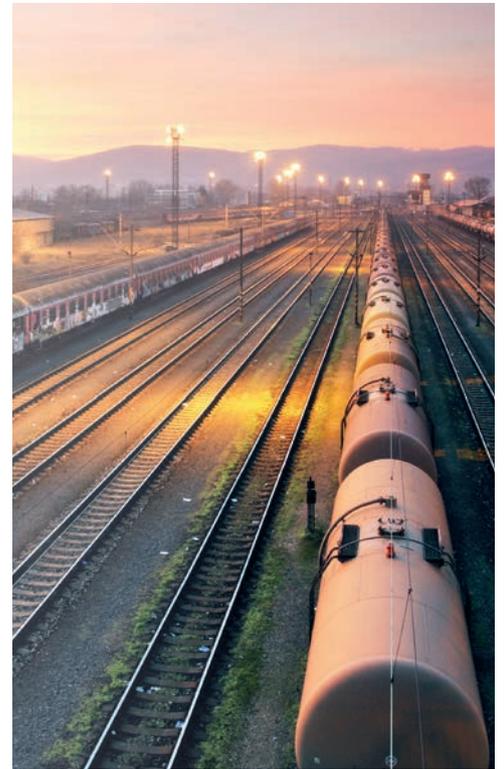


2016 / 2017

Jahresbericht



2016 / 2017

Jahresbericht

Inhalt

- 6 Editorial**
Mobilität im Systemwandel
- 8 Verbandspolitik im ÖPNV**
Verbandspolitik in Zeiten kontroverser Auseinandersetzungen um das PBefG und um die ÖPNV-Finanzierung
- 10 Eisenbahnpolitik**
Der neue Bundesverkehrswegeplan – Pragmatismus statt Visionen
- 12 Technik und Normung**
Mobilität wirtschaftlich, nachhaltig und zukunftsfähig gestalten
- 14 Wissenschaftlicher Beirat**
Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

Politik und Kommunikation

- 18 VDV-Veranstaltungen**
- 20 Verbandskommunikation**
Verbandskommunikation: Mit klaren Botschaften und Forderungen ins Wahljahr 2017
- 22 Öffentlichkeitsarbeit**
Facebook ist nicht out – für die Verbandskommunikation kann es nützlich sein
- 24 Politische Planung**
Verbandspolitische Kommunikation im Vorzeichen der Bundestagswahl 2017
- 26 Europapolitik**
Barrierefreiheit: neue Anforderungen aus Brüssel

Wirtschaft und Recht

- 30 Steuern**
Stromsteuer in Europa: Deutschland bremst den Klimaschutz und benachteiligt den Wirtschaftsstandort
- 32 Business Development**
Verkehrsunternehmen wollen digitale Vernetzung – Initiatoren beauftragen Planung von *Mobility inside*
- 33 Reiserecht**
Das neue Reiserecht und seine Auswirkungen auf den ÖV
- 34 Personenbeförderungsrecht**
Änderung der VO 1370/2007: Querverbunds-schädliche Regelung verhindert
- 35 Aufgabenträger und Verbände**
Einheitliches Ticketlayout für VDV-Kombi-tickets

- 36 Bildung**
Personal und Berufe in der neuen Mobilitätswelt
- 37 ÖPNV-Finanzierung**
Der PlusBus: Baustein eines differenzierten und integrierten Bahn-Bus-Angebots auf regionalen Hauptachsen
- 38 Verkehrsbetriebswirtschaft**
Steigende Fahrgeldeinnahmen – rückläufiger Kostendeckungsgrad
- 40 Investitionen/Infrastruktur und Fahrzeuge**
Infrastruktur und Fahrzeuge: deutliche Alterung!
- 41 Statistik**
Fahrgastrekord im Personenverkehr – Weitere Marktverluste des Schienengüterverkehrs
- 43 Regulierung**
Neue Grundlagen für die Entgeltregulierung
- 44 Marktfragen Güterverkehr**
Marktentwicklungen im SGV – eine Branche verändert sich strukturell und fast geräuschlos
- 45 Ressourcenmanagement Eisenbahn**
VDV setzt sich erfolgreich für Fortsetzung von KV- und Gleisanschlussförderung ein!
- 46 Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr**
Runder Tisch Schienengüterverkehr
- 47 Eisenbahnbetrieb**
Europarecht mit Augenmaß umsetzen – regionale Eisenbahnen vor Kostensteigerungen schützen
- 48 Eisenbahnrecht**
Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
- 49 Europäische Eisenbahnangelegenheiten**
ETCS – back on track?

Technik und Normung

- 52 Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen**
Kollisionssicherheit und Unterfahrschutz – Erhöhung der passiven Sicherheit für Nutzer und Personal im BOStrab-Bereich
- 53 Schienenfahrzeugtechnik**
Geräuschoptimierte Eisenbahnfahrzeuge – Schon gehört?
- 54 Zugsicherungstechnik**
Einfluss von innovativen Technologien wie Fahrerassistenzsystemen oder IoT auf die Zugsicherung
- 55 Betrieb ÖPNV**
„Wegen Stromausfall geschlossen“ – Strategien zum Umgang mit Spannungsausfällen im öffentlichen Verkehr

- 56 Verkehrsplanung**
Autonomes Fahren – Verkehr als Gesamtsystem braucht kluge Marktregulierung
- 57 Eisenbahninfrastruktur**
Eisenbahninfrastruktur – Verwendung von Glyphosat im Gleisbereich
- 58 Telematik**
Digitalisierung im ÖPNV – Nutzung und Entwicklung des integrierten Bordinformationssystems (IBIS)
- 59 Informationsverarbeitung**
IT-Sicherheit steht bei den Verkehrsunternehmen im Fokus
- 60 Urban Rail Standardisierung**
Normung im Urban-Rail-Bereich
- 61 Kraftfahrwesen**
Elektromobilität erreicht die ÖPNV-Bussparte in großen Schritten
- 62 Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen**
VDV-Regelwerk für Festigkeitsauslegung von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen aktualisiert
- 63 Elektrische Energieanlagen**
Standardisierung von Schalterferntrieben – Beispiel einer Erfolg versprechenden Oberleitungskomponente
- 64 Technik- und Umweltrecht**
BOStrab-Novelle 2016: Wird, was lange währt, auch endlich gut?
- 65 Betriebshöfe und Werkstätten**
Neue Antriebsarten von Linienbussen beeinflussen deren Instandhaltungskonzepte
- 66 Nachhaltigkeit**
Die Neuauflage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie unterstützt die Branche bei der Standortbestimmung

VDV-Landesgruppen

- 68 Im Überblick**
Die VDV-Landesgruppen
- 69 Baden-Württemberg**
Wichtige Weichenstellungen für ÖPNV-Finanzierungsthemen in Baden-Württemberg
- 70 Bayern**
Schlichtungsaktivitäten in neuer Zuständigkeit
- 71 Hessen**
Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (Landes-GVFG) für Hessen – Landesgruppe erarbeitet Forderungskatalog der Branche

- 72 Niedersachsen/Bremen**
Qualitätssteigerung durch die Unternehmen auf Schiene und Straße trotz schwierigem Umfeld
- 73 Nord**
Der Norden zwischen Landtagswahlen, Elektrobussen und digitalem Wandel
- 74 Nordrhein-Westfalen**
NRW novelliert das ÖPNV-Gesetz umfassend und sichert die Entflechtungsmittel dauerhaft für den ÖPNV
- 75 Ost**
Landesgruppe Ost 2016 – Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt
- 76 Sachsen/Thüringen**
Das Thüringer RegioNetz – Angebotsoffensive im regionalen ÖPNV des Freistaates Thüringen
- 77 Südwest**
Politik in Rheinland-Pfalz und im Saarland erkennt Notwendigkeiten für neue Rechtsrahmen in den Ländern

VDV-Organisationen

- 80 VDV eTicket Service**
(((e)Ticket Deutschland wächst und vernetzt die Mobilität von morgen
- 82 VDV-Akademie**
Kompetenzen zählen, nicht Noten und Abschlüsse: Was Qualifizierung leisten muss und leisten kann
- 83 Stiftung Führungsnachwuchs**
Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

VDV-Informationen

- 86 Neuerscheinungen 2016**
VDV-Schriften
VDV-Mitteilungen
VDV-Positionen | VDV-Stellungnahmen
Bücher
Broschüren
- 91 Zeitschriften**
Zeitschriften des VDV
- 92 VDV-Online**
Internetangebote des VDV
- 93 Der VDV**
Ziele, Aufgaben und Struktur
- 94 Bildquellen | Impressum**

Mobilität im Systemwandel

Die Mobilität befindet sich weltweit im Wandel. Vor allem in Großstädten und Ballungsräumen ändern sich die Nutzungsgewohnheiten der Menschen bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel. Und auch der politische Wille, Mobilität und Verkehr zu verändern, nimmt angesichts aktueller Klimaschutzdiskussionen und der fortschreitenden Digitalisierung in unserer Gesellschaft rasant zu. Unsere Branche muss sich diesen Herausforderungen stellen und sie aktiv gestalten, um ihre Vorreiterrolle zu behalten. Die Chancen dazu stehen (noch) gut!

Wo auch immer man zurzeit über die Zukunft von Mobilität oder Verkehr spricht, hört und liest, taucht ein Schlagwort garantiert auf: Sharing. Das englische Wort für Teilhabe beschreibt einen der wichtigsten Trends unserer Zeit im Verkehrsmarkt. Dahinter steht die empirisch inzwischen mehrfach belegte Annahme, dass die Menschen heutzutage nicht mehr so viel Wert auf den Besitz des eigenen Verkehrsmittels vor der Haustüre oder in der Garage legen. Denn dank mobilem Internet, Smartphone und Co. können sie unterwegs, unmittelbar und je nach Situation entscheiden, welches Mobilitätsangebot gerade am besten passt, um ihr Ziel zu erreichen.

Ride-, Car- und Bikesharing oder Shuttlesysteme von Tür zu Tür: In Großstädten und Ballungsräumen ist diese Art der Fortbewegung schon mehr als ein Trend. Bei bestimmten, vor allem jüngeren Zielgruppen ist sie längst Teil der alltäglichen Fortbewegung. Denn neben der Flexibilität, die erst durch eine Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln möglich wird, sind diese Angebote in der Regel in Summe auch günstiger, weil der Besitz und damit die Fixkosten für das eigene Auto etc. entfallen. Sharingdienste im Mobilitätsmarkt verzeichnen deshalb große Kundenzuwächse und auch auf Anbieterseite boomt das Geschäft: Immer mehr Dienstleistungen rund um die geteilte Mobilität etablieren sich und konkurrieren um die Fahrgäste bzw. Nutzer.

