukturvorhaben durch diese Neuregelung gefährdet und forderten deshalb für solche Vorhaben eine Beibehaltung der alten Förderquote von „bis zu 75 Prozent“.

Leider konnte während des Gesetzgebungsprozesses nur eine kleine Öffnung für eine 75-Prozent-Förderung für „besondere Fälle“ erreicht werden.

Ein wesentliches Problem bleibt die unzureichende Finanzausstattung des LGVFG. Schon heute sind Fördertatbestände wie die Schienenfahrzeuge zwar formell im Gesetz enthalten, allerdings nicht mit finanziellen Mitteln hinterlegt. Darüber hinaus ist die Situation nach 2019 unsicher, wenn nach heutigem Stand die Regelung zu den Entflechtungsmitteln endet.

Aus diesem Grund hatten die beiden Verbände nach der Verabschiedung des neuen LGVFG im Oktober 2015 ihre Aktivitäten weitergeführt, auch im Hinblick auf die Landtagswahl im März 2016 und die Situation danach. Um die Betroffenheit und die Auswirkungen der neuen Regelung an konkreten Beispielen vor Ort zu demonstrieren, veranstalteten die VDV-Landesgruppe und der Städtetag im Januar und Februar 2016 vier regionale Presseaktionen in Remseck, Heidelberg, Karlsruhe und Wangen im Allgäu. Die Aktionen fanden jeweils mit lokalen Partnern vor Ort und zu unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten statt: zur Finanzierung von Schienenfahrzeugen, zur Betriebshofinfrastruktur oder zur Modernisierung von Eisenbahnübergängen. Die Themen wurden von der Lokal- und Landespresse gut aufgegriffen und haben weitere Diskussionen im politischen Raum ausgelöst.

Als wesentliche Forderung an das Land steht auch über die Landtagswahl hinaus die Übernahme einer eigenen Verantwortung für die künftige finanzielle Ausstattung des LGVFG. Zu den unzureichenden 165 Mio. Euro/Jahr fordern der VDV und der Städtetag eine Aufstockung um 100 Mio. Euro. Um diesen Betrag hat das Land bislang die nicht ausreichenden Regionalisierungsmittel des Bundes aufgestockt. Bei der nun im Bund beschlossenen Erhöhung des Landesanteils sollten diese Mittel „im System ÖPNV“ erhalten bleiben, fordern VDV und Städtetag.

## **Ulrich Weber**

*Geschäftsführer*

*VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg*

T 0711 7885-6044

weber@vdv.de

# Barrierefreiheit – Finanzierung – Direktvergabe: Bayerischer Nahverkehrstag 2015 in Nürnberg

Klein, aber fein: Der Bayerische Nahverkehrstag als eine Gemeinschaftsveranstaltung des VDV und des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO) hat mittlerweile eine jahrzehntelange Tradition. Im Jahr 2015 fand er erneut statt und griff wichtige Themen der Branche auf. Über 150 Teilnehmer und Gäste, darunter Joachim Herrmann, Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Dr. Ulrich Maly, Vorsitzender des Bayerischen Städtetages, und Eberhard Rotter, verkehrspolitischer Sprecher der CSU-Fraktion im Bayerischen Landtag, erörterten wichtige Themen der Branche.

Ein „besonderes“ Merkmal des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf Straße und Schiene ist, dass einzelne Themen eine sehr lange Lebensdauer haben, demnach regelmäßig wieder auf der Agenda erscheinen und in manchen Fällen quasi nie zu einem für alle Seiten befriedigenden Abschluss kommen. Dieses Problem stellt sich insbesondere bei den staatlichen Ausgleichsleistungen für Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs, die erneut eines von mehreren Themen der Veranstaltung waren.

## **Ländlicher Raum und demografischer Wandel**

Finanzierungsinstrumente, wie der Ausgleich nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), die mit Pauschalierungen arbeiten, führen in der praktischen Anwendung vereinzelt zu Schwierigkeiten. Im Vorfeld einer wie auch immer angestrebten Reform muss jedoch geprüft werden, ob der Status quo im Vergleich zu in Rede stehenden Alternativen noch das Optimum ist. Nach Einschätzung des VDV Bayern ist – auch mit Blick auf die Ausgleichsverfahren in den anderen Bundesländern – die derzeit in Bayern angewandte „alte“ bundesgesetzliche Version tatsächlich noch immer die beste Variante. Sie kann zwar von ihrer Aufgabe her das demografische Problem, welches sich in einigen Regionen Bayerns bereits stark bemerkbar macht, nicht lösen, bildet aber in Verbindung mit einer regelmäßigen Kostensatzanpassung immer noch ein stabiles, rechtskonformes und bisher zuverlässiges Finanzierungsinstrument für den ÖPNV im ländlichen Raum.

Insofern plädiert der VDV Bayern dafür, das derzeitige Verfahren grundsätzlich beizubehalten und das Demografieproblem finanziell anders zu lösen.

## **Barrierefreiheit bis 2023**

In seiner Regierungserklärung vom 12. November 2013 erklärte der bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer, dass Bayern bis zum Jahr 2023 im gesamten öffentlichen Raum einschließlich des ÖPNV komplett barrierefrei sein soll. Dieses klar definierte Ziel ist mit Blick auf Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen grundsätzlich zu begrüßen. Für die Nahverkehrsunternehmen

im VDV gehört es ohnehin schon seit Jahren zum Standard, bspw. nur noch Niederflurfahrzeuge im Orts- und Nachbarortsverkehr zu beschaffen. So richtig und wichtig das Ziel auch ist, sollte es aber mit Augenmaß angegangen werden. Selbst Hochflurbusse erfüllen das Kriterium der Barrierefreiheit, sofern sie mit einem Lift oder einer geeigneten Rampe versehen sind. Abgesehen davon, dass der Umbau einer vorhandenen Bushaltestelle schon im Stadtgebiet mit rund 50.000 Euro zu Buche schlägt, ist eine solche Nachrüstung für die vielen schwach frequentierten Haltestellen im ländlichen Raum außerhalb von Ortschaften in nur acht bis zehn Jahren kaum darstellbar. Und auch ein fünf bis sechs Jahre alter voll funktionsfähiger Fahrscheinautomat kann aus wirtschaftlichen Gründen erst dann ausgetauscht werden, wenn er das Ende seiner technischen Lebensdauer erreicht hat.

## **Direktvergabe nach VO (EG) Nr. 1370/2007**

Auch die Frage, wie Verkehrsleistungen rechtskonform und zugleich mittelstandsfreundlich vergeben werden können, beschäftigt die Branche in Bayern schon seit Jahren. Mit der sog. KMU-Klausel und dem Instrument der „Allgemeinen Vorschrift“ enthält die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Instrumente, um bei der Vergabe von Verkehrsleistungen an mittelständische Verkehrsunternehmen auch Alternativen zum reinen Ausschreibungswettbewerb anwenden zu können. Prof. Dr. Holger Zuck appellierte in seinem Vortrag an die anwesenden Vertreter der Aufgabenträger, diese Optionen stärker als bisher zu berücksichtigen, auch wenn dem einen oder anderen allein die Ausschreibungsvariante als die einzig rechtssichere Variante erscheine.

## **Gerrit Poel**

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

# Landesfinanzierung und vernetzte Mobilität in Hessen – VDV im Dialog mit Landesparlament und -regierung

Die Landesgruppe Hessen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) setzte sich für die Etablierung des Hessischen Vergabe- und Tariftreuegesetzes (HVTG) ein. Die verbandspolitischen Forderungen zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Hessen und das Jubiläum „20 Jahre Rhein-Main-Verkehrsverbund“ waren weitere Schwerpunktthemen im Jahr 2015.

Im Jahr 2015 waren unter anderem auch die Fortführung des Entflechtungsgesetzes und die Entscheidung zur bundesweiten Zukunft der Regionalisierungsmittel zentrale Themen, die die Landesgruppe Hessen aktiv begleitete und unterstützte.

## Schönes Jubiläum: 20 Jahre RMV in Hessen

Im Rahmen der Frühjahrstagung des VDV Hessen im Mai im Frankfurt Airport Center (FAC) wurde auch gemeinsam in der Branche das runde Jubiläum des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) begangen. VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff würdigte vor zahlreichen Ehrengästen die großen Verdienste der Sparte „Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen“ um den ÖPNV in bewegten Zeiten. Außerdem hob er das langjährige und große Engagement der beiden hessischen VDV- Vizepräsidenten dieser Sparte im Verband, Prof. Knut Ringat und Volker Sparmann, als Gründungsgeschäftsführer hervor, die sich beide mit „Leib und Seele“ für die Belange der Branche in Hessen und in Deutschland insgesamt eingesetzt und bundesweit verdient gemacht hätten.

## Fachdialog in Hessen mit der Politik – Landesfinanzierung und vernetzte Mobilität im Fokus

Die Verkehrsleistungen und die Fahrgastzahlen in Hessen haben sich dank der Leistungen der VDV-Mitgliedsunternehmen in den letzten Jahren

erheblich erhöht – die Förderung seitens der schwarzgrünen Landesregierung einer positiven Entwicklung des ÖPNV wurde anlässlich der VDV-Gruppenversammlung im Herbst 2015 bekräftigt. Der inhaltliche Hauptteil bei der verbandspolitischen Arbeit der Landesgruppe lag auf der hessischen Mobilitäts- und Verkehrspolitik und auf den programmatischen Ansätzen der Regierungsfractionen CDU und Bündnis90/Die Grünen und der Oppositionsfractionen SPD, DIE LINKE und FDP. Der spezielle Fokus richtete sich dabei auf die Finanzierungsperspektiven aus Landesmitteln für den ÖPNV in Hessen, auf das gemeinsame Ziel, die Verkehrsträger untereinander besser zu verknüpfen, darauf, mehr Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern, und auf das wichtige Thema des Substanz- und Zukunftserhalts der Infrastruktur. Der VDV wird in diesem Zusammenhang die beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) eingerichtete Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) aktiv begleiten.

## Bernhard Gässl

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



Das Anschneiden der Geburtstagstorte zum 20-jährigen Jubiläum des RMV übernahmen der Gründervater des RMV, Volker Sparmann, der Vorsitzende des VDV Hessen, Michael Budig, der Hauptgeschäftsführer des VDV, Oliver Wolff und der Geschäftsführer des RMV, Dr. André Kavai



Der hessische VDV-Landesvorsitzende Michael Budig und die VDV-Vizepräsidenten Prof. Knut Ringat und Veit Salzmann sowie mit ihnen der gesamte Vorstand der Landesgruppe Hessen freuten sich über die gemachte Zusage der Landtagsabgeordneten Ulrich Caspar, CDU (4.v.r.), Karin Müller, Bündnis 90/Die Grünen (5.v.l.) und Tobias Eckert, SPD (3.v.l.) den ÖPNV in Hessen auch in Zukunft weiterhin tatkräftig unterstützen zu wollen

# Licht und Schatten

Die Themen der VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen sind unverändert lang: Während die Busförderung beschlossen wurde und bereits erste Bewilligungsbescheide erteilt wurden, ist das Thema „keine Ausnahmegenehmigung mehr für Glyphosat“ hinzugekommen. Verschärft hat sich die Thematik der §45a-Mittel-Nachfolgeregelung durch die Kündigung der Verträge zum 31. Dezember 2016. Das Projekt der Reaktivierung von Schienenstrecken wurde insoweit abgeschlossen, als die Auswahl der Strecken verbindlich getroffen wurde.

Die Liste der Themen ist zwar unverändert lang geblieben. Sehr erfreulich für die Unternehmen war jedoch die Wiederaufnahme der Busförderung. Nunmehr werden mit 20 Mio. Euro jährlich Fahrzeugbeschaffungen gefördert. Vom Dieselkleinbus bis zum Elektrobuss oder Fahrradanhänger können die Unternehmen Förderungen beantragen. Der Investitionsstau war so groß, dass die Mittel vollständig ausgeschöpft wurden.