Für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und für die Eisenbahnen ist diese Entwicklung eigentlich eine gute Nachricht. Denn wenn man es genau nimmt, hat unsere Branche das Sharing im Verkehr quasi erfunden. Seit weit über 100 Jahren bieten wir vielen Menschen gleichzeitig und nahezu überall bezahlbare und gut organisierte Mobilität. Diese Form der Teilhabe und der Nutzung, die nun andere Anbieter für sich entdecken, ist für uns längst selbstverständlich. Darin liegen immense Chancen, denn während andere ihre Sharingangebote noch testen und verbessern, sind wir bereits am Markt als zentrale Anbieter geteilter Mobilität bekannt und etabliert. Unsere Verkehrsangebote funktionieren und die Kundenzahlen wachsen kontinuierlich auf hohem Niveau.

Doch genau darin liegt auch ein Risiko für unsere Branche. Die Selbstverständlichkeit des täglichen

Tuns und der damit verbundene Erfolg in Form von Fahrgastzuwächsen und steigenden Fahrgeldeinnahmen dürfen nicht dazu führen, dass wir uns auf dem Erreichten ausruhen. Auch oder gerade als Marktführer von Sharingangeboten im Verkehrssektor müssen wir uns dem Wandel und der Entwicklung der digitalen Märkte stellen. Denn während der öffentliche Verkehr (ÖV) in den vergangenen Jahrzehnten in seinem Marktsegment mehr oder weniger konkurrenzlos sein Geschäft betreiben konnte, drängen nun Anbieter mit neuen Produkten, Konzepten und nicht selten aus anderen Branchen in diesen Markt.

Neue Konkurrenz für Verkehrsunternehmen

Als Geschäftsgrundlage für die Verkehrsdienstleistung oder öffentliche Mobilitätsangebote dient dabei allerdings nicht mehr die Genehmigung oder die Konzession für den ÖPNV-Betrieb, da die neuen Konkurrenten keine „klassischen“ Verkehrsunternehmen sind. Sie dringen über Onlineplattformen in den Verkehrsmarkt ein, indem sie die vorhandenen Verkehrsangebote für ihre Kunden bündeln und organisieren, und zwar so individuell und günstig wie möglich. „Mobilität als ganzheitliche Dienstleistung“, so lautet dabei das Kundenversprechen. Wer diese Mobilität dann letztlich physisch und konkret, durch Fahrzeuge und Personal, erbringen muss, spielt für die Plattformanbieter zunächst keine Rolle.

Aus Sicht unserer Branche sind solche Dienste, die die unterschiedlichen Verkehrsangebote für ihre Kunden scheinbar so einfach und individualisiert aus einer Hand bzw. auf einer Plattform organisieren, durchaus positiv zu sehen. Denn am Ende sorgen sie sicher dafür, dass Menschen, die den ÖPNV vorher bei ihrer Verkehrsmittelwahl nicht im Fokus hatten, auf einmal Bus und Bahn als mögliche Alternativen für bestimmte Wege angeboten bekommen. Am Ende können diese Plattformen also zu einem weiteren Zuwachs von Fahrgästen im ÖPNV und bei der Eisenbahn führen. Auf der anderen Seite steckt darin aber auch eine große Gefahr für die etablierten Verkehrsunternehmen und -verbände.

Denn der Geschäftszweck der Plattformanbieter ist das Sammeln von Kundendaten. Diese Unternehmen verdienen ihr Geld nicht

mit der Erbringung der angebotenen Verkehre, sondern mit den Daten ihrer Nutzer. Das heißt, der „Kampf um den Kunden“, der bislang allenfalls zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern geführt wurde, bekommt nun eine neue, digitale Dimension.

Diejenigen Kunden, die sich online bei anderen Anbietern über ihre Mobilitätsmöglichkeiten informieren und letztlich sogar dort ihre Tickets buchen, gehen dem Verkehrsunternehmen vor Ort, das die Leistung letztlich erbringt, verloren. Passende Tarifangebote, Zusatzleistungen, Einnahmensteigerungspotenziale und Optimierung des Betriebsablaufs sind ohne ausreichende Kenntnisse darüber, wer welche Angebote wie nutzt, fast unmöglich. Die Rolle der Verkehrsunternehmen, die heute gemeinsam mit den Verbänden in ihrer Stadt und Region umfassende Mobilitätsanbieter für die dort lebende Bevölkerung sind, kann sich dadurch vollkommen wandeln. Und zwar nicht zum Guten!

Vertrauensvorsprung nutzen, Lösungen anbieten

Noch ist der wachsende Markt an Sharing- und Plattformanbietern im Mobilitätsbereich relativ überschaubar. Und die eine „Killer-App“, die sich am Markt gegen alle anderen durchsetzt, gibt es noch nicht. Allerdings ist damit zu rechnen, dass es angesichts der ungebremst zunehmenden Relevanz von mobilen digitalen Endgeräten und der sich mehr und mehr durchsetzenden Sharingmobilität nicht mehr allzu lange dauern wird. Es ist fast schon erstaunlich und eigentlich nur durch die hohe Komplexität von Verkehrsnetzen und -angeboten zu erklären, dass noch keine übergreifende, einheitliche Lösung am Markt existiert.

Und genau hier liegt die größte Chance unserer Branche: Als Marktführer von geteilter Mobilität und hochkomplexer Tarif- und Angebotsplanung bringen wir die besten Voraussetzungen mit, um eine solche Lösung selber zu entwickeln und anzubieten. Das ist sogar eine der großen und drängenden Aufgaben unserer Branche, wenn wir die Rolle der Verkehrsunternehmen und -verbände als umfassende Mobilitätsdienstleister für die Menschen in diesem Land ernst meinen und ernst nehmen. Wir genießen durch unsere seit Jahrzehnten funktionierenden, verlässlichen und bezahlbaren Angebote in hoher Qualität einen großen Vertrauensvorsprung in der Bevölkerung und bei allen relevanten (politischen) Entscheidungen. Diesen Vorsprung gilt es zu nutzen und die Initiative zu ergreifen, bevor andere es tun.

Faire Rahmenbedingungen

Mit dem Aufkommen neuer Mobilitätsanbieter steigt auch der Druck auf den bestehenden Rechts- und Ordnungsrahmen, unter dem in Deutschland öffentlicher Personenverkehr betrieben wird. Die Anbieter von Sharingdiensten benötigen deutlich liberalere Gesetzgebungen, um ihre Angebote erfolgreich betreiben zu können. Es ist also damit

zu rechnen, dass nach der Bundestagswahl breit über eine Liberalisierung des Verkehrsmarktes für neue Beförderungsdienstleistungen insbesondere durch Mobilitätsplattformen diskutiert werden wird.

Dabei ist aus Sicht des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und seiner Mitglieder, an die für die Erbringung ihrer Leistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge hohe Ansprüche gestellt werden, unbedingt darauf zu achten, dass im öffentlichen Verkehrsmarkt auch künftig ähnliche und damit faire Rahmenbedingungen für alle Beteiligten gelten. Die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit zuverlässiger und bezahlbarer Mobilität ist ein sehr hohes Gut und die Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten darf nicht davon abhängig sein, ob man am richtigen Ort lebt. Schon heute ist es für die Verkehrsunternehmen in vielen ländlichen Regionen schwer, ein angemessenes Grundangebot aufrechtzuerhalten. Für diese Regionen und Räume braucht es neue Konzepte. Hier ist die Politik ebenso gefragt wie unsere Branche, um im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben neue Mobilitätsformen für öffentlichen Verkehr in ländlichen Räumen zu entwickeln.

In Großstädten und Ballungsräumen geht es hingegen eher um die Fragen, wie viel Raum für den Verkehr künftig noch zur Verfügung steht und wie man die immer deutlicher zutage tretenden Emissionsprobleme des Sektors löst. Der ÖPNV bietet auch hier seit Jahrzehnten erfolgreiche und etablierte Konzepte. Um auch weiterhin effiziente und umweltschonende Mobilität bei wachsenden Bevölkerungszahlen in den Städten erbringen zu können, darf der ÖPNV deshalb nicht über gesetzliche Änderungen eingeschränkt werden; vielmehr muss er gestärkt und ausgebaut werden.

Es bleibt eine wesentliche Aufgabe unseres Verbandes, dafür bei der Politik im Bund und in den Ländern weiterhin zu werben. Weitere wichtige Projekte, die wir für unsere Mitglieder und für die Branche im vergangenen Jahr erfolgreich angestoßen und umgesetzt haben, finden Sie im vorliegenden VDV-Jahresbericht. Mein Dank für die hervorragende Arbeit gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des VDV und den zahlreichen ehrenamtlich mitwirkenden Kolleginnen und Kollegen aus den über 600 Mitgliedsunternehmen unseres Branchenverbandes.



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

Verbandspolitik in Zeiten kontroverser Auseinandersetzungen um das PBefG und um die ÖPNV-Finanzierung

Wie weit geht der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit? Wie weit sollte er gehen?
Wie geht es mit dem GVFG-Bundesprogramm und den Entflechtungsmitteln weiter?
Wie viele Regionalisierungsmittel erhalten die einzelnen Bundesländer in Zukunft?
Das waren zentrale Fragen des Jahres 2016 und auch das laufende Jahr ist von Diskussionen um das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Finanzierungsinstrumente des Bundes geprägt.

Seitdem Anfang des Jahres 2016 die Entscheidung gefallen war, dass der Busverkehr in Pforzheim nicht an die städtische Verkehrsgesellschaft vergeben würde, sondern eigenwirtschaftlich von einem Regionalbusunternehmen erbracht wird, entbrannte mit großer Heftigkeit eine Debatte darum, ob die Novellierung des PBefG zum Jahresbeginn 2013 den von den Beteiligten beabsichtigten ausgewogenen Kompromiss darstellte oder nicht. Im Laufe des Jahres 2016 wurden dann in verschiedenen Städten eigenwirtschaftliche Konkurrenzangebote zu der beabsichtigten Direktvergabe an das vorhandene kommunale Unternehmen gestellt, so z. B. in Leverkusen, Hildesheim und Oldenburg. In diesen Städten wurden die Anträge zwar abgelehnt, zum Teil sind aber noch Widerspruchs- bzw. Klageverfahren anhängig.

Willensbildung innerhalb des VDV

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist ein Branchenverband, der aus gutem Grund kommunale und nicht kommunale, öffentliche und private, große und kleinere Verkehrsunternehmen unter seinem Dach vereint. Das Thema „Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit“ wurde daher innerhalb des VDV naturgemäß kontrovers diskutiert. Nicht nur die bestehenden Verbandsorgane, sondern auch eine eigens gegründete Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit“ befassten sich mit der Frage, ob und wie das PBefG zu ändern ist. Im November 2016 fasste das Präsidium des VDV dazu nach ausführlicher Debatte einen Beschluss.

Der VDV bekennt sich darin ausdrücklich zur marktwirtschaftlichen Ordnung des PBefG. Er bekräftigt die seit jeher eingenommene Position, dass Wettbewerb nicht auf dem Rücken und zulasten der Beschäftigten erfolgen darf. Daher fordert der VDV, das PBefG im Hinblick auf Vorgaben zu sozialen Standards nachzujustieren. Das Präsidium stellte weiter fest, dass die Bürger einen Anspruch darauf haben, dass die vom Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Verkehrsleistungen so erbracht werden, wie sie bekannt gemacht wurden. Die Vorabbekanntmachung basiert auf demokratisch legitimierten Entscheidungen und enthält Anforderungen, auf die gerade nicht verzichtet werden soll. Daher fordert der VDV hier

eine Änderung des Gesetzestextes. Das Präsidium betonte dabei, dass es sich bei den geforderten Punkten nicht um eine Novellierung des PBefG, sondern lediglich um eine Präzisierung handelt. Die Grundsätze des PBefG werden nicht angetastet.

Innerhalb des VDV waren zuvor verschiedene zusätzliche Forderungen diskutiert worden, die in der Sache sicherlich eine breite Mehrheit gefunden hätten. Das Präsidium verzichtete auf diese weitergehenden Punkte im Interesse einer zügigen Realisierung der auch über Verbands- und Parteigrenzen hinweg unstrittigen Punkte.

Bundesratsinitiative

Die Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein legten Ende 2016 einen Entwurf zur Änderung des PBefG vor, der im Februar 2017 vom Bundesrat beschlossen wurde. Der Entwurf geht über die im VDV diskutierten Punkte hinaus und sieht u. a. eine Regelung vor, mit der Aufgabenträger im Fall eigenwirtschaftlicher Konkurrenzangebote den Übergang der beim bisherigen Betreiber beschäftigten Arbeitnehmer anordnen können.

Fortgang des Gesetzgebungsverfahrens

Beim Erscheinen dieses Jahresberichts wird wahrscheinlich feststehen, ob und mit welchem Inhalt eine Änderung des PBefG noch in dieser Legislaturperiode erfolgt. So oder so ist zu erwarten, dass auch in den nächsten Jahren die Vergabe bzw. Genehmigung von Busverkehrsleistungen in vielen Fällen von gerichtlichen Auseinandersetzungen geprägt sein wird. Dies ist bedauerlich, aber wahrscheinlich unvermeidbar.

Ausblick zum PBefG

Unabhängig von dem Thema „Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit“ werden in der nächsten Legislaturperiode weitere Fragen des Personenbeförderungsgesetzes auf der politischen Tagesordnung stehen. Die Firma Uber und weitere streben Änderungen des Rechtsrahmens an. Dies betrifft vordergründig nur die Regelungen für Taxen und Mietwagen. Die Thematik darf aber in ihren Auswirkungen nicht unterschätzt werden. Letztlich geht es um die Fragen: Welchen öffentlichen Verkehr brauchen wir? Welche Regeln braucht der

Markt? Wie kann Daseinsvorsorge sichergestellt und finanziert werden? Der VDV als breit aufgestellter Branchenverband wird auch zu diesen Fragen entscheidende Akzente für die politische Diskussion setzen.

Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020

Am 14. Oktober 2016 haben Bund und Länder die Neuregelungen des bundesstaatlichen Finanzausgleichs ab dem Jahr 2020 vereinbart und die Finanzierungsverantwortung der Länder für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bestätigt. Die Entflechtungsmittel laufen – wie bei der Föderalismusreform I beschlossen – Ende 2019 aus und werden nicht verlängert. Die Länder erhalten ab 2020 pauschale Zuweisungen aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes in Höhe von 4,3 Mrd. Euro. Damit sind jetzt die Länder in der Pflicht, die zur Verfügung gestellten Mittel landesgesetzlich für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu sichern!

Um lokale Klimaschutzziele und einen barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis 2022 zu erreichen, benötigen Kommunen und Verkehrsunternehmen eine langfristig gesicherte Finanzierungsgrundlage, die nicht bei Beratungen zum Landeshaushalt jährlich neu zur Disposition steht. Ein Beispiel ist die Förderung emissionsarmer Linienbusse, welche die Länder bislang aus Entflechtungsmitteln finanzieren. Nach einer aktuellen VDV-Erhebung beträgt der wirtschaftliche Abnutzungsgrad von Bussen bereits heute 64 Prozent im Großstadt- und 75 Prozent im Regionalbusverkehr. Bleibt das landespolitische Bekenntnis für ÖPNV-Investitionen zukünftig aus, vermindert sich der Klimaschutzbeitrag der Branche und der Modernitätsgrad sinkt weiter ab.

Versteinerung beim GVFG-Bundesprogramm

Mit dem Beschluss zur Neuordnung der föderalen Finanzbeziehungen haben Bund und Länder gleichzeitig vereinbart, das GVFG-Bundesprogramm dauerhaft und ungekürzt über das Jahr 2019 fortzuführen. Damit nutzt die Bundesregierung zum Ende der Legislaturperiode die Mehrheit der Großen Koalition für eine Verfassungsänderung, mit der Artikel 125 c des Grundgesetzes (GG) – auf dem das GVFG fußt – seine Befristung verlieren soll. Damit erfüllen Bund und Länder eine langjährige, zentrale Forderung des VDV. Die Freude über die Entfristung des GVFG wird allerdings durch zwei Wermutstropfen getrübt.

Die ungekürzte Fortführung bedeutet, dass die GVFG-Mittel weiterhin bei 333 Mio. Euro pro Jahr verharren und weit hinter dem tatsächlichen Bedarf zurückbleiben. Die bereits endgültig ins Bundesprogramm aufgenommenen und neu angemeldeten Vorhaben haben einen Gesamtumfang in Höhe von ca. 7 Mrd. Euro. Bei konstanter Mittelausstattung reicht der Projektvorrat noch für mehr als 20 Jahre. Weiterhin enthalten die Anmeldungen

mehrere kostenintensive Großprojekte, welche die Bundesmittel über viele Jahre binden. Oberirdische Strecken, die wesentlich früher einen Beitrag zur Verkehrswende – auch in kleineren Städten – leisten könnten, sind bei den Neuanmeldungen hingegen in der Unterzahl.

Zweiter Wermutstropfen ist eine neue „Versteinerungsklausel“ im Gesetzentwurf der Bundesregierung, der inhaltlich über den Bund-Länder-Beschluss hinausgeht und GVFG-Änderungen vor dem 1. Januar 2025 verhindert. Damit wird die im GVFG selbst festgelegte Mittelhöhe für weitere acht Jahre auf heutigem Niveau eingefroren. Zudem blockiert die „Versteinerung“ jegliche fachliche Weiterentwicklung: Es bleiben weiterhin nur Neu- und Ausbau sowie besondere Bahnkörper förderfähig. Angesichts politischer Initiativen, die GVFG-Mittel auf 500 Mio. Euro pro Jahr zu erhöhen, sowie der aktuellen verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen darf der Weiterentwicklung des GVFG kein verfassungsrechtlicher Riegel vorgeschoben werden.

Langfristige Planungssicherheit für den SPNV

Neben den getrübbten Aussichten für die kommunale Verkehrsinfrastruktur brachte das Jahr 2016 den langersehnten Durchbruch bei der horizontalen Verteilung der Regionalisierungsmittel. Der auf Basis eines höheren Sockelbetrags im Oktober 2014 beschlossene Kieler Schlüssel führte bei den ostdeutschen Ländern mittelfristig zu erheblichen Mindereinnahmen. Die Aufstockung um zusätzliche 200 Mio. Euro für die ostdeutschen Länder, Berlin und das Saarland auf bundesweit insgesamt 8,2 Mrd. Euro im Jahr 2016 und die Dynamisierung um 1,8 Prozent pro Jahr ab 2017 mildern die finanziellen Auswirkungen bei der schrittweisen Umverteilung der Länderanteile infolge des Kieler Schlüssels bis zum Jahr 2031.

Die zusätzliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund ist ein sehr gutes Ergebnis für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in ganz Deutschland. Damit ist es gelungen, einen langfristigen Kompromiss zur horizontalen Mittelverteilung zu finden, der sich über die gesamte Laufzeit der Neuregelung bis zum Jahr 2031 erstreckt. Dafür stellt der Bund ab dem Jahr 2016 insgesamt 150 Mrd. Euro an Regionalisierungsmitteln bereit, deren Zweckbindung für den SPNV weiterhin erhalten bleibt. Angesichts des bevorstehenden Häuserkampfes in den Landesparlamenten für Nachfolgeregelungen zum Entflechtungsgesetz ist der Erfolg bei den Regionalisierungsmitteln ein positives Signal für die gesamte Branche.

Oliver Wolff

Hauptgeschäftsführer des VDV

T 0221 57979-101

wolff@vdv.de

Der neue Bundesverkehrswegeplan – Pragmatismus statt Visionen

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) legt der Bund eine Agenda für die Verkehrsinfrastrukturpolitik vor, die sich mehr als ihre Vorgänger an realistisch erreichbarem Nutzeffekt orientiert. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat sich intensiv in die Vorbereitung dieses Investitionsplanes eingebracht und dabei die Interessen der Nutzer der Schienenwege und Besteller vertreten.