Keine abschließenden Ergebnisse konnten bei der Diskussion der Nachfolgeregelung zu den §45a-Mitteln erzielt werden. Das Land hatte sich zunächst ausschließlich auf die Preis-Preis-Lösung fokussiert. Aufgrund der erheblichen Verwerfungen zu Lasten des ländlichen Raumes sind zwei weitere Modelle in der Diskussion: die Anwendung der bundesrechtlichen Lösung sowie eine Kommunalisierung der Mittel. Der von den Verbänden eingereichte Vorschlag aus dem Sommer 2014 wurde abgelehnt. Zudem wurden mit Wirkung zum 31. Dezember 2016 die bestehenden Verträge gekündigt.

Im Frühjahr 2015 gab die Landesregierung die reaktivierungswürdigen Strecken bekannt, womit die Phase der Voruntersuchungen abgeschlossen wurde. Jetzt geht es um die Vorbereitung der Umsetzung. Fortgeführt wird die Ermittlung der zu reaktivierenden Stationen.

Seit dem 6. Mai 2015 erteilt das zuständige Pflanzenschutzamt des Landes Niedersachsen den beantragenden nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) und Stadtbahnunternehmen keine Ausnahmegenehmigung mehr. Das Niedersächsische Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz bezieht sich auf die Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation WHO, die das Mittel als „wahrscheinlich krebserregend“ eingestuft hat. Die Landesgruppe hat deshalb gemeinsam mit dem Pflanzenschutzamt der Landwirtschaftskammer Hannover Informationen für die Verkehrsunternehmen zur Wirkungsweise und Antragstellung aufbereitet. Gleichzeitig soll mit dem Landwirtschaftsministerium unter Einbeziehung u. a. der Umweltverbände, aber auch der technischen Aufsichtsbehörde ein Eckpunktepapier erarbeitet

werden, das den Weg zu einer herbizidfreien bzw. herbizidminimierenden Anwendung beschreibt.

Die Hafenhinterlandanbindung hat für Niedersachsen und Bremen eine herausragende Bedeutung. Für das Städtedreieck Hamburg – Hannover – Bremen existiert eine Planung aus den 90er-Jahren – die sog. Y-Trasse. Sie wird von der Bevölkerung in den betroffenen Räumen abgelehnt. Großprojekte wie Stuttgart 21 haben gezeigt, dass derartige Planungen nicht gegen die Bevölkerung umgesetzt werden können. Daher hat das Land Niedersachsen in Abstimmung mit dem Bund und der DB AG ein Dialogforum durchgeführt. Zur Teilnahme wurden alle betroffenen Kommunen, Landkreise und Verbände, aber auch Bürgerinitiativen eingeladen. In acht Sitzungen wurden zehn Varianten erörtert. Am Ende wurde die sog. Alpha-Variante präferiert, die als Maßnahme beim Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden soll. Sie fußt ausschließlich auf Ausbaumaßnahmen und bietet den Vorteil, dass ein weitgehender gesellschaftlicher Konsens erreicht wurde – Modellrechnungen haben jedoch ergeben, dass die zukünftig erforderlichen Kapazitäten so nicht bereitgestellt werden können. Vor diesem Hintergrund hat der VDV das Schlussdokument nicht unterzeichnet, weil ein teilweiser Neubau einfach unumgänglich sein wird.



Stetiges Wachstum kennzeichnet die Autoverladung im Hafen Bremerhaven

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

# Zwischen Olympiabewerbung, dem Umgang mit E-Scootern und dem Kampf um knappere ÖPNV-Mittel

Herausragendes Thema im Jahr 2015 war in Hamburg die Bewerbung um die Olympischen Sommerspiele 2024, die im Erfolgsfall der Türöffner für zahlreiche Verkehrsprojekte gewesen wäre. In den Flächenländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein zeichnet sich ein Verteilungskampf um geringer werdende Mittel ab, zudem hat die Verkehrsunternehmen das Thema „Mitnahme von E-Scootern“ verunsichert.

Die Verkehrsunternehmen im Norden waren in Teilen unmittelbar betroffen von der Rechtsunsicherheit im Zusammenhang mit der Mitnahme von sog. E-Scootern im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Bis heute ungeklärte Haftungsfragen, Gefahrenpotenziale und Verantwortlichkeiten führen nicht nur im Norden zu einem bunten Flickenteppich an Vorgehensweisen. Auch entsprechende Gerichtsurteile aus Kiel und Schleswig im Jahr 2015 haben in dieser Angelegenheit nicht für die erhoffte und dringend gebotene Rechtsklarheit sorgen können. Im Hamburger Verkehrsverbund (HVV), aber auch anderenorts soll gleichwohl ein Verfahren erprobt werden, mit dem E-Scooter zur Mitnahme in Bussen zugelassen werden, sofern sie sich – ausweislich eines entsprechenden Fähigkeitsnachweises – im Bus sicher aufstellen lassen. Ungeachtet dessen ist und bleibt es die Aufgabe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), seinen Mitgliedern auf Basis des noch ausstehenden weiteren Gutachtens ein bundeseinheitliches Konzept an die Hand zu geben.

## Hamburg

Im Rahmen der Arbeitsgruppe „Transport für Olympia“ wurde im Jahr 2015 ein umfassendes Mobilitätskonzept für Hamburg ausgearbeitet, das eine Vielzahl von innovativen Verkehrs- und Infrastrukturprojekten vorsah. Auch wenn die Spiele 2024 nicht in Hamburg stattfinden werden, besteht doch parteiübergreifend Einigkeit, dass viele Teile dieses Konzeptes, etwa zum barrierefreien Ausbau, dennoch weiterverfolgt werden sollen. Überdies wurde eine qualitative Bestandsaufnahme und Bewertung aller Formen einer flexiblen ÖPNV-Versorgung in der Metropolregion Hamburg durchgeführt. Darauf aufbauend werden Standards entwickelt sowie technische, organisatorische und rechtliche Lösungen für die Verbesserung der Anwendung flexibler und alternativer Bedienformen hergeleitet.

Anlässlich des 50. Geburtstages des HVV forderte Festredner Peer Steinbrück die schnelle Beendigung der deutlichen Unterfinanzierung des ÖPNV.

## Mecklenburg-Vorpommern

Die Verbandsarbeit war insbesondere geprägt von der Forderung nach einer künftig ausreichenden Verkehrsfinanzierung. In diesem Zusammenhang hat es mehrere Gespräche mit dem amtierenden

Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz (VMK), Verkehrsminister Christian Pegel, gegeben, bei denen es neben den Folgen durch die in diesem Land dramatisch zurückgehenden Regionalisierungsmittel auch – auf Basis eines eingeholten Gutachtens – um Fragen der Einzel- und Gesamtzweckbindung von ÖPNV-Mitteln sowie um Inhalte des künftigen integrierten Landesverkehrsplans gegangen ist. Besonders problematisch ist die Tatsache, dass das Land als Flächenland über wenige Ballungsräume verfügt, dafür aber über großflächige ländliche Regionen mit inhomogener Struktur bis hin zu Entleerungsräumen. Hier gilt es, die negativen Folgen der demografischen Entwicklung so aufzufangen, dass im gesamten Land die Mobilität seiner Einwohner als Daseinsvorsorge auch künftig sichergestellt ist. Vor diesem Hintergrund beteiligt sich der VDV Nord an der Prüfung, ob und ggf. welche innovativen Verkehrs- und Verkehrsvernetzungs-konzepte zur Sicherstellung des Angebotes beitragen können.

## Schleswig-Holstein

Die Verbandsarbeit war bestimmt von einer Vielzahl von Gesprächen mit Vertretern des Verkehrsministeriums. Dabei ging es auch hier vor allem um eine künftig gesicherte und auskömmliche Finanzierung des Bus-ÖPNV im Land, insbesondere durch Erhöhung und Dynamisierung der sog. Kommunalisierungsmittel. Zudem war und ist der VDV Nord daran beteiligt, Lösungen für die Aufrechterhaltung des ÖPNV in der Fläche ebenso wie in den Städten zu erarbeiten, dort, wo es sinnvoll ist, etwa über alternative Bedienungsformen. Angemahnt wurde ein lediglich bedarfsorientierter Ausbau der gesetzlich vorgesehenen Barrierefreiheit, der die Kreise ohnehin vor erhebliche finanzielle Probleme stellt. Zudem hat sich der Verband dafür eingesetzt, angesichts begrenzter Mittel eine sinnvolle Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte vorzunehmen, und hat den bestehenden Austausch mit dem neu gegründeten Aufgabenträgerverbund NAH.SH GmbH intensiviert, in dessen Aufsichtsrat eine Interessenvertretung aller Verkehrsunternehmen angestrebt wird.

## Dr. Joachim Schack

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Nord

T 0431 61427 · schack@vdv.de

# Ministerium reduziert Ausgleich für die Schwerbehindertenfreifahrt durch verdeckte Kontrolle der Zählungen

Selbst bei kleinsten Richtlinienverstößen werden Zählungen als Nachweis in Nordrhein-Westfalen nicht mehr anerkannt und der Ausgleich erheblich gekürzt. Mindereinnahmen von rund 50 Mio. Euro sind in NRW zu erwarten. Dabei hat selbst der Landesrechnungshof NRW das Land aufgefordert, das Verfahren zu ändern. Zahlreiche Gerichtsverfahren laufen.

Die Verkehrsunternehmen sind gesetzlich angehalten, schwerbehinderten Menschen Freifahrt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu gewähren, wenn sie zuvor eine Wertmarke für 80 Euro erworben haben. Dafür erhalten die Verkehrsunternehmen einen finanziellen Ausgleich. Er berechnet sich wahlweise nach dem Anteil der Schwerbehinderten an der Gesamtbevölkerung oder durch Zählung der tatsächlichen Nutzung des ÖPNV durch Freifahrtberechtigte.

## **Pauschales Ausgleichsverfahren bildet tatsächliche Nutzung nicht ab**

Da ein Viertel der Bevölkerung praktisch nie und ein weiteres Viertel eher selten den ÖPNV nutzt, ist der Pauschalausgleich deutlich zu niedrig. Deshalb zählten von 81 Unternehmen in NRW über 80 Prozent die freifahrtberechtigten Schwerbehinderten. Ministerielle Richtlinien regeln Art und Umfang dieser Zählungen.

Seit 2012 kontrolliert das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW verdeckt diese Zählungen. Dabei meint es, bei fast allen kontrollierten Unternehmen so gravierende Fehler festgestellt zu haben, dass diese Zählungen als Nachweis nicht akzeptiert werden können. Bei näherer Betrachtung sind diese „Fehler“ mindestens diskussionswürdig. Wird z. B. das Aktenzeichen von Ausweis und Beiblatt nicht verglichen, soll allein das schon ein gravierender Fehler sein. Gleiches gilt, wenn ein offensichtlich bekannter Schwerbehinderter nicht detailliert kontrolliert wird. Schon die allgemeine Lebenserfahrung spricht hier gegen einen Fehler. Wer ohne Wertmarke den ÖPNV nutzt, fährt schwarz. Das ist bei Freifahrtberechtigten noch seltener zu erwarten als bei der durchschnittlichen Bevölkerung. Und selbst hier liegt die Schwarzfahrerquote nur bei 2 bis 3 Prozent.

## **Rechnungshof kritisiert das Verfahren – VDV NRW schlägt Alternativen vor**

Auch der Landesrechnungshof NRW hält das Zählverfahren für grundsätzlich ungeeignet. Er hat 2003 und wiederholt 2015 festgestellt, dass diese Zählungen komplex, fehleranfällig, manipulierbar, schwer nachprüfbar, kostenintensiv und für die Erstattungsbehörde weitgehend nicht nachvollziehbar seien. Er hält grundsätzliche

Änderungen für notwendig, da die Schwierigkeiten systemimmanent und Fehler unvermeidbar seien. Trotzdem will sich das Sozialministerium NRW die mangelhafte Eignung des Verfahrens zunutze machen, um den Ausgleich weiter zu reduzieren.

Dabei gibt es Alternativen. Die einfachste: die öffentliche Hand kauft Fahrkarten und gibt sie an die Freifahrtberechtigten weiter. Die Unternehmen erhalten eine sachgerechte Vergütung für ihre Leistung und der Aufwand für das Verfahren ist null. Es wäre nicht einmal diskriminierend, weil der Schwerbehinderte nicht von einem normalen Fahrgast bei einer Kontrolle zu unterscheiden wäre. Denkbar wäre auch, für das Bedienungsgebiet des Unternehmens eine spezifische Pauschale zu berechnen. Der Anteil der Freifahrtberechtigten an der Gesamtbevölkerung beträgt landesweit 3,86 Prozent, schwankt zwischen 1,25 und 6,8 Prozent. So könnte man der Einzelfallgerechtigkeit deutlich näher kommen. Diesen Vorschlag hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in NRW mit Musterrechnungen unterlegt dem Ministerium unterbreitet. Weiter denkbar wäre, die Zählungen ausschließlich von zertifizierten Drittunternehmen durchführen zu lassen. Dann werden die Zählergebnisse stets als richtig akzeptiert.

Letztlich kann es nicht angehen, dass die öffentliche Hand die Unternehmen zur Freifahrt verpflichtet und zugleich ein offensichtlich ungeeignetes Ausgleichsverfahren normiert und dann durch Ausnutzen der Schwachstellen dieses Verfahrens die eigene Ausgleichspflicht zu reduzieren versucht. In NRW stehen hier jährlich knapp 50 Mio. Euro in Rede. Gleichzeitig erwartet dasselbe Ministerium von den Unternehmen, deutlich mehr in die Barrierefreiheit des ÖPNV zu investieren. Um zu erkennen, dass das nicht zusammenpasst, bedarf es keiner besonderen Branchenexpertise.

## **Volker Wente**

*Geschäftsführer*

*VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen*

T 0221 57979-138

wente@vdv.de

# Landesgruppe Ost 2015 – Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt

Bündnisse für eine verantwortungsbewusste Mobilitätspolitik zu schmieden, das stand im Vordergrund der Arbeit der VDV-Landesgruppe Ost im Jahr 2015. Während in Brandenburg unter dem Titel „Ein Jahr nach der Landtagswahl“ ein Zwischenresümee gezogen wurde, haben wir zusammen mit Gewerkschaften und Fahrgastverbänden in Sachsen-Anhalt die „Verkehrspolitik vor der Landtagswahl“ unter die Lupe genommen.

## Brandenburg – Ein Jahr nach der Landtagswahl

Vor fast 100 Gästen ist es uns bei unserer Veranstaltung „Ein Jahr nach der Landtagswahl“ am 8. September 2015 in Potsdam gelungen, der Landespolitik die Brisanz der Lage im ÖPNV und Eisenbahnverkehr deutlich zu machen. Zusammen mit Ver.di und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sowie in Kooperation mit dem Verband der Omnibusunternehmen des Landes Brandenburg (VDOB), dem Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) haben wir vor einer überzeugenden Kulisse unsere Forderungen gegenüber den verkehrspolitischen Sprechern der Landtagsfraktionen deutlich machen können. Nicht zuletzt die Geschäftsführer der Straßenbahnunternehmen haben vehement und sachlich zwingend argumentiert, dass die verfügbaren Landesmittel auf Dauer keinesfalls ausreichen werden, um die umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmittel bedarfsgerecht anbieten zu können.

Die Brisanz der Lage sollte deutlich geworden sein. Eine Umsetzung in der Landespolitik steht dennoch aus.



## Wo steht die Verkehrspolitik in Sachsen-Anhalt vor der Landtagswahl?

Im März 2016 finden in Sachsen-Anhalt Landtagswahlen statt. Auch dort dreht sich alles um die – nicht ausreichende – Finanzierung des Verkehrs. Für den ÖPNV stellen wir seit Jahren eine erhebliche Unterfinanzierung fest. Für den Schienengüterverkehr wurden einige zarte Pflänzchen zur Unterstützung der Infrastruktur von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE) sehr vernachlässigt. Auch hier haben wir in Kooperation mit den Gewerkschaften unsere Positionen im Oktober in einer Veranstaltung deutlich gemacht. Zusätzlich haben wir unsere Forderungen in einer Broschüre zusammengefasst, die bei der Landesgruppe abgerufen werden kann.

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

# Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrspolitik – unsichere Finanzierung von Angebot und Investitionen

Die gesellschaftlichen Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrspolitik, und hier kann nur der Ausbau des ÖPNV in allen seinen Variationen die Konsequenz sein, stehen im Widerspruch zu der nicht ausreichenden und teilweise unsicheren Finanzausstattung des ÖPNV-Systems. Diese ist jedoch für Erweiterungs- und Erhaltungsinvestitionen und für das Angebot hinsichtlich Quantität und Qualität dringend notwendig.

Die neuen Koalitionen in den Landesregierungen der Freistaaten Sachsen und Thüringen haben sich in ihren Koalitionsvereinbarungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems bekannt. Dies war für die Landesgruppe Sachsen/Thüringen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Anlass, den intensiven Kontakt mit den Entscheidern in Politik und Verwaltung zu suchen. Dabei wurden auch aktuelle gesellschaftliche Entwicklungen zur Verdeutlichung der Verbandsforderungen genutzt. Zum einen die Ergebnisse der Pariser Klimakonferenz: Eine Umsetzung der hier vereinbarten und zur Begrenzung der Erderwärmung auch zwingend erforderlichen Beschlüsse ist nur durch eine Verkehrswende hin zu Bussen und Bahnen möglich. Die seit Sommer 2015 massiv ansteigenden Flüchtlingszahlen sind u. a. eine Mahnung an uns alle, die Nutzung der Ressourcen auf dieser Erde künftig gerechter zu gestalten.

## Konkrete Entwicklungen in den Freistaaten Sachsen und Thüringen

Weitere verbandspolitische Aktivitäten umfassten die Fortentwicklung der Tarif- und Verkehrskooperation im Freistaat Thüringen und die fachliche Begleitung des von der Landespolitik geforderten Projektes Thüringer Azubi-Ticket.

Zur Qualifizierung der verbandspolitischen Forderungen im Freistaat Sachsen wurde durch die VDV-Landesgruppe ein externes Gutachten in Auftrag gegeben, welches den Finanzbedarf im Ausbildungsverkehr umfassend und kompetent untersuchen sollte. Gerade für die Sicherung des ÖPNV im ländlichen Raum – und hier leben im

Freistaat Sachsen 50 Prozent der Menschen – ist der Ausbildungsverkehr die tragende Säule des ÖPNV-Systems. Im Ergebnis dieser Expertise, die einen repräsentativen Querschnitt der gesamten ÖPNV-Branche

in Sachsen umfasst, wurde festgestellt, dass eine beträchtliche Unterdeckung bei der Finanzierung der Mindereinnahmen und Mehrausgaben im sächsischen Ausbildungsverkehr besteht. Dieses Ergebnis wird nunmehr in die verbandspolitische Arbeit einfließen. Gute Gelegenheit hierfür bietet die vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) ins Leben gerufene Strategiekommision zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Experten aus Politik und Verwaltung, Verbänden und Institutionen, die VDV-Landesgruppe ist hierbei natürlich kompetent vertreten, sollen Strukturen, Konzeptionen und die Finanzausstattung eines nachhaltigen und zukunftsorientierten ÖPNV im Freistaat Sachsen entwickeln. Im Freistaat Thüringen wurden unter intensiver Mitwirkung der VDV-Landesgruppe die Finanzierungsinstrumente des Thüringer ÖPNV fortgeschrieben. Kernpunkt hierbei ist der Aufbau eines Netzes landesbedeutsamer Buslinien, welches in Ergänzung zum optimierten Schienenpersonenverkehrsnetz (SPNV-Netz) zentrale Orte und regionale Zentren des Freistaates Thüringen in hoher Qualität verbinden soll.

Intensiv war auch die verbandspolitische Arbeit der Landesgruppe im Hinblick auf die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Die Revision der Regionalisierungsmittel, aber auch das notwendige finanzielle Eigenengagement der Freistaaten Sachsen und Thüringen, waren hier die Kernthemen. Angesichts der Schuldenbremse, der Haushalts sicherungskonzepte und der finanziellen Anforderungen aus gesellschaftlich ebenso bedeutsamen Bereichen ein nicht einfaches Bemühen. Die Zukunft wird zeigen, inwieweit den allseits in Politik und Gesellschaft postulierten Forderungen für eine nachhaltige Verkehrspolitik – der Ausbau des ÖPNV – letztlich auch entsprechende Taten in Form einer nachhaltigen Finanzierung des dafür notwendigen ÖPNV-Angebotes folgen.

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

Übergabe neuer Busse an die Thüringer Verkehrsunternehmen auf dem Erfurter Domplatz



# Kompromiss bei den Regionalisierungsmitteln schafft finanzielle Planungssicherheit für den ÖPNV im Südwesten

Mit dem Kompromiss zwischen Bund und Ländern bei den Regionalisierungsmitteln wurde die Grundlage für Planungssicherheit bei der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gebildet. In Rheinland-Pfalz müssen nun Rahmenbedingungen geschaffen werden, um den Nahverkehr künftig auch mit eigenen Landesmitteln zu stärken. Im Saarland wurde der ÖPNV-Finanzierungsvertrag erneut auf der bisherigen Basis fortgeschrieben. Auch hier gilt es, im Zuge einer Novellierung des ÖPNV-Gesetzes eine Neujustierung der Finanzierungsstrukturen vorzunehmen.

Die Einigung bei den Regionalisierungsmitteln ist eine gute Nachricht für die Nahverkehrsbranche in Rheinland-Pfalz und im Saarland, denn beide Länder verfügen über klamme Landeskassen. Umso wichtiger ist die Verlässlichkeit der zweckgebundenen Bundesmittel. Zwar ist die genaue Horizontalverteilung noch nicht final geklärt, beide Länder dürfen aber auf Zugewinne hoffen.

## **Preis-Preis-Modell kam in Rheinland-Pfalz erstmals zur Anwendung**

Im Jahr 2015 sind in Rheinland-Pfalz erstmals Mittel zum Ausgleich der rabattierten Ausbildungsfahrkarten im ÖPNV nach dem neuen Preis-Preis-Modell berechnet und ausgezahlt worden – und zwar für die Jahre 2014 und 2015. Die Hoffnung der Verkehrsunternehmen, dass das neue Ausgleichsmodell zu einem Ausweg aus der bisherigen Abwärtsspirale bei den Ausgleichsmitteln führen würde, hat sich dabei erfüllt. Nach Angaben des Landes haben sich die Ansprüche der Verkehrsunternehmen durch das Preis-Preis-Modell in Summe um rund 10 Mio. Euro pro Jahr erhöht. Diese Zahl bestätigt die Landesgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in ihrer langjährigen Position, dass die bisher ausgezahlten §45a-Mittel nicht auskömmlich waren und dem tatsächlichen Aufwand der Verkehrsunternehmen nicht gerecht wurden. Abzuwarten bleibt, wie das Land mit den (aus Regionalisierungsmitteln bezahlten) Mehrkosten umgehen wird; eine Überprüfung der Regelung zum 1. Januar 2017 wurde bereits angekündigt.

## **Landtagswahl in Rheinland-Pfalz bestimmt die politische Arbeit**

Die Landtagswahl im März 2016 hat die Arbeit der Landesgruppe bereits 2015 geprägt. Unter dem Titel „Rheinland-Pfalz wählt Busse und Bahnen“ hat die Landesgruppe ein Positionspapier mit den zentralen verkehrspolitischen Forderungen der Branche erstellt. Im Herbst haben zudem intensive Gespräche und Erörterungen der VDV-Forderungen mit Spitzenvertretern aller relevanten Parteien im Land stattgefunden. Ein Schwerpunkt der politischen Initiativen der Landesgruppe im Jahr 2015 lag auf der Forderung nach einer Wiedereinführung

eines Fahrzeugförderprogramms in Rheinland-Pfalz. Die Landesgruppe sieht darin ein überaus wichtiges Instrument zur nachhaltigen Unterstützung sowie zur attraktiven und umweltfreundlichen Gestaltung des Nahverkehrs. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Rheinland-Pfalz als eines von nur drei Flächenländern ohne Fahrzeugförderung inzwischen die älteste Busflotte Deutschlands hat, ist ein Handeln der Politik dringend geboten. Die Landesgruppe wird mit der neu gewählten Regierung 2016 den Gesprächsfaden wieder aufnehmen.