Das Bundeskabinett hat nach jahrelangen Vorarbeiten am 3. August 2016 den BVWP 2030 beschlossen. Das neue Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), das den BVWP für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes umsetzt und ihm zur Gesetzeskraft verhilft, wurde Anfang Dezember 2016 vom Bundestag beschlossen. Damit endet ein langer und komplizierter Prozess zur Fortschreibung der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes.

Für den BVWP 2030 hatte der Bund folgende Vorsätze:

- klare Finanzierungsperspektive,
- Erhalt vor Aus- und Neubau,
- Stärkung der Hauptachsen,
- Engpassbeseitigung,
- breite Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Verwirklichung dieser Vorsätze ist teilweise gelungen. Sehr zu begrüßen ist der Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“, der sich nicht nur auf den BVWP mit seinen Aus- und Neubaumaßnahmen, sondern auf das Gesamtbild einschließlich der Ersatzinvestitionen bezieht. Das Bestandsnetz der Bundesschienenwege ist mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) bis Ende 2019 gesichert. Für die Zeit nach 2019 ist eine erneute Prüfung der Finanzierungslinie jedoch unverzichtbar, die schon 2017 in Gang gesetzt werden muss.

Erfreulich ist auch die Tatsache, dass erstmalig den Nutzern der Bundesschienenwege umfassend Möglichkeit gegeben wurde, sich an der Vorbereitung des BVWP zu beteiligen. Der VDV hatte darauf mit seiner alle zwei Jahre durchgeführten Umfrage „Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus der Sicht der Nutzer“ hingearbeitet, die sich an die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger wendet, die Trassen bei der DB Netz AG bestellen. Die daraus hervorgegangene Maßnahmenliste wurde in den Bewertungsprozess eingebracht und hat sichtbare Spuren im BVWP hinterlassen. Als Erfolg dieser Aktion darf nicht nur die verstärkte Ausrichtung der Infrastrukturplanung auf Projekte verbucht werden, die den Nutzern realen Mehrwert bietet, sondern auch eine Ausrichtung der politischen Diskussion um die Infrastrukturplanung an den Realitäten der Alltagserfordernisse. Der Anteil wirtschaftlich kaum

begründbarer politischer Prestigeprojekte ist daher bei den mit diesem BVWP neu aufgenommenen Projekten vergleichsweise gering geblieben.

Die verstärkte Einbeziehung der Nutzer hat dem Bund im Übrigen bei drei weiteren Vorsätzen, nämlich dem Vorrang des Erhaltes vor dem Neubau, der Stärkung der Hauptachsen und der Engpassbeseitigung, Rücken- deckung gegeben. Der Ausbau besonders nachgefragter Achsen und die Aufweitung bzw. Umfahrung von Engpässen entspricht dem Nutzerinteresse und bildet einen Schwerpunkt des neuen BVWP.

Eine weitere positiv zu würdigende Maxime stellt die Ausrichtung auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes dar. Gegenüber der isolierten Betrachtung von Einzelprojekten ist dieser systemorientierte Ansatz, bei dem insgesamt die Leistungsfähigkeit des Netzes, seiner Knoten und der besonders nachgefragten Korridore im Vordergrund stehen, aus Sicht der Nutzer ausdrücklich vorzuziehen. Gerade die neuen Vorhaben im BVWP sind erkennbar von diesem Ansatz geprägt. Ein besonders gutes Beispiel hierfür ist das Vorhaben „Korridor Mittelrhein“, in dem zahlreiche räumlich getrennte Einzelmaßnahmen zu einem auf die Leistungsfähigkeit des Korridors bezogenen Gesamtvorhaben zusammengefasst worden sind. Ähnliches gilt auch für den sog. Ostkorridor von den Seehäfen über Magdeburg, Leipzig, Hof und Regensburg in Richtung Brenner. Die Ausbaugesetze weisen auf dieser Grundlage fachlich und planerisch deutlich mehr Substanz auf als die Vorgängergesetze.

Dennoch bleibt der BVWP 2030 und mit ihm die Ausbaugesetze an einigen Stellen hinter den Erwartungen zurück:

Es fehlt in der Gesamtsicht an einer konsequenten Schwerpunktsetzung der Vorhaben zugunsten der Schiene. Nur mit einer solchen Gewichtung sind die klima- und umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung erreichbar.

Energiewirtschaft, Industrie und private Haushalte haben ihre Treibhausgasemissionen in den vergangenen Jahren deutlich gesenkt. Der Verkehr hingegen hat bislang kaum etwas zum Erreichen der Klimaziele der Bundesregierung beigetragen – vielmehr ist der verkehrsbedingte Ausstoß klimaschädlicher

Treibhausgase in den letzten Jahren weiter angestiegen. Der Verkehrsbereich hat sich als drittgrößte Emittentengruppe zum größten Risikofaktor des Klimaschutzes entwickelt.

Die im BVWP 2030 konzipierte Investitionsstrategie ist nicht geeignet, diese Entwicklung wesentlich zu verändern. Bei Umsetzung aller Projekte des vordringlichen Bedarfs wird die Klimabilanz des Verkehrs lediglich um 0,4 Mio. t CO₂ pro Jahr entlastet. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) folgert daraus, dass der Einfluss der Infrastrukturpolitik auf die Emissionen sehr begrenzt sei. Dabei handelt es sich jedoch um einen Zirkelschluss, da der BVWP schon vom Ansatz her insbesondere der Optimierung des bisherigen Verkehrssystems in seiner überkommenen Arbeitsteilung dient. Anders sähe es aus, wenn der umweltorientierte Umbau des Verkehrssystems im Vordergrund stünde.

Der VDV hat sich in der Vergangenheit immer wieder insbesondere unter umweltpolitischen Aspekten für eine klarere Zielorientierung in der deutschen Verkehrspolitik, vor allem im Hinblick auf eine Verschiebung des Modal Split, ausgesprochen. Dies würde eine entsprechende Ausrichtung der Infrastrukturpolitik zugunsten der umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsträger ermöglichen und zu einer deutlicheren Reduzierung der Treibhausgasemissionen führen.

Der Bund hat sich hingegen bei der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur – wie im BVWP 2030 formuliert – auf die Rolle eines neutralen Maklers zwischen den Verkehrsmodi zurückgezogen. Die isolierte Optimierung des Verkehrsbereichs als Subsystem nach eigenen Effizienzkriterien reicht jedoch vor dem Hintergrund der heutigen Herausforderungen nicht mehr aus. Infrastruktur- und Verkehrspolitik müssen sich zukünftig insgesamt mehr an den gesamtstaatlichen Aufgabenstellungen ausrichten. Gerade nach dem Pariser Klimagipfel und seinen bindenden Verpflichtungen ist ein Umsteuern der Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturpolitik in Richtung klimapolitische Effizienz überfällig.

Trotz ausdrücklich anzuerkennender Fortschritte bei der Infrastrukturfinanzierung des Bundes bleibt festzustellen, dass die Umsetzung der Ausbaugesetze absehbar unterfinanziert ist. Insofern wiederholt sich erneut ein Problem der Bundesverkehrswegeplanung der vergangenen Jahrzehnte. Die konkreten Finanzierungsentscheidungen sind allerdings nicht durch den BVWP als Rahmenplan oder durch die Ausbaugesetze, sondern jährlich im Zuge des jeweiligen Bundeshaushalts zu treffen. Die Haushaltspolitik ist daher aufgefordert, den Mitteleinsatz dem gesetzlich festgestellten Bedarf anzupassen und ggf. zugunsten der umwelt- und klimaschonenden Verkehrsträger zu verändern, um die Aus- und Neubauplanungen nicht zur Makulatur werden zu lassen. In den Planzahlen des BVWP 2030 ist angenommen, dass durchschnittlich 1,7 Mrd. Euro pro Jahr für den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege zur Verfügung

stehen. Die aktuelle Finanzierungslinie des Bundeshaushalts 2016 liegt aber mit ca. 1,3 Mrd. Euro deutlich unter den Planzahlen des BVWP. Hier muss noch erheblich nachgelegt werden.

Im Gegensatz zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG), das zahlreiche Nahverkehrsprojekte (z. B. Ortsumgehungen) enthält, wurden Nahverkehrsprojekte der Schiene konsequent aus dem BSchwAG herausgehalten. Dies ist inkonsequent, zumal das Bundesschiennetzen auch umfassende Funktionen für den Nahverkehr erfüllt und kein verfassungskonformer Ansatz dafür zu ersehen ist, die Gewährleistungspflichten des Bundes für die von ihm vorzuhaltende Infrastruktur am Charakter der dort vorherrschenden Verkehrsart zu orientieren.

Der Ausbau des Schienennetzes für längerer Züge (zunächst auf 740 m) hat für die Güterbahnen sehr hohe Priorität, da hierdurch Wettbewerbsnachteile gegenüber der Straße vergleichsweise schnell und unkompliziert durch Effizienzgewinne der Schiene kompensiert werden könnten. Mit der verstärkten Zulassung von überlangen Lkw wird diese Notwendigkeit noch größer. Leider findet sich im BVWP 2030 diese Planung unter der Sammelposition „Weitere Streckenmaßnahmen“ nur im potenziellen Bedarf. Die nachrangige Berücksichtigung der Vorhaben des potenziellen Bedarfs lässt befürchten, dass dieses für das Bestehen der Güterbahnen im intermodalen Wettbewerb sehr wichtige Vorhaben auf die lange Bank geschoben wird. Allerdings hat die Bundesregierung erklärt, dass sie nach Abschluss laufender Bewertungsverfahren noch in der ersten Jahreshälfte 2017 mit einer Entscheidung über eine Einstufung in den vordringlichen Bedarf rechnet.

Der für die Effizienz des Gesamtsystems ebenfalls wichtige Ausbau der Großknoten ist zwar teilweise schon in den vordringlichen Bedarf übernommen worden, er muss jedoch im Sinne einer schnellen Umsetzung zügig mit Maßnahmen unterlegt und bewertet werden. Dies ist auch bei kleineren Maßnahmen an Strecken und Knoten noch erforderlich, um bald bauen zu können.

Sowohl bei dem Ausbau des Netzes für längere Züge als auch beim Ausbau der Großknoten und bei den hocheffizienten Kleinmaßnahmen wird der VDV dem Bund bei der Konkretisierung und Umsetzung daher intensiv auf die Finger schauen müssen, um baldmöglichst die Früchte guter Ansätze des BVWP 2030 ernten zu können.