## **Geringe finanzielle Handlungsspielräume**

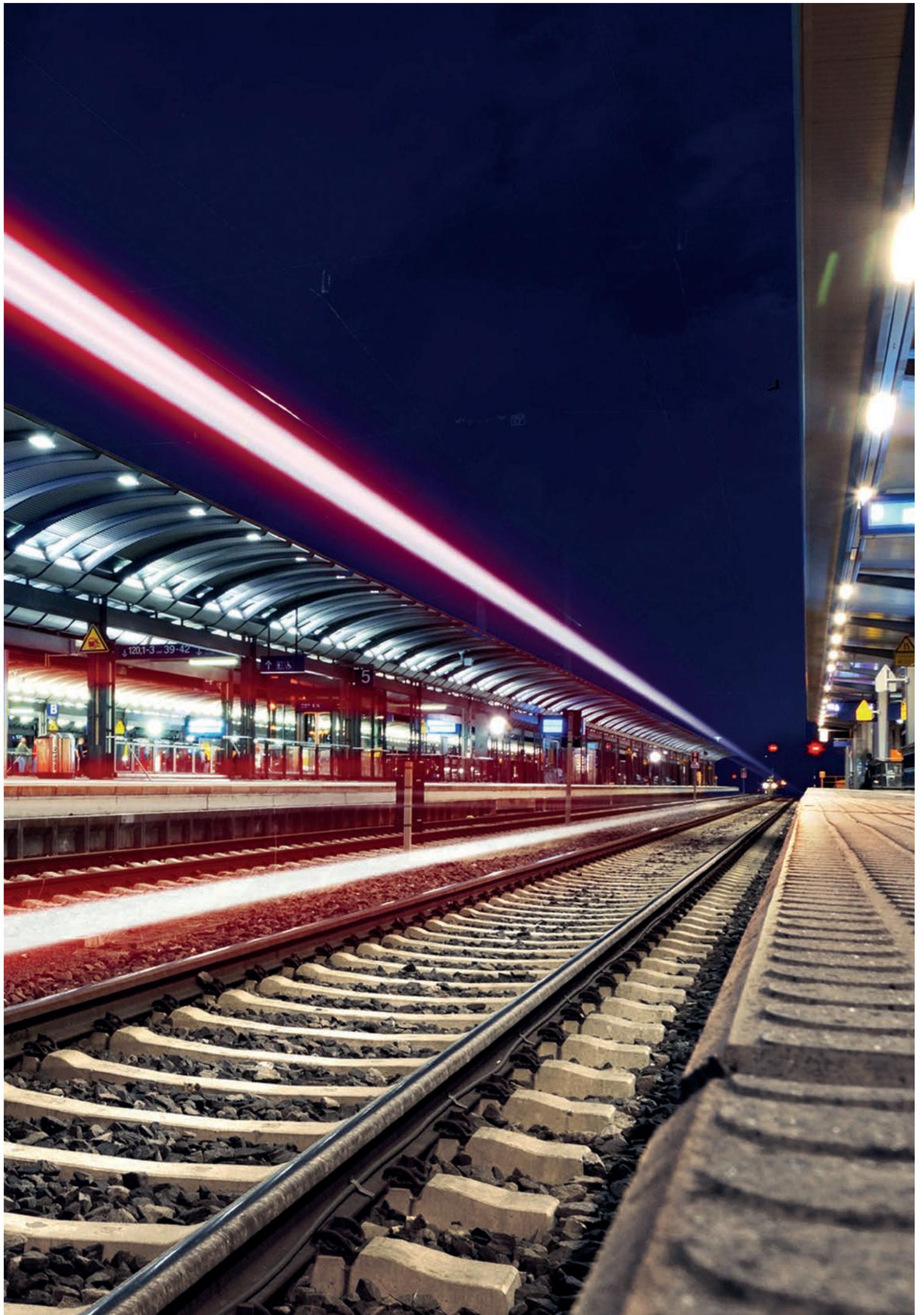
Im Saarland sind die Rahmenbedingungen für den ÖPNV weiterhin schwierig. Die Notwendigkeiten der Haushaltskonsolidierung schränken die finanziellen Handlungsspielräume bei Land, Kreisen und Kommunen ein. Gleichzeitig sind die Fahrgastzahlen rückläufig. Nicht zuletzt die Unsicherheiten über die Höhe der künftig für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Bundesmittel haben dazu geführt, dass es im Jahr 2015 auch in Bezug auf die seit Langem angestrebte Novellierung des Nahverkehrsgesetzes und Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung keine nennenswerten Fortschritte gegeben hat.

## **Wettbewerb bestimmt den Markt zunehmend**

2015 war auch das Jahr der Ausschreibungen im Nahverkehr. Die Unternehmenslandschaft im Südwesten ist dadurch bunter geworden. Gleichzeitig hat sich der wirtschaftliche Druck auf die VDV-Mitgliedsunternehmen und deren Beschäftigte weiter verstärkt. Das Ende dieser Entwicklung ist noch nicht abzusehen und wird die Strukturen des Nahverkehrs in beiden Ländern nachhaltig beeinflussen und verändern.

## **Christian Hoffmann**

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



---

# VDV-Organisationen

---

# Der VDV eTicket Service schafft die Basis für die digitale Zukunft des ÖPNV

Seit zehn Jahren befindet sich die VDV-Kernapplikation (VDV-KA) im Einsatz. Was 2005 in Saarbrücken mit den ersten Chipkarten begann, hat sich heute längst im deutschen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) etabliert, ist gewachsen und mit den Erfahrungen aller Teilnehmer stetig verbessert worden. Die schnelle Entwicklung der digitalen Gesellschaft stellt die Branche aber wieder vor neue Fragen. Ideen gibt es viele. Jetzt ist die Zeit, die Weichen für die digitale Zukunft des ÖPNV zu stellen.

Zehn Jahre ((eTicket Deutschland. Zeit für eine kleine Bestandsaufnahme. Mittlerweile haben sich über 340 Verkehrsunternehmen und -verbände für die VDV-KA entschieden. Damit sind etwa 80 Prozent aller Ballungsräume der Bundesrepublik Teil von ((eTicket Deutschland. Der Standard „VDV-Kernapplikation“ ist etabliert.

Seit dem Start 2005 in Saarbrücken wurden über 13 Mio. Chipkarten ausgegeben. Für die kommenden vier Jahre sind bis zu 15,6 Mio. weitere bestellt. Kostete zu Beginn von ((eTicket Deutschland eine Chipkarte durchschnittlich 4 Euro, so ist der aktuelle Preis dank des gemeinsamen Einkaufs aller Teilnehmer bis auf 59 Cent gesunken.

## Umsetzung der VDV-Smartphonestrategie

Der mobile Mensch organisiert seine Wege zunehmend mit seinem Smartphone und nutzt multimodale Angebote. Der VDV entschied im Rahmen seiner Smartphonestrategie, bestehende Handy-Apps von Verkehrsunternehmen und -verbänden miteinander zu vernetzen. IPSI, das Interoperable Produkt-Service-Interface, ist seit Ende 2015 realisiert und ermöglicht den Vertrieb von Handytickets über die eigene Tarifregion hinaus. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) machen in Kürze für die Regionen Rhein-Main und Rhein-Sieg den Anfang und vernetzen ihre Handyticketsysteme. Weitere Anschlüsse der IPSI-Partner sind in Vorbereitung.

## Smartphone und Chipkarte werden eins

Mittelfristig muss das Smartphone als Nutzermedium in die bestehende ÖPNV-Infrastruktur ohne Qualitätsverlust hinsichtlich Sicherheit, Offenheit der Systeme und Nutzerfreundlichkeit integriert werden. Der 2D-Barcode ist auf lange Sicht als Ticketform ungeeignet. Durch die Notwendigkeit eines zusätzlichen ID-Mediums verlangsamt sich die qualitative Kontrolle erheblich. Die Near Field Communication (NFC) ist hier nicht nur der Schlüssel, sondern das Bindeglied zwischen Smartphone und Chipkarte. Aktuell arbeitet der VDV eTicket Service mit einer Vielzahl von Partnern an der Entwicklung eines NFC-Ecosystems. Dies soll schon nächstes Jahr NFC-Handytickets auf Smartphones bringen. Die Smartphones können sich dann in der

bestehenden ((eTicket-Deutschland-Infrastruktur wie Chipkarten verhalten. Dies gilt nicht nur für die Kontrolle der Fahrberechtigung, sondern z. B. auch für die Verwendung an CICO-Terminals.

## Internationale Standardisierung

Das NFC-Ecosystem ist die technische Komponente zur Integration des Smartphones in die bestehende ((eTicket-Deutschland-Infrastruktur. Um die Massentauglichkeit zu gewährleisten, müssen die Smartphones verschiedener Hersteller kompatibel sein. Der VDV eTicket Service erzielte im vergangenen Jahr gemeinsam mit seinen Partnern wichtige Fortschritte in internationalen Standardisierungsgremien zur Harmonisierung des NFC-Standards von Smartphones und Chipkarten.

## Forschung und Entwicklung

Für das Verknüpfen verschiedener Verkehrsträger und das Bündeln in einem multimodalen Leistungsangebot gibt es bereits einige erfolgreiche Vorreiter wie z. B. switchh, die PlusCard oder polygo. Wichtig ist jetzt, dass diese Modelle für die ganze Branche nutzbar gemacht werden. Aus lokalen Lösungen müssen Regeln und gemeinsame Standards entwickelt werden – ein multimodales Rollenmodell –, damit weitere Verkehrsunternehmen mit einer klaren und einheitlichen Basis starten können. Dieser organisatorische Rahmen erleichtert die Verhandlungen mit branchenfremden Unternehmen und verhindert Abhängigkeiten.

Der VDV eTicket Service geht auch der Frage nach, ob das ID-based-Ticketing, also ein in der Cloud gelagertes Mobilitätskonto, unter allen benötigten Rahmenbedingungen eine Erweiterung von ((eTicket Deutschland werden kann. Vor allem mit der Nutzung für grenzüberschreitenden Verkehr in Europa.

## Sjef Janssen

*Geschäftsführer*

*VDV eTicket Service GmbH & Co. KG*

*T 0221 716174-111 · janssen@vdv.de*

## Nils Zeino-Mahmalat

*Geschäftsführer*

*VDV eTicket Service GmbH & Co. KG*

*T 0221 716174-112 · zeino@vdv.de*

## Bildung 4.0 – Wie lernen wir morgen?

Digitalisierungs- und Vernetzungstendenzen sind mittlerweile auch in den Lernprozessen der Erwachsenenbildung wichtige Entwicklungshebel. Sie bilden die Grundlage neuer, innovativer Möglichkeiten von Wissensaneignung und Erlangung beruflicher Handlungsfähigkeit. Das Konzept des Blended Learnings, eine methodische Mischung aus traditionellem Präsenzlernen, Online- und sozialem Lernen, bekommt eine neue Dynamik und bringt frischen Wind in die Seminarräume. Bildung 4.0 ist das Synonym für diese Entwicklung.

Die Lerntemperatur erhöhen! Mit dieser Losung hat die VDV-Akademie vor zwei Jahren den Weg eingeschlagen, digitales und vernetztes Lernen im Wertschöpfungsprozess von Bildung zu ermöglichen. Sie unterstützt die Lernprozesse von Lehrgangsteilnehmern durch ihr Lernnetz, eine digitale Lernplattform.



Im Lernnetz greifen die Teilnehmer auf die kompletten Lehrunterlagen der Dozenten zu und erhalten über Videoclips oder kurze, z. T. spielerisch animierte Trainingseinheiten vorbereitende Aufgaben für den Präsenzunterricht. Verschiedene Curriculathemen werden ausschließlich digital abgebildet und gelernt, über webbasierte Trainings und sog. Webinare, interaktive digitale Seminarräume. Prüfungsfragen und Lerntests dienen der Nachbereitung von Präsenzphasen und der Überprüfung des Gelernten.

Das Akademie-Lernnetz beinhaltet u. a. eine umfangreiche Bibliothek mit Videos von Tagungsvorträgen, Präsentationen, Texten, VDV-Schriften und -Mitteilungen. Es ist also viel mehr als der „Lehrbrief“ in digitaler Form. Es stellt mit seinen vielen technischen Möglichkeiten einen Quantensprung im sog. „Fernlernen“ dar.