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

Mobilität wirtschaftlich, nachhaltig und zukunftsfähig gestalten

Alle Branchen im Mobilitätssektor erkennen die Zeichen des anstehenden Wandels. Mit dem UN-Klimaabkommen wird die Umstellung auf die Nutzung von regenerativ erzeugten Energien forciert, während die technische Fortentwicklung im Bereich der Digitalisierung, die bis hin zum autonomen Fahren reicht, ganz neue Akteure in den Markt bringt. In diesem Spannungsfeld engagieren wir uns für einen wirtschaftlichen öffentlichen Verkehr (ÖV) und gestalten in den Gremien des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Optimierung bestehender und neuer Konzepte mit.

Dank der Themen des Jahres 2016 – das UN-Klimaabkommen von Paris, die Luftreinhaltung, die Chancen und Risiken der Digitalisierung und das autonome Fahren – stehen verkehrspolitische Themen wieder mehr im gesellschaftlichen und politischen Fokus. So konnten wir auch unsere Themen gut im politischen Umfeld und in der Presse platzieren. Im Rahmen der Diskussion um das UN-Klimaabkommen konnten wir uns klar zum Thema alternative Antriebe positionieren. So wurde in dem 1979 abgeschlossenen Genfer Abkommen zur Reduzierung der weiträumigen grenzüberschreitenden Luftverunreinigung die Basis zur Entwicklung der EURO-I- bis -VI-Norm gelegt. Diese Emissionsrichtlinien fokussieren sich auf die Reduktion der Feinstaub- und NO_x-Emissionen. Mit dem Einsatz innovativer EURO-VI-Busse werden die aktuellen umweltpolitischen Anforderungen erfüllt und effiziente Mobilität sozialverträglich angeboten. Mit dem 2016 abgeschlossenen UN-Klimaabkommen von Paris einigten sich die Unterzeichnerstaaten auf eine Reduktion der Nutzung fossiler Rohstoffe um bis zu 40 Prozent bis 2030 und um 80 bis 95 Prozent bis 2050. Zur Umsetzung der vereinbarten neuen umweltpolitischen Ziele sind jedoch regenerativ erzeugbare Energien zur Bereitstellung von Mobilitätsangeboten nötig. Hierzu werden aktuell unterschiedliche regenerative Energieträger und die dazu benötigten neuen Technologien entwickelt und von im VDV organisierten Verkehrsunternehmen erprobt. Die Entwicklungen der Batterietechnologie versprechen hierbei aktuell die größten Entwicklungspotenziale. In der nun zweiten eingeleiteten Förderrunde durch den Bund stehen Entwicklungen zur Fahrweitenverlängerung durch ein besseres Energiemanagement (Heizung/Klimatisierung), ein besseres Batteriemangement und eine Standardisierung der Ladeschnittstellen an. Darüber hinaus sind Aktivitäten zur Depotgestaltung, zur Energiezufuhr zum Laden von Busflotten, der Weiterentwicklung der Dispositionssoftware etc. nötig. Ziel bleibt es, bis 2020 bestmögliche betriebliche und ökonomische Ergebnisse für einen Entscheidungsprozess bereitzustellen.

In der Diskussion um die Mitnahme von E-Scootern konnte am Runden Tisch NRW ein Kompromiss

erzielt werden. Hierbei müssen zuerst die E-Scooter-Hersteller mitnahmefähige Scooter anbieten, E-Scooter-Nutzer ein Merkzeichen „G“ haben und Busse diese nur mitnehmen, wenn sie ausreichend Platz und eine 280 mm lange seitliche Haltevorrichtung aufweisen. Wir hoffen, damit einen umsetzbaren Kompromiss gefunden zu haben. Aufgrund der demografischen Entwicklung und der Entwicklung neuer elektrischer Nahmobilitätsgeräte ist jedoch eine Fortsetzung der Diskussion zu erwarten.

Im Jahr 2016 fanden sehr intensive Diskussionen um das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Bussektor statt. Auch wenn der Kompromiss nicht für alle zufriedenstellend war, hat der Verband seine Kompromissfähigkeit unter Beweis gestellt und damit seine politische Handlungsfähigkeit bewiesen. Diese wird im Hinblick auf die Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens und der Aktivitäten der in den Markt drängenden Mobilitätsanbieter besonders wichtig werden. Viele Mobilitätsanbieter werben für eine Öffnung des PBefG und bieten attraktive Zukunftsvisionen ohne Mobilitäts- und Finanzierungsprobleme an. Um in den Diskussionen ein gewichtiges Wort mitreden zu können, ist ein starker und geschlossener Verband nötig. Mit unserer ersten VDV-Konferenz „Zukunftsszenarien autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr“ und den entsprechenden Positionspapieren wurde die Diskussion um die Gestaltung der zukünftigen Mobilität und deren Geschäftsmodelle aus Sicht der Verkehrsunternehmen eröffnet. Nun ist es wichtig, dass wir ein attraktives Zukunftsszenarium für Verkehrsunternehmen entwickeln. So stellt die Digitalisierung der Vertriebs- und Dispositionsprozesse einen wichtigen Grundbaustein für eine zukünftige Positionierung dar. Mit dem Gewinn der Förderprojekte „Offene Mobilitätsplattform (OMP)“, „Vernetzte Haltestelle“ und „Vernetztes Fahrzeug“ setzen wir unsere Arbeiten an der Erstellung von standardisierten Schnittstellen fort. Hierzu dienen auch die digitalen Schnittstellendefinitionen zum Aufbau eines modularen Datenfahrzeugbusses „IBIS-IP“. Um dem unterschiedlichen Lebenszyklus der Elektronik und des Fahrzeuges gerecht zu werden, Innovationen auch während der Fahrzeuglebensdauer zu ermöglichen, bietet die

IBIS-IP-Technik eine „Plug and Play“-Schnittstelle zur Erhöhung der Erneuerungsmöglichkeiten. Damit unsere Schnittstellen dem Innovationsdruck gewachsen sind, wurde zur Pflege und Weiterentwicklung eine offene Crowd-Development-Plattform aufgebaut. Mit einem weiteren Forschungsprojekt, „KnowHow@ÖV“, erhalten wir über drei Jahre eine Unterstützung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) bei der Transformation unseres Know-hows in eine digitale Datenbank. Unser Ziel ist es, neue Wege zu erarbeiten, um das Wissen z. B. aus unseren Schriften und Mitteilungen leichter und vernetzter zur Verfügung zu stellen. Insbesondere die höheren Anforderungen an die Kollegen in den Unternehmen sowie zur besseren Wissensvermittlung für Berufs- und Quereinsteiger motivieren uns, gemeinsam mit der VDV-Akademie und der beka die digitale Vernetzung im Wissensbereich voranzubringen.

Die Überlegungen zur Nutzung von Fahrerassistenzsystemen in Straßenbahnen werden weitergeführt. Hierbei steht die Unfallverhütung mit anderen Straßenbahnen und Pkws im Vordergrund. Für die immer häufiger werdende Unachtsamkeit von Fußgängern beim Überqueren von Straßen und Bahnübergängen werden die aktuellen Systeme noch keine Hilfe bieten. Ende 2016 wurde nach Jahren die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) novelliert. Dies erfolgte nach langen und gründlichen Vorbereitungen durch einen intensiven Austausch im Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA). Im Anhörungsverfahren konnten wir unsere Themen zwar gut kommentiert einbringen, wie z. B. eine Quasitypzulassung über sieben Jahre, doch konnten nicht alle Themen berücksichtigt werden. Mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem BLFA konnte sich jedoch auf eine Fortsetzung der Diskussion unserer Themen für eine weitere Novellierung verständigt werden. Parallel zum noch zu klärenden weiteren Umgang mit den technischen Regeln zur BOStrab findet eine intensive Betreuung der Normenerarbeitung auf EU-Ebene statt. Zur Abstimmung und Koordinierung der Normenerstellung konnten wir mit dem DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) eine passende Spiegelstruktur aufbauen und unsere VDV-Gremien einbinden. Die Diskussion um die weitere Nutzungsmöglichkeit von Glyphosat beschäftigte uns ebenfalls sehr intensiv in den Gremien der Straßenbahn-(ABB) und Eisenbahninfrastruktur (ATEI) und in Gesprächen auf nationaler und europäischer Ebene. Die temporäre Verlängerung zur Nutzung von Glyphosat durch die EU-Kommission bis Ende 2017 birgt die reale Gefahr eines kompletten Nutzungsverbotes ab 2018 und damit einhergehend eine deutliche Kostensteigerung bei der Freihaltung der Gleise von Pflanzenbewuchs. Trotz des Verständnisses bei allen politischen Parteien für unsere Situation werden die Wirtschaftlichkeit und die Position unserer Branche zur Energie- und wohl globalpolitischen Positionen untergeordnet.

Die erfolgreiche Erstellung und Markteinführung des Eisenbahnbetriebsregelwerks (BRW) führte zu positiven Nutzungserfahrungen, aus denen sich die erste Überarbeitung im Jahr 2016 entwickelte. Um einen Mittelweg zwischen Konstanz und Aktualisierung zu finden, wird in Zukunft das BRW in einem zweijährigen Rhythmus aktualisiert. Zur Fortsetzung der Regelwerksaktivitäten im VDV fanden intensive Vorgespräche zur Erarbeitung eines branchenrelevanten Regelwerkes für zerstörungsfreie Prüfungen (ZfP) statt. Darüber hinaus wurden Wartungsdokumente für Zugsicherungskomponenten wie die Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) und Indusi-Geräte zusammengetragen und auf dem VDV-Server zur Nutzung angeboten. Diese Angebote sollen kontinuierlich weiter ausgebaut werden. Auch konnte für die Netzzugangsbedingungen mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine praktikable Regelung zum Umbau der Sandstreuanlagen erzielt werden. Auch wenn für Bestandsfahrzeuge technische Änderungen an den Sandstreuanlagen erforderlich werden, ist der VDV überzeugt, durch sein intensives Engagement mit Unterstützung der Ausschüsse für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) und für Eisenbahnbetrieb (AEB) einen wesentlichen Beitrag zu dieser für den Eisenbahnsektor akzeptablen Lösung geleistet zu haben.