### **Alles verändert sich – das „bewegte“ Seminar**

Fast alle Lehrgänge und innerbetrieblichen Qualifizierungen, die die VDV-Akademie durchführt, werden mittlerweile von dem Lernnetz unterstützt. Interessant ist, dass das Arbeiten im Lernnetz die Gestaltung, die Methodik und Didaktik sowie die Rolle der Dozenten und Trainer grundlegend verändert. Die Achse des Präsenzunterrichts verschiebt sich um 180 Grad. Es entsteht ein „bewegter“ Seminarraum – die Teilnehmer betreten als zum Teil mit dem Lehrstoff bereits vertraute und informierte Lernende das Präsenzmodul, denn sie haben sich im

Lernnetz bereits Wissen angeeignet, Fragen formuliert und Aufgaben und Diskussionsbeiträge vorbereitet. Im Vorfeld haben sie sich die inhaltlichen Basics angeeignet, individuell oder in Gruppen, koordiniert über das Lernnetz.

So wird die Zukunft geprägt sein von Lehrgangsteilnehmern, die mit einem Rucksack voller Fragen, Problemen, Lösungen und Ideen in den Präsenzunterricht kommen. Sie wollen keine stundenlangen Vorlesungen und Frontalunterrichte mehr. Erwartet werden Lehrformen, die den Meinungsaustausch und Problemlösungen mit dem Dozenten ermöglichen. Die „Vorlesung“, wenn es überhaupt noch eine gibt, und das Primärlernen finden im Netz statt, die Präsenzphasen werden zum praxisbezogenen Experimentierraum und damit zum Mittelpunkt einer neuen, bewegten Lernwelt. Die Integration des Lernnetzes in die Akademie-Lehrgänge und die neuen Ansätze im Präsenzunterricht führen für alle zu einem höheren zeitlichen Aufwand. Das „bewegte“ Lernen erfordert von vorneherein eine handlungs- und praxisorientierte Entwicklung des Lehrstoffs. Von den Lernenden wird mehr Disziplin und größeres selbstständiges Arbeiten erwartet. Lernen im Netz kann nicht wie eine Hintergrundmusik konsumiert werden, sondern erfordert intensive Arbeit.

Dozenten und Trainer schlüpfen mehr und mehr aus der Rolle des Vortragenden in die des Ermöglichers und Kompetenzmanagers. Sie müssen sich selbst in die Lage versetzen, sog. „labilisierende“ Lernwelten zu schaffen, Lernen zu ermöglichen, das berührt, Emotionen hervorruft und motivierend wirkt. Sie müssen die Fähigkeit entwickeln, die Arbeitswelt der Teilnehmer im Bildungsprozess erlebbar zu machen.

Die Lernwelt von morgen wird eine andere sein als die, die wir kennen. Die VDV-Akademie bereitet sich darauf vor. Ihre Bildungsdienstleistungen werden digitaler, mobiler und beweglicher. Und viel praxisorientierter.

### **Michael Weber-Wernz**

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

# Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

Die Stiftung Führungsnachwuchs im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurde im November 1998 von Dr.-Ing. E. h. Wilhelm Pällmann und Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Günter Girnau gegründet. Stiftungszweck ist die Qualifizierung von Führungskräften in den VDV-Mitgliedsunternehmen und den Unternehmen des VDV-Industrieforums. Im Jahr 2015 vergab die Stiftung mehrere Stipendien an Mitarbeiter aus VDV-Mitgliedsunternehmen und veranstaltete wieder ein mit hochkarätigen Referenten besetztes Management-Symposium für den Führungsnachwuchs.

Die Stiftung Führungsnachwuchs unterstützt Beschäftigte aus VDV-Mitglieds- und VDV-Industrieforumsunternehmen bei ihrer beruflichen Weiterbildung. Sie vergibt z. B. Stipendien an Führungskräfte und jene, die Führungspositionen anstreben bzw. für solche vorgesehen sind und eine (weitere) akademische Qualifizierung verfolgen. Die Stiftung veranstaltet jährliche Management-Symposien, unterstützt Beschäftigte bei ihrer Promotion und bezuschusst Auslandspraktika. Drei unserer Stipendiaten aus dem Jahr 2015 möchten wir an dieser Stelle vorstellen:



#### **Lea Hoyer, Stadtwerke Osnabrück AG**

„Bei den Stadtwerken Osnabrück bin ich seit Juni 2014 für die Produktentwicklung im Verkehrsangebot tätig. Zu meinen Aufgaben zählen, neben dem betrieblichen Mobilitätsmanagement, die Weiterentwicklung der multimodalen Mobilitätsangebote und die Entwicklung neuer Geschäftsfelder im Bereich der Multi- und Intermodalität. Natürlich interessiert mich auch, wie Unternehmen außerhalb Deutschlands und Europas mit den gestiegenen Mobilitätsanforderungen umgehen. Deshalb habe ich ein Praktikum beim kanadischen Carsharing-Verband CSA in Vancouver absolviert. Das war eine tolle Erfahrung und ich konnte viel für meinen Job in Osnabrück mitnehmen.“



#### **Alexander van Wersch, DB Regio AG**

„Quo vadis? – Für mich stand das schon früh fest! Im Anschluss an meine Schullaufbahn absolvierte ich ein duales Studium mit dem Abschluss Bachelor of Engineering und lernte während verschiedener Praxisphasen Struktur und Arbeitsinhalte eines Eisenbahnverkehrsunternehmens kennen. Seit dem Abschluss meines Erststudiums leite ich als Fahrzeugingenieur der DB Regio AG in Nürnberg unterschiedliche Projekte, von der Fahrzeugbeschaffung bis zum Fahrzeugumbau. Von der Zukunft des Systems ‚Schiene‘ überzeugt, habe ich mich entschieden, meine Qualifikationen in der Verkehrs- und Mobilitätsbranche zu erweitern. Derzeit studiere ich an der UNIKIMS in Kassel in der Fachrichtung ÖPNV + Mobilität (M. Sc.) berufsbegleitend. Mit den Studieninhalten Planung, Technik, Wirtschaft und Recht sowie der Vermittlung von Soft Skills bereite ich mich dabei

auf zukünftige Führungsaufgaben im Verkehrsunternehmen vor. Durch das Stipendium der Stiftung Führungsnachwuchs erhalte ich wertvolle Rückendeckung und bin dafür sehr dankbar.“



#### **Susanne Daßler, Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)**

„Nach meinem erfolgreichen Bachelorstudium im Bereich Verkehrs- und Transportwesen (B.Eng) sammelte ich, wie bereits schon vor meinem Studium, weitere Erfahrungen in der ÖPNV-Branche.

Seit Mitte 2015 bin ich beim VGN beschäftigt. Dort bin ich derzeit als Sachbearbeiterin im Bereich Marketing tätig, u. a. für das KombiTicket, die Digitalisierung des umfangreichen Freizeitangebotes, Außeneinsätze mit unserem InfoMobil u. v. m. Mein großer Wunsch war es, auch noch den Master zu absolvieren, und fand an der Universität in Kassel genau die richtige Spezialisierung im nebenberuflichen Studiengang ÖPNV + Mobilität. Ich bin froh, dass mich die Stiftung Führungsnachwuchs dabei unterstützt!“

#### **Tipp: Das 18. Management-Symposium der Stiftung Führungsnachwuchs**

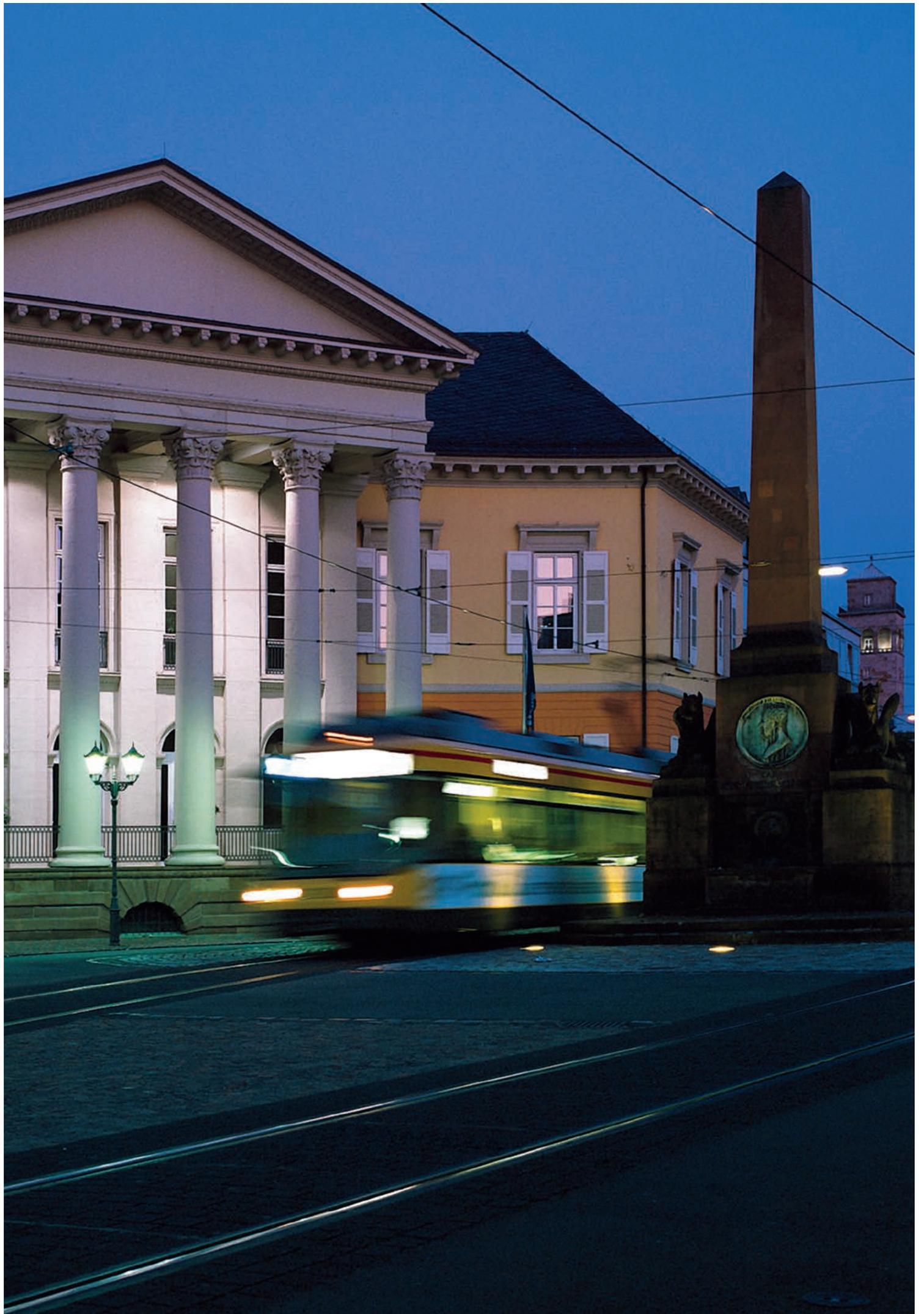
Das Symposium findet vom 14. bis 16. Oktober 2016 in Aachen statt. Interessante Themen für unsere Führungskräfte von morgen und das „Netzwerken“ am Rande sorgen jedes Jahr für eine hochinteressante Veranstaltung. Eine Einladung erhalten alle VDV-Mitglieds- und VDV-Industrieforumsunternehmen im Frühsommer 2016.

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

#### **Angela Struß**

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV  
T 0221 57979-173  
struss@vdv.de





---

# VDV-Informationen

---

---

# VDV-Schriften

---

## Neuerscheinungen 2015

---

**VDV-Recommendation 301-1 | 01/2014 – 09/2015**

Internet Protocol based Integrated  
On-Board Information System IBIS-IP  
Part 1: System architecture

**VDV-Recommendation 301-2 | 01/2014 – 09/2015**

Internet Protocol based Integrated  
On-Board Information System IBIS-IP  
Part 2: Interface Specification V1.0

**VDV-Schrift 425 | 07/2015**

Sicherheitskonzept für ÖPNV-Leitstellen –  
Komplexität, Sicherheit, Verfügbarkeit,  
Redundanzen, Rückfallkonzepte und  
IT-Grundschutz des BSI

**VDV-Schrift 453 | Version 2.4 | 07/2015**

Ist-Daten-Schnittstelle – Anschlussicherung –  
Dynamische Fahrgastinformation – Visualisierung  
– Allgemeiner Nachrichtendienst

**VDV-Schrift 454 | Version 2.0 | 07/2015**

Ist-Daten-Schnittstelle – Fahrplanauskunft  
Version 2.0 auf Basis VDV-Schrift 453 (Version 2.4)

**VDV-Schrift 236 | 06/2015**

Klimatisierung von Linienbussen der Zulassungs-  
klassen I und II, für konventionell angetriebene  
Diesel- und Gasbusse sowie für Hybrid-,  
Brennstoffzellen- und Elektrobusse

**VDV-Schrift 431-2 | Version 1.1 | 06/2015**

Echtzeit Kommunikations- und Auskunft-  
plattform EKAP Teil 2: Echtzeit Kommunikation-  
und Auskunftplattform EKAP

**VDV-Schrift 457 | Version 2.0 | 06/2015**

Automatische Fahrgastzählssysteme –  
Handlungsempfehlungen zur Anwendung  
von AFZS im öffentlichen Personenverkehr

**VDV-Schrift 230-1 | 05/2015**

Rahmenempfehlung für elektrisch betriebene  
Stadt-Niederflur-Linienbusse (E-Bus)

**VDV-Schrift 825 | 04/2015**

Auswirkungen alternativer Technologien im  
Linienbus auf Betriebshöfe und Werkstätten

**VDV-Schrift 800 | 04/2015**

Qualifikation und Weiterbildung von Werkstatt-  
personal in der Fahrzeuginstandhaltung

**VDV-Schrift 703 | 04/2015**

Rahmenanweisung für Mitarbeiter im  
Fahrausweisprüfdienst

**VDV-Recommendation 520 | 01/2015**

Protection in case of Overload Current and  
Short-Circuit Current from Traction Power  
Supply Systems for Urban DC Rail Systems

**VDV-Schrift 520 | 01/2015**

Kurzschluss- und Überlastschutz von  
Fahrstromanlagen für Gleichstrom-  
Nahverkehrsbahnen

## Neuerscheinungen 2015

---

**VDV-Mitteilung 7511 | 12/2015**

Nachweis gemäß CSM-RA zur Einführung des Betriebsregelwerks EVU des VDV (BRW)

**VDV-Mitteilung 7038 | 08/2015**

Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung gemäß PBefG

**VDV-Mitteilung 7034 | 08/2015**

Sensibilisierung der Mitarbeiter für die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen – Leitfaden für Bus-Verkehrsunternehmen im ÖPNV

**VDV-Mitteilung 9061 | 05/2015**

Vergaben von Busverkehrsleistungen nach der EU-Verordnung 1370/2007

**VDV-Mitteilung 9922 | 05/2015 | verbandsintern**

Erträge und Aufwendungen 2013 im Personenverkehr

**VDV-Mitteilung 1520 | 03/2015**

Aktueller Stand der Technik von Fahrerassistenzsystemen zur Kollisionsvermeidung für Straßen- und Stadtbahnfahrzeugen

**VDV-Report 1520 | 03/2015**

State of the Art of Driver Assistance Systems for Collision Avoidance for Tramcars and Light Rail Vehicles

**VDV-Mitteilung 9060 | 03/2015**

Regelungen zur Konfliktvermeidung in der Einnahmenaufteilung

**VDV-Mitteilung 9059 | 02/2015**

Auftraggeberhaftung nach dem Mindestlohngesetz

### **VDV-Positionspapier: Zukunftsszenarien autonomer Fahrzeuge – Chancen und Risiken für Verkehrsunternehmen | 11/2015**

Die Entwicklung und der Einsatz von vollautonom fahrenden fahrerlosen Fahrzeugen ("Autonomous Vehicle") wird einen disruptiven Effekt auf den Verkehrsmarkt haben, der die heutigen Nutzungsmuster, Besitz- und Geschäftsmodelle grundlegend durcheinander wirbelt.

### **Finanzierungsinstrumente im Bestellermarkt | 07/2015**

Gemeinsame Loseblattsammlung der Arbeitsgruppe Fahrzeugfragen von VDV und BAG SPNV mit Beschreibungen, Effekten und Bewertungen zu Finanzierungsinstrumenten im SPNV-Bestellermarkt.

### **Memorandum zur Verkehrs(infrastruktur)finanzierung in Städten, Gemeinden und Regionen | 07/2015**

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV beobachtet mit größter Sorge die zunehmende Gefährdung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze und -dienstleistungen aller Verkehrsträger. Neben den Nachholbedarfen bei der Erneuerung von Straßen, Schienen, Brücken, Tunneln und verkehrslenkenden Ausstattungen („Leitsysteme“) auf Bundes- und Länderebene(n) gilt dies insbesondere für die Verkehrsnetze und Verkehrsangebote in Städten, Gemeinden und Regionen. Diese kommunalen Netze und Angebote sind zentrale Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit der überörtlichen und interregionalen Netze, da städtische Hauptverkehrsnetze die Funktion von Knoten haben und daher „integriert“ erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden müssen. Die Menschen haben ihr Mobilitätsverhalten auf die existierenden Infrastruktur- und Verkehrsangebote abgestimmt. Deren Wegbrechen würde nicht nur die finanzielle Disposition, sondern auch die Standortentscheidungen der privaten Haushalte und der Wirtschaft zunichtemachen.

### **VDV-Positionspapier: Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben.**

#### **Die Auswirkungen politischer Rahmensetzung auf die Produktionskosten der Güterbahnen | 05/2015**

Der Güterverkehr wird bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus kräftig wachsen. Die daraus resultierenden verkehrs- und umweltpolitischen Probleme sind nur dann zu bewältigen, wenn ein wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehr einen möglichst hohen Anteil dieser Verkehrszuwächse übernimmt. Im Gegensatz hierzu hat die Politik aber zahlreiche Entwicklungen zugelassen, eingeleitet oder aktiv gefördert, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und deren preisliche Wettbewerbsfähigkeit belasten. Gleichzeitig wurden und werden Kostenpositionen der konkurrierenden Verkehrsträger entlastet, so dass hieraus eine weitere Schwächung der Wettbewerbsposition resultiert.

#### **7. VDV-Maßnahmenliste zum Investitionsbedarf in das Bundesschienennetz | 02/2015**

Der VDV hat zum siebten Mal seit 2002 die Eisenbahnverkehrsunternehmen und – mit Hilfe der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV – die Verbünde und Aufgabenträger nach Maßnahmen zur Verbesserung des deutschen Schienennetzes befragt. Das Ergebnis: 71 Unternehmen meldeten insgesamt 431 konkrete Aus- und Umbauprojekte.

## Zeitschriften des VDV

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



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



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



# Internetangebote des VDV

## **VDV-Website**

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

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

## **Mitgliederbereich der VDV-Website**

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

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

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

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

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

## **VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr**

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

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

## **VDV-Akademie**

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

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

## **Stiftung Führungsnachwuchs**

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

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

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

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

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

# Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur

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

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

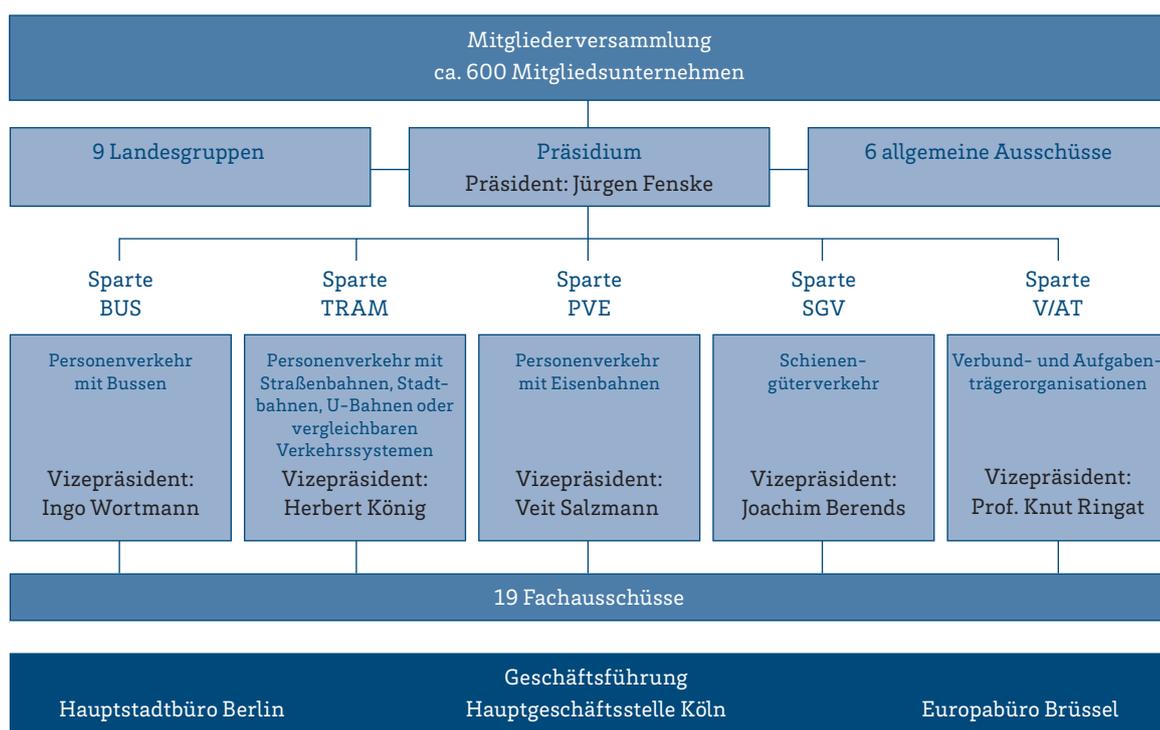
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert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

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

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

Eine Sondergruppe bilden die Infrastrukturunternehmen.