Die Diskussionen z. B. um einen beeinflussten amerikanischen Wahlkampf sowie die Hackerangriffe auf Unternehmen und das Bundeskanzleramt führen zu einer intensiven Diskussion über den Umgang mit der IT-Sicherheit. Mit dem IT-Sicherheitsgesetz (IT-SiG) versucht das Bundesministerium des Innern (BMI) über zeitintensive Audits eine Erhöhung der IT-Sicherheit zu erreichen. Der VDV engagiert sich, gemeinsam mit anderen Branchenverbänden, sehr intensiv in den Gremien des Bundes, um eine sinnvolle und praktikable Lösung zu erarbeiten.

Die technischen und rechtlichen Weiterentwicklungen boten und bieten auch in Zukunft viele Gestaltungsmöglichkeiten für unsere Branche. Für das Engagement der Kollegen in den VDV-Gremien und derer, die sich für die Branche in nationalen oder europäischen Gremien eingesetzt haben, möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bedanken. Diese Arbeit bietet neben den Aufgaben viele Erfahrungen, Weiterbildung und einen Ausbau des Netzwerkes. Auch für die zukünftigen Themen suchen wir weiter engagierte Kollegen. Bei Interesse, ein Teil des Netzwerkes zu werden, unterstützen wir Sie gerne.



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

Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

Verkehrswissenschaftliche Forschung und Forderungen des Verkehrssektors an die Politik.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV hat im Jahr 2016 seinen üblichen Tagungsort beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Köln verlassen und zweimal bei Verkehrsunternehmen getagt. Auf diese Weise wurden neben den wissenschaftlichen Aspekten auch die tagesaktuellen Fragen der Verkehrsunternehmen noch stärker in das Bewusstsein der Gruppe integriert. Ein Treffen fand bei der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG statt, das andere Treffen bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). In der Diskussion mit Vertretern beider Unternehmen wurde herausgestellt, wie wichtig die Nachwuchsgewinnung für den ÖPNV ist. Weitere Erkenntnisse aus den Gesprächen konnten in die Anforderungen an die Verkehrsforschung eingebunden werden.

Inhaltlich setzte sich der Wissenschaftliche Beirat beim VDV im Jahr 2016 erneut vertieft mit Fragen der verkehrswissenschaftlichen Forschung im Bereich ÖPNV auseinander. Außerdem wurde geprüft, wie der Beirat die Forderungen des Verkehrssektors an die Politik im Wahlkampfjahr 2017 unterstützen kann.

Zur Weiterentwicklung der verkehrswissenschaftlichen Forschung fanden innerhalb des Beirates verschiedene Diskussionen statt. Als Ergebnis wurden mit dem neuen Forschungsreferenten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Gespräche unter Beteiligung von Mitgliedern des Wissenschaftlichen Beirats und Teilen der Geschäftsführung des VDV geführt. In diesen Gesprächen wurde dem BMVI dargestellt, dass es aus Sicht des Wissenschaftlichen Beirats wünschenswert wäre, wenn das BMVI für den Aufgabenbereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ein eigenes Forschungsrahmenprogramm auflegen würde, um die vielfältigen Untersuchungen zu bündeln und den Forschungsnehmern verlässliche Strukturen zu bieten. Auch der Wunsch, für die Themen Mobilität in Deutschland (MID) und Mobilitätspanel eigene, unabhängige Haushaltsansätze zu bekommen, wurde dargelegt.

Der Wissenschaftliche Beirat machte in den Diskussionen deutlich, dass ein ÖV-bezogenes Forschungsprogramm notwendig und sinnvoll ist, um die Vielzahl an Herausforderungen der Zukunft – vom autonomen Fahren und von disruptiven Anbietern über Elektrobusse und multimodale Angebote bis hin zur Sharing Economy – wissenschaftlich begleiten zu können. Der Wissenschaftliche Beirat hat angeboten, das geforderte Verkehrsforschungsprogramm auch inhaltlich mitzugestalten.

Der Vorschlag, hierzu einen Workshop mit anderen Forschungseinrichtungen zu veranstalten, wurde dem BMVI überbracht. Entsprechende Ansätze sind auch notwendig, um an den Hochschulen die erforderliche Nachwuchsausbildung zu verstetigen. Denn nur mit entsprechend ausgebildetem Nachwuchs werden die Unternehmen der Branche die Aufgaben der Zukunft realisieren können. Bei einem immer schärfer werdenden Wettbewerb um die Hochschulabsolventen muss auch der ÖV bereits an den Hochschulen als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen werden. Dies wäre viel einfacher, wenn es für Absolventen attraktive Themen für Abschlussarbeiten und für den wissenschaftlichen Nachwuchs zukunftsweisende Forschungsaufgaben aus dem Bereich ÖPNV geben würde.

In den verschiedenen Diskussionen zeigte sich, dass auch im Bereich ÖPNV zusätzliche Grundlagenforschung erforderlich ist. Die vielfältigen neuen Herausforderungen im Wettbewerb der Systeme erfordern neue Antworten für die Grundlagen im ÖV. Neue Projekte müssen grundlegend, interdisziplinär und gleichzeitig anwendungsbezogen ausgerichtet sein – ein Ansatz, der bisher zu wenig verfolgt wird.

Neben den Fragestellungen des ÖPNV befasste sich der Beirat auch mit den Fragen des SGV. Der SGV hat das Problem, dass er von der Bevölkerung weitestgehend als laut und störend empfunden wird. Die Notwendigkeit eines funktionierenden Güterverkehrs für die wirtschaftliche Entwicklung wird leider nur selten gesehen.

Aus diesem Grunde wird es eine kontinuierliche Aufgabe des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV sein, sich mit Fragen des Güterverkehrs auseinanderzusetzen. Diese Branche, die nicht so im Fokus der gesellschaftlichen und politischen Wahrnehmung steht, muss innovativer werden, um im Wettbewerb mit der Straße nicht nur Marktanteile zu halten, sondern zu gewinnen. Als besonders problematisch wird die ungewisse Zukunft des Einzelwagenverkehrs (EWV) gesehen. Vor allem dieser Verkehr steht im Wettbewerb zur Straße. Die letzten Innovationen liegen Jahrzehnte zurück. Forschungsaktivitäten sind kaum zu identifizieren und mit Hinweis auf internationale Verflechtungen werden viele Ideen bereits im Ansatz erstickt. Gerade für den EWV könnten Ansätze zu einem verstärkten Einsatz von IT dazu führen, dass Verkehre schneller und kostengünstiger werden. Der Einsatz einer automatischen Kupplung würde die Produktivität kurzfristig signifikant erhöhen können, ist aber bei

einem gemischten Wagenpark mit klassischer und automatischer Kupplung nur schwer zu realisieren. Migrationsstrategien müssen erforscht werden. Hierbei können sowohl technische als auch betriebliche Fragestellungen im Vordergrund stehen. Ziel muss es sein, nicht nur die leise, sondern auch die leistungsfähige Güterbahn zu erzeugen, um den Marktanteil des SGV zu steigern.

Bei allen Diskussionen zeigt sich, dass trotz der Zunahmen im ÖPNV und Güterverkehr der letzten Jahre sich der Modal Split nicht verändert hat. Um den klimapolitischen Zielen gerecht zu werden, muss jedoch bereits kurzfristig der Marktanteil des ÖPNV und des SGV gesteigert werden. Diese Erkenntnis ist eine weitere Basis für die notwendigen Forschungen im Verkehrsbereich.

Neben den Forderungen für eine Stärkung der Verkehrsforschung müssen im Wahlkampf 2017 auch andere Verkehrsthemen prominent vertreten werden. Hierzu sagt der Wissenschaftliche Beirat beim VDV seine Unterstützung zu.

Der Umweltvorteil des ÖPNV und die Dekarbonisierung müssen herausgestellt werden. Themen wie Elektromobilität und NO₂-Belastung der Städte müssen deutlich gemacht werden. Man wird der Politik die unangenehme Wahrheit beibringen müssen, dass Pull-Maßnahmen alleine nicht ausreichen werden, sondern durch Push-Maßnahmen ergänzt werden müssen. Auch die Frage der Mittelausstattung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) muss behandelt werden. Seit Jahren wurden die Beträge des GVFG nicht erhöht, was durch Inflation und Baupreissteigerung zu einer realen Absenkung führt. Die Projekte, die mit den GVFG-Mitteln bearbeitet werden könnten, übersteigen schon heute die Beträge um ein Vielfaches. Damit der öffentliche Nahverkehr weiterhin leistungsfähig gehalten wird, müssen diese Mittel gesteigert und dynamisiert werden. Neu in die Betrachtung müssen auch die Instandhaltungsaufgaben der Verkehrsanlagen aufgenommen werden, die in den 60er- und 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts gebaut wurden. Wenn hierfür keine zusätzlichen Mittel bereitgestellt werden, sind massive Verkehrseinschränkungen zu befürchten. Hier fordert der Wissenschaftliche Beirat beim VDV eine noch stärkere Positionierung im politischen Raum.

Alternative Antriebe, die Digitalisierung oder auch das automatisierte Fahren sind zentrale Themen bei der ökologischen Neuausrichtung des Verkehrssystems. Die Verteilung von Forschungsmitteln auf die einzelnen Verkehrsträger spielt dabei eine wichtige Rolle. Busse und Bahnen haben das Potenzial, die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse von Bürgern sowie der verladenden Industrie umwelt- und klimaverträglich sowie energieeffizient zu befriedigen. Deshalb ist eine vorrangige Einbeziehung von Bussen und Bahnen in die Forschungsförderung von Bund und Ländern in Form von eigenständigen

Mittelansätzen erforderlich. Hierbei ist besonders zu bedenken, dass die finanziellen Rahmenbedingungen des ÖV praktisch keine eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung zulassen.

Ein wichtiger Bestandteil, um die Attraktivität des ÖV zu steigern, ist der Ausbau der digitalen Infrastruktur in Stadt und Land. Für den Bereich der Mobilität müssen genügend Bandbreiten zur Verfügung stehen, damit die Kommunikation der Fahrgäste und der Fahrzeuge mit den Leitstellen möglich ist. Bereits heute zeigt sich, dass für viele Kunden die Möglichkeit zur Nutzung des WLAN ein wichtiger Grund für die Verkehrsmittelwahl ist. Deshalb ist es maßgeblich, dass entlang der Routen des ÖPNV eine entsprechende Netzabdeckung vorhanden ist. Diese Netzabdeckung muss, wenn sie denn nicht von den Providern der Netze kommt, politisch eingefordert werden.