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



# Der VDV in externen Organisationen und Gremien

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

## Politik, Recht & Steuern

Allianz pro Schiene	<a href="#">Wolff, Oliver</a>	ERA, AG TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (Entsamt als Vertreter der UITP)
Allianz pro Schiene, Förderkreis	<a href="#">Kerth, Steffen</a>	ERA, Task Force: Train Driver Directive
Bayerische Staatsregierung, BG Mobilität der Behindertenbeauftragten		ERA, Human Resources Network <a href="#">Walther, Götz</a>
Bayerischer Städtetag	<a href="#">Poel, Gerrit</a>	FGSV, Arbeitsausschusses 3.4
BLFA BOStrab, AG „BOStrab“		„Technische Fragen der Verkehrsordnung“ <a href="#">Hilpert-Janßen, Thomas Dr.</a>
BLFA BOStrab, AG „BOStrab-Novellierung“	<a href="#">Brand, Daniel</a>	FGSV, Arbeitskreis 1.6.7
BLFA BOStrab, AG „BOStrab“		„Neue Finanzierungsinstrumente“ <a href="#">Zistel, Meinhard</a>
BLFA BOStrab, AG „BOStrab-Novellierung“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>	INFRA Dialog Deutschland GmbH, Geschäftsführer <a href="#">Wolff, Oliver</a>
BMFSFJ, Demografiestrategie der Bundesregierung, Unterarbeitsgruppe C1:		Inklusionsbeirat des Landes NRW <a href="#">Wente, Volker</a>
Selbstbestimmtes Leben im Alter	<a href="#">Zistel, Meinhard</a>	LAEB <a href="#">Walther, Götz</a>
Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V., Rechtsausschuss, Gast	<a href="#">Fabian, Michael</a>	LAEB, Gast
Bundesverband deutscher Pressesprecher, Mitglied	<a href="#">Wagner, Lars</a>	LAEB, AG „Änderung §§ 6, 11, 18, 23 AEG“ <a href="#">Fabian, Michael</a>
bvöd, Arbeitskreis Verkehr	<a href="#">Schäfer, Martin</a>	Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG, Mitglied im Aufsichtsrat <a href="#">Faber, Werner</a>
bvöd, Gesamtvorstand	<a href="#">Metz, Reiner</a>	NAH.SH GmbH, Beirat
CEEP, Transport task force	<a href="#">Schäfer, Martin</a>	NAH.SH GmbH, Beratender Ausschuss für die Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen nach dem TTG SH <a href="#">Schack, Jochim Dr.</a>
CER, General Assembly, Management Committee		Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME): High level platform and subgroups
CER, High Level Passenger Meeting	<a href="#">Wolff, Oliver</a>	RU dialogue: High level platform and subgroups <a href="#">Schnieders, Ralf Dr.</a>
CER, High Level Freight Meeting		Rail Freight Corridor 8, Railway Undertaking Advisory Group (RAG) <a href="#">Kerth, Steffen</a>
CSU, Verkehrskommission	<a href="#">Poel, Gerrit</a>	söp, Beirat <a href="#">Hilpert-Janßen, Thomas Dr.</a>
DB Netz AG, Netzbeirat	<a href="#">Henke, Martin Dr.</a>	Städtetag NRW, Ausschuss für Bauen und Verkehr <a href="#">Wente, Volker</a>
Deutsche Akademie für Verkehrs- wissenschaft e. V.	<a href="#">Hilpert-Janßen, Thomas Dr.</a>	TBNE, Ausschuss für Vertragsangelegenheiten <a href="#">Hilpert-Janßen, Thomas Dr.</a>
Deutscher Städtetag, Bau- und Verkehrsausschuss	<a href="#">Metz, Reiner</a>	UIC, CEO Task Force „Harmonisation of conditions of use in the contracts between IMs and RUs“ <a href="#">Fabian, Michael</a>
Deutscher Städtetag, Arbeitskreis III „Rechtsfragen des städtischen Verkehrs“ der Fachkommissionen „ÖPNV“ und „Verkehrsplanung“	<a href="#">Schäfer, Martin</a>	UIC, Mitarbeit in Cluster A „Interoperability“ ETCS <a href="#">Sinnecker Georg</a>
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Juristische Fachkonferenz	<a href="#">Hilpert-Janßen, Thomas Dr.</a>	UITP, EU-Ausschuss
Deutsches Verkehrsforum, Lenkungsreis Schiene	<a href="#">Kerth, Steffen</a>	UITP, EU Department <a href="#">Stienen, Annika</a>
DIHK: Fragenstellungskommission		
Gb Eisenbahn	<a href="#">Fabian, Michael</a>	

UITP, European Executive Committee	
UITP, European Union Committee	
UITP, Policy Board	
UITP-Vizepräsident	Wolff, Oliver
UITP, Expert Group on 4th Railway Package / Regulation 1370	Schäfer, Martin
UITP, Marketing Commission	Algan, Rahime
Vereinigung Berliner Pressesprecher, Mitglied	Wagner, Lars

## Markt, Wirtschaft & Statistik

BAG, Betriebliche Arbeitsgruppe	Walther, Götz
beka GmbH, Aufsichtsrat	Wolff, Oliver
Bundesverband Deutscher Binnenhäfen, Verkehrsausschuss	Lennarz, Georg
DEVK, Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Aufsichtsrat	Henke, Martin Dr.
DEVK, Beirat	Metz, Reiner
DEVK, Beirat	Schmitz, Martin
DEVK, Beirat	Wolff, Oliver
DVWG, Bezirksvereinigung Südbayern e.V.	Poel, Gerrit
FGSV, Arbeitskreis 1.2.8. Multi- und Intermodalität	
FGSV, Arbeitskreis 1.6. „Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“	Ackermann, Till Dr.
FGSV, Vorstandsmitglied	Wolff, Oliver
HLB Basis AG, Aufsichtsrat	Höhnscheid, Heike Dr.
Netzwirtschaften und Recht	Henke, Martin Dr.
Ombudsstelle Nahverkehr Bayern	Poel, Gerrit
Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.	Wente, Volker
Schlichtungsstelle Nahverkehr Mitte (Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland) e.V.	Gässl, Bernhard
söp, Regionalbeirat Ost	Faber, Werner
Statistisches Bundesamt, Statistischer Beirat	Dziambor, Ursula
STUVA e.V., Beirat	Schmitz, Martin
TBNE	Höhnscheid, Heike Dr.
transport logistic, Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, Fachbeirat	Henke, Martin Dr.
UITP, CMP	
UITP, TEC	Ackermann, Till Dr.
UITP, TEC	Metz, Reiner
UITP, Security-Ausschuss	Stienen, Annika
Umweltbundesamt, Begleitkreis des Forschungsvorhabens „Ökonomischer Vergleich der Verkehrsträger“	Zistel, Meinhards

VDV-Akademie, Vorstandsmitglied	
VDV-Industrieforum, Geschäftsführer	Schmitz, Martin
Verband der Chemischen Industrie (VCI), Arbeitskreis Bahntransporte	Lennarz, Georg
Verein für den zwischenbetrieblichen Vergleich der öffentlichen Verkehrsunternehmen (ZBV)	Weiß, Marga
Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. (vbw)	Poel, Gerrit
Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände e. V., Gruppenausschuss Nahverkehrsbetriebe und Häfen	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.

## Umwelt, Betrieb & Technik

ABIN	Radermacher, Berthold
Allianz pro Schiene, AG „Personalrekrutierung und -marketing in der Schienenbranche“	Weber-Wernz, Michael
Arbeitskreis Fahrgasteinstieg	
Arbeitskreis Geschwindigkeitsüberwachung (Arbeitskreis des Lenkungs-Kreises Fahrzeuge)	Walther, Götz
BAR, AG „Behindertengerechte Umweltgestaltung“	Reinberg-Schüller, Hartmut
BLFA, „Beförderung gefährlicher Güter“, AG „Überarbeitung § 35 GGVSEB“	
BLFA, „Beförderung gefährlicher Güter“, AG „7.5.1 ADR/RID“	Fabian, Michael
BMAS, Initiative „Neue Qualität der Arbeit“	
BMAS, „Offensive Mittelstand – Gut für Deutschland“	Weber-Wernz, Michael
BMU/BMVBS, AG Innovative Antriebe	Schmitz, Jens
BMVBS/EBA, AK EMV und AG Sensorik im Lenkungs-Kreis Fahrzeuge, Initiator	Sinnecker, Georg
BMVI, FKT-SA KOM, Fachausschuss für Kraftfahrwesen – Sonderausschuss Kraftomnibusse	Schmitz, Jens
BMVI, Forschungsbegleitender Beirat zum FP „Barrierefreiheit in unterirdischen Betriebsanlagen nach BOStrab“	
BMVI, Forschungsbegleitender Beirat zum Verbundforschungsvorhabens m4guide („Reiseinformations- und Navigationssystem für sehingeschränkte Menschen“)	
BMVI, Forschungsbegleitender Betreuerkreis zum Forschungsvorhaben FE82.0613/2014 „Verkehrssicherheit von Überquerungsstellen für Fußgänger und Radfahrer über Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken“	Reinberg-Schüller, Hartmut
BMVI, Gefahrgut-Verkehrs-Beirat	Fabian, Michael
BMVI, IT-Gipfel	
BMVI, Nationale Plattform E-Mobilität	Schmitz, Martin

BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge	CEN/TC 256/WG 37, Driver's Cab
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge, Arbeitskreis Bremse	CEN/TC 256/WG 44, Persons with Reduced Mobility
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge, Sondergremium Sanden	CEN/TC 256/WG 48, Maintenance
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge, AG Geschwindigkeitsüberwachung	CEN/TC 256/WG 52, Adhesive Bonding <a href="#">Sikorski, Michael</a>
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge / Arbeitskreis EMV / AG Ende-zu-Ende Funktionalität	CEN/ TC 278 WG3 SG7 / Public transport – Service interface for real-time information relating to public transport operations <a href="#">Bruns, Winfried</a>
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge / Arbeitskreis EMV / AG Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen – Magnetschienenbremse	CEN/TC 278 Road Transport Traffic Telematic
BMVI, AG Optimierung Fahrzeugzulassung <a href="#">Sikorski, Michael</a>	CEN/TC 278 WG3 Public Transport
BMVI, Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit <a href="#">Haering, Peter</a>	CEN/TC 278 WG3 SG1 IBIS
BMVI, Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW), Mitglied Arbeitsgruppe Wasserstoff-Nutzfahrzeuge <a href="#">Schmitz, Jans</a>	CEN/TC 278 WG3 SG3 Customer Interface
BMVI, Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB), Beirat <a href="#">Haering, Peter</a>	CEN/TC 278 WG3 SG5 IFM
BSK/Ausschuss Multimodaler Schwergutverkehr <a href="#">Lennarz, Georg</a>	CEN/TC 278 WG3 SG8 Auskunfts-systeme <a href="#">Radermacher, Berthold</a>
Bund-Länder-Fachausschuss BOStrab – Vorsitz: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur <a href="#">Brand, Daniel</a>	CEN/TC 278/WG3 SG9 / Public transport – Network and Timetable Exchange (NeTEx) <a href="#">Bruns, Winfried</a>
Bundesamt für Sicherheit in der IT, Branchenarbeitskreis Transport und Verkehr <a href="#">Radermacher, Berthold</a>	CENELEC, WG A14, Working Group
Bundesministerium des Innern, UP-KRITIS <a href="#">Sinnecker, Georg</a>	CENELEC, SC 9XA, Subcommittee 9X A <a href="#">Sinnecker, Georg</a>
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Aktionsbündnis Klimaschutz <a href="#">Poel, Gerrit</a>	CENELEC, TC 9X <a href="#">Radermacher, Berthold</a>
Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Bahnfunkkonsultationsgruppe <a href="#">Radermacher, Berthold</a>	CENELEC/TC 9X „Electrical and electronic Applications for Railways“
CEN/CENELEC, Joint Programming Committee Rail <a href="#">Haering, Peter</a>	CENELEC/TC 9X SC B „Electromechanical Material on board Rolling Stock“
CEN/TC 242/WG5 „Sicherheitsanforderungen für Seilbahnen und Schleppaufzüge des Personenverkehrs – Fahrzeuge“ <a href="#">Stahlberg, Udo</a>	CENELEC/TC 9X/SC C „Electric Supply and Earthing systems for Public Transport Equipment and Ancillary Apparatus (Fixed installations)“
CEN/TC 256/WG 2 Structural Requirements einschl. Spiegelgruppe	CENELEC /TC 9X/SC C/WG C01 „Electrical safety, earthing and the return circuit“
CEN/TC 256/WG 2 Structural Requirements Spiegelgruppe	CENELEC/TC 9X/SC C/WG C13 „Overhead Contact lines“
CEN/TC 256/WG 6 Aerodynamic einschl. Spiegelgruppe	CENELEC/ TC 9X/SG 19 „Alignment of prEN 50153, prEN 50388 and EN 50122“ <a href="#">Stahlberg, Udo</a>
CEN/TC 256/WG 19 Aerodynamic einschl. Spiegelgruppe	CEO, Task Force No. 14 Automated Driving <a href="#">Sikorski, Michael</a>
CEN/TC 256/WG 49 Aerodynamic einschl. Spiegelgruppe	CER, Steering Unit
CEN/TC 256/WG 53 Aerodynamic einschl. Spiegelgruppe	CER, Spiegelgruppen <a href="#">Haering, Peter</a>
CEN/TC 256 Plenary Meeting and Chairman Advisory Group	CER, Assistenten
CEN/TC 256 Subcommittee SC1, einschl. Spiegelgruppe	CER, ERA Steering Unit
CEN/TC 256 Subcommittee SC2, einschl. Spiegelgruppe	CER, Passenger Working Group
CEN/TC 256 Subcommittee SC3, einschl. Spiegelgruppe	CER, Environment Strategy Group
CEN/TC 256 Technical Meeting <a href="#">Haering, Peter</a>	CER, Economics Group
	CER, Freight Focus Group
	CER, Infrastructure Interest Group <a href="#">Schnieders, Ralf Dr.</a>
	COST, Arbeitskreis TU 1103 „Operation and safety of tramways in interaction with public space“ <a href="#">Deutsch, Volker Dr.</a>
	DB AG, Bremsausschuss <a href="#">Sikorski, Michael</a>
	DB Netz AG, gemeinsamer Ausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen <a href="#">Walther, Götz</a>