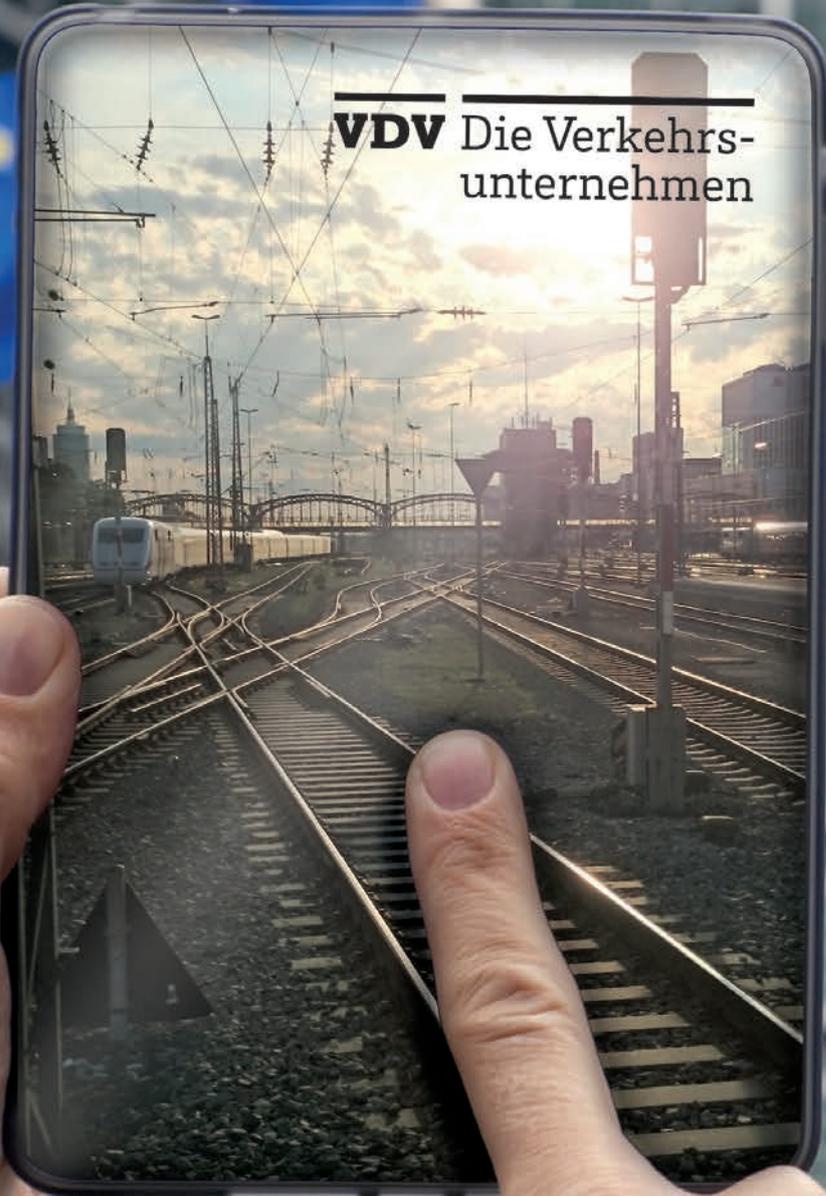
Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV hat sich mit der letzten Konsequenz der Digitalisierung, dem autonomen Fahren von Fahrzeugen, beschäftigt. Für die Flächenerschließung können hier Ergänzungen im ländlichen Gebiet gesehen werden. Inwieweit im städtischen Bereich durch autonomes Fahren Verkehr reduziert werden kann, ist noch zu erforschen. Im städtischen Verkehr können ggf. Fahrzeuge eingespart werden, wenn der Individualverkehr auf sog. Robo-Taxis umgestellt wird. Ein Ersatz der gut ausgelasteten Verkehrsmittel wie S-Bahn, U-Bahn, Tram oder Bus konnte jedoch noch nicht identifiziert werden. Auch hier wird noch erheblicher Forschungsbedarf gesehen, um die Möglichkeiten und Auswirkungen des autonomen Fahrens bzw. die Chancen der Autonomisierung der Fahrzeuge des ÖV besser abschätzen zu können.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV wird sich auch im Jahr 2017 den aktuellen Herausforderungen stellen und die verkehrspolitische Diskussion mit Beiträgen bereichern. Die Anforderungen an die Weiterentwicklung des Verkehrs sind so vielfältig, aber auch so umwälzend, dass verstärkte Aktivitäten im Bereich der Verkehrsforschung notwendig sind. Hierbei muss nach der Bundestagswahl 2017 in den Haushaltsplanungen ein größerer Ansatz für die Belange des ÖV eingeplant werden. Klima- und Verkehrsprobleme erfordern eine Stärkung des ÖV.

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

Dr.-Ing. Felix Huber
*Universitätsprofessor an der
Bergischen Universität Wuppertal*
T 0202 439-4401
huber@uni-wuppertal.de

VDV Die Verkehrs-
unternehmen



Politik und Kommunikation

VDV-Verbandsbeirat

Zu Beginn eines Jahres ist der VDV-Verbandsbeirat ein fester Bestandteil der verbandspolitischen Arbeit.



VDV-Jahrestagung 2016

25 Jahre VDV und 170 Jahre Eisenbahnverbände – im Zeichen dieses Doppel-Jubiläums stand die VDV-Jahrestagung in Dresden mit rund 850 Teilnehmern. Gastgeber waren die Dresdner Verkehrsbetriebe AG.





Rheinischer Abend in Berlin

In den Räumlichkeiten des VDV-Hauptstadtbüros im September 2016 konnten über 160 Gäste aus Politik, Wirtschaft und der Branche in lockerer Atmosphäre netzwerken.



Verbandskommunikation: Mit klaren Botschaften und Forderungen ins Wahljahr 2017

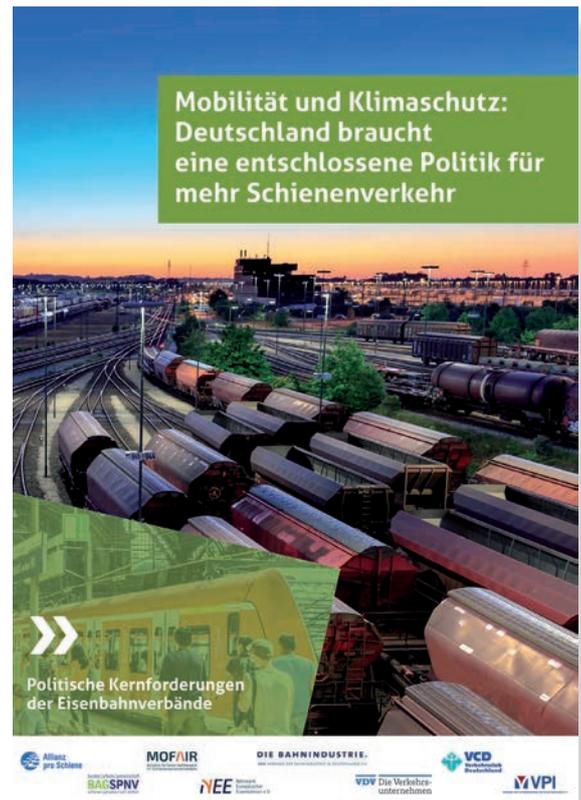
In der Verbandskommunikation wurden, vor allem mit Blick auf die 2017 anstehenden Bundestags- und Landtagswahlen, die zu kommunizierenden Botschaften und verkehrspolitischen Forderungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf die sich wandelnden politischen und gesellschaftlichen Anforderungen an öffentliche Verkehrssysteme angepasst. Das VDV-Präsidium verabschiedete dazu neun verkehrspolitische Forderungen und eine begleitende, auch nach der Wahl weiterzuführende Kampagne unter dem Titel „Deutschland mobil 2030“.

Diese Präsidiumsbeschlüsse dienen der Verbandskommunikation als Grundlage für die Planung und Umsetzung entsprechender Kommunikationsmaßnahmen. Die Kampagne zu „Deutschland mobil 2030“ enthält verschiedene Kommunikationsprojekte, die größtenteils mit Blick auf die anstehende Bundestagswahl, aber teilweise auch darüber hinaus wirken sollen:

1. Gemeinsame Kernforderungen der Eisenbahnverbände
2. Parlamentarischer Abend zur ÖPNV-Finanzierung
3. Entwicklung eines Ideenpapiers „Deutschland mobil 2030: Eckpunkte einer Verkehrswende“
4. Interviewserie mit den verkehrspolitischen Sprechern der Bundestagsfraktionen im VDV-Magazin
5. „Deutschland mobil 2030“ als übergeordnetes Leitthema auf dem VDV-Verbandsbeirat
6. Medienkooperationen mit Parteizeitungen
7. Parlamentarische Frühstücke mit den Bundestagsfraktionen
8. Pressetermin vor dem Reichstag („Deutschland mobil 2030“) zum Auftakt des „Wahlkampfes“
9. Fototermine bei den Bundesgeschäftsstellen der Parteien mit Übergabe der verkehrspolitischen Forderungen
10. Verfilmung „Deutschland mobil 2030: Stadt, Land, Güter“
11. Verkehrspolitische Onlineumfrage für Abgeordnete und Parteien (statt klassischer Wahlprüfsteine)
12. Meinungsumfrage unter der Bevölkerung zur Verkehrswende in Deutschland

Gemeinsame Kernforderungen im Eisenbahnsektor: VDV koordiniert acht Verbände

Auf Initiative und unter der Koordination des VDV ist es erstmals gelungen, mit acht Verbänden aus dem Eisenbahnsektor rechtzeitig vor der Bundestagswahl gemeinsame Kernforderungen der Branche in Richtung Bundespolitik zu formulieren. Unter der Federführung des VDV einigten sich die Verbandsvertreter in mehreren Gesprächsrunden auf die drei Kernforderungen: Deutschland-Takt forcieren, Schienenmaut halbieren, Innovationen fördern.