DELFI, Lenkungskreis	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	DIN, FSF-NA 087 BR-03 SO „Koordinierungsausschuss Urban Rail“	
Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft, Vorstandsmitglied	<a href="#">Schmitz, Martin</a>	DIN, FSF-NA 087-00-03-02 AK „Bremssysteme und -geräte für Nahverkehrsfahrzeuge“	
Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA), Mitglied AG IG-6.5/TRwS 781	<a href="#">Schmitz, Jens</a>	DIN, FSF-NA 087-00-07 AA „Heizung, Lüftung, Klima“	
DIHK, Aufgabenerstellungsausschuss Fachwirt Personenverkehr und Mobilität	<a href="#">Weber-Wernz, Michael</a>	DIN, FSF-NA 087 BR-01 SO „Koordinierungsausschuss“	
DIN, Koordinierungsgremium des FSF, Spiegelgruppe zu CEN TC 256 und SCs		DIN, FSF-NA 087-00-03 AA „Bremse“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
DIN, FSF Beirat	<a href="#">Haering, Peter</a>	DIN, Normenausschuss (NABau), Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (DIN 18040-3)	
DIN, FAKRA AK717.0.16 „Kooperative Systeme“		DIN, Normenausschuss (NABau), Barrierefreies Bauen – Öffentliche Gebäude (DIN 18040-1)	<a href="#">Reinberg-Schüller, Hartmut</a>
DIN, FAKRA AK717.0.3 „Öffentlicher Verkehr“		DKE, Elektronik Informationstechnik in DIN und VDE, Fachgebiet 3, Sachgebiete 351, 351.3, 351.3.4 und 351.3.7	<a href="#">Sinnecker, Georg</a>
DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 1 „IBIS“		DKE, Emobility 3.0, Normungsroadmap E-Mobility	
DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 3 „Kundenschnittstelle“		DKE, Gremium 353.0.1 Berührungsloses Laden von Elektrofahrzeugen	
DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 5 „IFM Interoperables Fahrgeldmanagement“		DKE, Gremium 353.0.2 DC Ladung von Elektrofahrzeugen	<a href="#">Schmitz, Jens</a>
DIN, FAKRA GK717 „Straßenverkehrstelematik“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	DMG, Ausschuss Fortbildung	
DIN, FSF, Unterausschuss Radsatz, Arbeitsgruppe „Produktanforderungen und Prüfung“		DVGW/VDE, Arbeitsgemeinschaft für Korrosionsfragen	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung von Führerstandseinrichtungen		DVV-Fachverlag, Fachzeitschrift „Signal und Draht“, Fachbeiratsmitglied	<a href="#">Sinnecker, Georg</a>
DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen		E-Ticketing Service Gesellschaft, Gast Gesellschafterversammlung	<a href="#">Schmitz, Martin</a>
DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung zur Barrierefreiheit im europäischen Eisenbahnwesen		EBA, Spiegelgruppe „Task Force zur Revision der europäischen Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie“	
DIN, FSF Normungsausschuss „Kleben von Schienenfahrzeugen und -fahrzeugteilen“		EBA, AG „Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)“	<a href="#">Fabian, Michael</a>
DIN, FSF, Normungsausschuss „Zustand der Eisenbahnfahrzeuge“	<a href="#">Sikorski, Michael</a>	EBA, AG „Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)“	<a href="#">Walther, Götz</a>
DIN und VDE, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik, DKE-K 351 „Elektrische Ausrüstung für Bahnen“		EBA, „Erweiterte“ deutsche Spiegelgruppe zur europäischen Verordnung „über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“ (CSM RA)	<a href="#">Sikorski, Michael</a>
DIN und VDE, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik, DKE-UK 351.1 „Fahrzeuge“		Eisenbahn-Cert, Beirat	<a href="#">Haering, Peter</a>
DIN und VDE, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik, DKE-UK 351.2 „Ortsfeste Anlagen“		EisenbahnIngenieur, Mitglied im Redaktionsbeirat	<a href="#">Schmitz Martin</a>
DIN und VDE, Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik, DKE-AK 351.0.2 RAMS		ERA, WP TSI PRM, Arbeitsgruppe für die Revision der Technischen Spezifikation Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	
DKE-AK 351.2.1 „Schutzmaßnahmen gegen elektrischen Schlag, Erdung, Streuströme“		ERA, Freight Focus Group	<a href="#">Sikorski, Michael</a>
DKE-AK 351.2.2 „Fahrleitungen“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>	ERA, WG Rolling Stock	
DIN, Expertengruppe „Anpassung an den Klimawandel“	<a href="#">Brand, Daniel</a>	ERA, WG Fahrzeug-Typen-Register	
		ERA, WG Infrastruktur	
		ERA, WG Infrastruktur-Register	
		ERTMS, Spiegelgruppe	<a href="#">Haering, Peter</a>

Fachausschuss „Barrierefreiheit“ bei der Behindertenbeauftragten der Bundesregierung	<a href="#">Reinberg-Schüller, Hartmut</a>	Fachverband professioneller Mobilfunk e. V. (PMeV)	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>
FGSV, Querschnittsausschuss 0.4.7 „Elektromobilität“		Sachgebiet „Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich“ bei gesetzl. Unfallversicherungen	<a href="#">Walther, Götz</a>
FGSV, Arbeitsausschuss AA 1.5 „Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs“		Seilbahnausschuss der Bundesländer	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
FGSV, Arbeitskreis AK 1.5.5 „Fernbusterminals“		Seilbahnausschuss der Länderverkehrsministerien	<a href="#">Brand, Daniel</a>
FGSV, Arbeitsausschuss AA 1.6 „Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“		TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI OPE), nationale Spiegelgruppe	<a href="#">Walther, Götz</a>
FGSV, AK 1.6.6 „Verlässlicher ÖPNV“		UITP, Bus Committee	<a href="#">Stienen, Annika</a>
FGSV, Arbeitsausschuss AA 2.4 „Anlagen des öffentlichen Verkehrs“		UITP, Bus Committee	
FGSV, Arbeitsausschuss AA 2.4.1 „Schnittstellen zwischen ÖV, Rad- und Fußgängerverkehr“		UITP, Tram Committee	<a href="#">Schmitz, Martin</a>
FGSV, AA.2.5 „Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs“		UITP, Regional Rail Committee	<a href="#">Schnieders, Ralf Dr.</a>
FGSV, AK 3.3.7 „ÖPNV im städtischen Verkehrsmanagement“	<a href="#">Deutsch, Volker Dr.</a>	UITP, Projekt ZeEUS	
FGSV, Arbeitsausschuss AA 1.6 „Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“		UITP, Projekt Eliptic	
FGSV, Arbeitskreis AK 1.1.1 „Mobilitätsmanagement“	<a href="#">Kloth, Holger Dr.</a>	UITP, Trolleybus Working Group	<a href="#">Schmitz, Jens</a>
FGSV, 3.14 „ITS-Systemarchitektur“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	UITP/UNIFE, WG „Urban Rail Platform“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
FGSV-AK 1.5.7 „Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr“		UITP, Gruppe TAP TSI	
FGSV, AK 1.6.5 „Hinweise zu Sicherheit und Service im ÖPNV“		UITP, IT-TRANS Honorarkomitee	
FGSV-AK 2.5.3 „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“	<a href="#">Reinberg-Schüller, Hartmut</a>	UITP, IT-TRANS Programmkomitee	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>
FGSV, Lenkungsausschuss der Arbeitsgruppe 1 „Verkehrsplanung“	<a href="#">Deutsch, Volker Dr.</a>	UITP, Sustainable Development Commission	<a href="#">Poel, Gerrit</a>
Forum für Verkehr und Logistik e. V., Vorstandsmitglied	<a href="#">Schmitz, Martin</a>	UITP, Traveller Information Market	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, Kuratorium	<a href="#">Henke, Martin Dr.</a>	UITP, Urban Rail Platform (URP)	<a href="#">Sinnecker, Georg</a>
FTT, Fachausschuss Transporttechnik	<a href="#">Haering, Peter</a>	VBG, Ausschuss Prävention ÖPNV/Bahnen	<a href="#">Reinberg-Schüller, Hartmut</a>
Group of Representative Bodies GRB (früher TMP)	<a href="#">Haering, Peter</a>	VDE, FB A2 „Bahnen mit elektrischen Antrieben“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
IEC, TC 9, WG 40	<a href="#">Sinnecker, Georg</a>	VPI, Sicherheitstechnischer Arbeitskreis	<a href="#">Sikorski, Michael</a>
IHK Erfurt, Verkehrsausschuss	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>		
ISO/TC 204 Intelligent Transport Systems			
ISO/TC 204 WG8 SG IFM	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>		
ISO/TC 269 ISO, Plenary Meeting and Chairman Advisory Group	<a href="#">Haering, Peter</a>		
Kuratorium für den Gemeinsamen Prüfungsausschuss zur Prüfung der Betriebsleiter von Straßenbahnunternehmen	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>		
Land NRW, Netzwerk Brennstoffzelle und Wasserstoff, Mitglied Arbeitsgruppe Wasserstoff	<a href="#">Schmitz, Jens</a>		
Landesinitiative Mobilität, Beirat, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)	<a href="#">Kloth, Holger Dr.</a>		
Network of Representative Bodies Meeting	<a href="#">Haering, Peter</a>		

# Abkürzungsverzeichnis

zur Gremienübersicht

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

---

# Bildquellen

---

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

---

Alle Bilder von links nach rechts

- |  |  |
|--|--|
| <b>1</b> WestfalenBahn GmbH, Tony Melvin · Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), Christoph Seelbach · Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), Kerstin Groh · Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), Fotostudio Heupel | <b>50</b> Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) · Havelländische Eisenbahn (hvle) |
| <b>16</b> <a href="https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Subway_Station_Bundestag.JPG">https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Subway_Station_Bundestag.JPG</a>  | <b>51</b> VDV-Schrift   VDV  |
| <b>18</b> Kerstin Groh, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) · Michael Fahrig, Berlin   | <b>52</b> Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG), Claus Felix                                  |
| <b>19</b> Michael Fahrig, Berlin   | <b>55</b> TX Logistik AG   |
| <b>20</b> Michael Chia   | <b>56</b> Berthold Radermacher   |
| <b>22</b> VDV, Michael Fahrig, Berlin · Bundes-SGK/Kobel   | <b>59</b> Stadtwerke Gütersloh GmbH  |
| <b>23</b> VDV, Michael Fahrig, Berlin  | <b>60</b> Verkehrsbetriebe Karlsruhe Gmb (VBK)   |
| <b>24</b> BVG-Archiv · VDV   | <b>62</b> ra2 studio, fotolia.com  |
| <b>25</b> VDV · Rahime Algan (VDV)   | <b>64</b> Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), Nikola Neven Haubner                                    |
| <b>26</b> querbeet, iStock.com   | <b>69</b> Rhein-Main-Verkehrsverbund (RVM), Thorsten Golasch · Holger Peters Fotografie            |
| <b>30</b> PostAuto Schweiz AG  | <b>70</b> bremenports GmbH & Co. KG  |
| <b>34</b> ESWE Verkehrsgesellschaft mbH · Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG), Westfälische Landeseisenbahn GmbH (WLE)   | <b>73</b> Landesgruppe Ost   |
| <b>47</b> Meinzahn, iStock.com   | <b>74</b> Kai Michael Neuhold  |
| <b>48</b> BERNMOBIL  | <b>76</b> Petair, fotolia.com  |
|  | <b>79</b> ra2 studio, fotolia.com  |
|  | <b>82</b> Schaeffer / Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)  |

---

# Impressum

**© Herausgeber**

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

**Redaktion**

Lars Wagner, Rahime Algan

**Gestaltung und Satz**

Maren Clauberg, Melanie Fischer, Heike Schröder

**Herstellung**

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln

Erschienen im Mai 2016





---

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

---

PARTNER DER INITIATIVE  
FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR



damit-deutschland-vorne-bleibt.de