Alle drei Forderungen und die darunter subsumierten Inhalte sind aus Sicht der Eisenbahnbranche zentral, um das Bahnsystem in Deutschland zukunftsfähig im Wettbewerb der Verkehrsträger aufzustellen. Die Forderungen wurden mit Bedacht so deutlich und nachdrücklich formuliert, dass auch Nichtbahnexperten in Politik, Presse und Öffentlichkeit die Argumentationen und politischen Handlungsempfehlungen nachvollziehen können. Das Ergebnis der inhaltlichen Ausarbeitungen ist eine gemeinsame Broschüre der Verbände, die im November 2016 erstmals bei einem Pressefrühstück vorgestellt wurde (Download unter www.vdv.de/zeitschriften---broschueren.aspx).

Der gemeinsame Auftritt der Verbände als Schulterschluss der Branche fand bei Politik, Presse und (Fach-)Öffentlichkeit viel positive Resonanz und soll 2017 unter anderem mit einem gemeinsamen parlamentarischen Abend fortgesetzt werden.

Weichenstellungen für Wachstum und Innovationen im öffentlichen Verkehr in Deutschland

Unter diesem Titel veröffentlichte der VDV anlässlich seines Verbandsbeirats Ende Januar 2017 – und damit pünktlich zum Auftakt ins Bundestagswahljahr – seine neun verkehrspolitischen Forderungen für die kommende Legislaturperiode. Die Forderungen sind dabei inhaltlich so angelegt, dass sie auf einen weiteren Zeitraum als „nur“ die kommenden vier Jahre der neuen Bundesregierung abzielen. Damit will der VDV nicht nur auf aktuelle Handlungsnotwendigkeiten der Politik für die Branche aufmerksam machen, sondern auch den verkehrs- und gesellschaftspolitischen Gestaltungswillen des öffentlichen Verkehrssektors verdeutlichen.

Die neun Forderungen erstrecken sich dabei zu gleichen Teilen über die drei VDV-Geschäftsbereiche ÖPNV, Eisenbahn und Technik. Denn in allen Bereichen sehen der Verband und seine Mitglieder Handlungs- und Gestaltungsbedarf, um die öffentlichen Verkehrssysteme in Deutschland zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Die neun bzw. drei mal drei Forderungen des VDV lauten im Einzelnen:

- ÖPNV: Marktanteil erhöhen, Modal Split verändern
- ÖPNV: Modernisierung beschleunigen
- ÖPNV: Daseinsvorsorge sichern
- Technische Innovationen: Moderner SGV – digitalisieren, elektrifizieren, Lärm reduzieren
- Technische Innovationen: Ticketingplattform schaffen
- Technische Innovationen: Effiziente Antriebssysteme voranbringen
- Eisenbahn: Einführung des Deutschland-Takts forcieren
- Eisenbahn: Schienenmaut halbieren
- Eisenbahn: Innovationen fördern

Auf der Basis dieser Forderungen gilt es nun, in den kommenden Monaten über geeignete Kommunikationsmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Kampagne „Deutschland mobil 2030“, bei den politischen Entscheidungsträgern sowie in der Öffentlichkeit die nötige Aufmerksamkeit für die zentralen Themen des VDV und seiner Mitglieder zu erreichen.

Dabei stehen nicht nur die noch amtierende und ab Herbst neue Bundesregierung, der Bundestag und seine Abgeordneten im Fokus der Verbandskommunikation – gerade auch in den Bundesländern wird es durch entsprechende Neuregelungen zwischen Bund und Ländern wichtiger, die Notwendigkeiten und Herausforderungen der öffentlichen Verkehrssysteme entsprechend zu platzieren. Vor allem bei den Finanzierungsfragen der ÖPNV-Systeme bedarf es auch künftig einer Reihe von Partnern – kommunaler Spitzenverbände, Gewerkschaften oder der Bauindustrien –, die gemeinsam mit dem VDV in Bund und Ländern agieren.

Weichenstellungen für Wachstum und Innovationen im öffentlichen Verkehr in Deutschland



VDV - Jahrespressekonferenz 2017: GVFG - Bundesprogramm im Fokus

Zu Beginn des Jahres erreichte den VDV ein aktueller Gesetzesentwurf zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) - Bundesprogramm, der aus Branchensicht negative Folgen für den Aus- und Neubau zahlreicher ÖPNV-Großprojekte in Deutschland mit sich brächte. Die kurz darauf folgende Jahrespressekonferenz, die am 25. Januar 2017 im Haus der Bundespressekonferenz in Berlin stattfand und bei der der Verband traditionell die Branchenbilanz des Vorjahres präsentiert, wurde daher kurzerhand genutzt, um auf die deutlichen Missstände im entsprechenden Gesetzesentwurf hinzuweisen.

Die Medienresonanz war groß und ging weit über die ansonsten für die komplexen ÖPNV-Finanzierungsthemen übliche Berichterstattung hinaus: mit Handelsblatt, FAZ, WELT und der Nachrichtenagentur dpa griffen wichtige überregionale Medien das Thema prominent auf und sorgten für entsprechende Verbreitung. Da sich der Gesetzesentwurf noch im parlamentarischen Verfahren befindet (Stand: Februar 2017), konnte der VDV durch seine Pressearbeit an dieser Stelle einen wichtigen Beitrag zur öffentlichen und politischen Diskussion des Themas leisten.

Lars Wagner

Leiter Kommunikation und Standort Berlin
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

Facebook ist nicht out – für die Verbandskommunikation kann es nützlich sein

Digitale Angebote können den Menschen irgendwann überfordern. Das merkt z. B. der Smartphone-Nutzer spätestens dann, wenn er auf dem Display vor lauter Apps den Überblick verliert. Der Trend geht wieder in eine andere Richtung: Weniger ist mehr, einfache und unkomplizierte Lösungen sind die Bedingung des Kunden – das war auch die zentrale Botschaft auf dem VDV-Marketing-Kongress 2016 in Berlin. Durch die Digitalisierung hat sich auch die Kommunikation stark verändert. Mit der Facebook-Seite des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die rechtzeitig zum Start der Messe InnoTrans Ende September 2016 online ging, können aktuelle Themen der Branche und des VDV schnell und direkt kommuniziert werden.

Einfache Angebote und Systeme will der Kunde

Allein im Apple App Store waren 2016 rund zwei Mio. Apps (Quelle: Statistica.com) verfügbar. Keynote Speaker Pascal Fantou, Geschäftsführer der cogito ergo GmbH & Co. KG, hat es auf dem VDV-Marketing-Kongress 2016 deutlich gemacht: Es sind zu viele komplizierte Apps im ÖPNV auf dem Markt, die den Kunden überfordern. Der Kunde wünscht sich einfache Lösungen ohne Eintrittshürden.



Wie sich Marktbearbeitung und Entscheidungsfindung im ÖPNV durch die Digitalisierung verändern, wurde auf dem VDV-Marketing-Kongress in Berlin mit rund 170 Teilnehmern diskutiert. Ohne eine gut durchdachte Digitalisierungsstrategie, die auch nach innen transparent kommuniziert und gelebt wird, kann das Unternehmen mit anderen Playern auf dem Markt nicht mithalten. „Bis vor Kurzem haben wir uns damit beschäftigt, wie wir unsere Produkte verbessern können. Heute müssen wir uns fragen: Was ist unser Geschäft und wer macht es?“, so Dr. Henrik Haenecke, Finanzvorstand der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), in seiner Eröffnungsrede. Denn andere große Akteure wie Google oder Apple mischen längst auch den Mobilitätsmarkt auf und können zu einer Konkurrenz der ÖPNV-Unternehmen werden. Hier stehen meist noch die traditionell hierarchischen Denkmuster

der Führungsebene der Unternehmen dem innovativ-kreativen Arbeitsprozess im Weg.

Verbandskommunikation in Echtzeit auf Facebook

Über die eigene Facebook-Seite kommuniziert der VDV gemeinsam mit der VDV-Akademie und dem VDV eTicket Service seit dem 20. September 2016 nun auch in Echtzeit und mit einer größeren Reichweite. Berichtet wird kurz und kompakt über aktuelle (politische) Entwicklungen, Positionen, Publikationen, Veranstaltungen oder interessante Themen des Verbands und seiner Mitgliedsunternehmen.

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen richtet sich vor allem an die Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen und -verbänden, aber auch an Medienvertreter und die interessierte Öffentlichkeit. Aktuell hat die VDV-Facebook-Seite rund 2200 Follower und eine Gesamtreichweite von über 500 000 Personen.



Insgesamt waren im Jahr 2016 monatlich 1,59 Mrd. Facebook-Nutzer weltweit aktiv (14 Prozent mehr als im Jahr davor). Über 50 Mio. aktive Small-Business-Seiten gibt es inzwischen auf Facebook (Quelle: allfacebook.de). Damit hier die eigene Unternehmensseite von der richtigen Zielgruppe überhaupt wahrgenommen wird, ist die Platzierung einer digitalen Werbung mit der richtigen Botschaft auf

Facebook unerlässlich. So konnte der VDV mit einer Facebook-Anzeige für seine Seite rund 900 Likes erzielen.

Nicht zu unterschätzen ist in den sozialen Netzwerken die Wirkung von Bildern: Bunte Bilder, die an anderer Stelle belächelt würden, haben bei der Kommunikation in den sozialen Medien eine höhere Wirkung als komplexe Fachinfos. Facebook und seine Nutzer sind zwar „älter“ geworden, aber längst noch nicht out – die steigenden Nutzerzahlen zeigen, dass die Plattform weiterhin zum größten sozialen Netzwerk zählt und positiv für die Unternehmens- und Verbandskommunikation genutzt werden kann.

Auch die digitale Kommunikationswelt verändert sich: Durch die tägliche Informationsflut im Internet müssen neue Ideen und Lösungen gefunden werden, um die relevanten Informationen gefiltert, übersichtlich und im responsiven Design für den mobilen Kunden aufzubereiten.



„VDV Das Magazin“ ist online

Die Publikation „VDV Das Magazin“ gibt es nun nicht mehr als E-Paper, sondern im responsiven Webdesign als Onlinemagazin auf einer eigenen Seite unter www.vdv-dasmagazin.de. Neben den Artikeln aus der Printausgabe gibt es hier auch weiterführende Infos und Bildergalerien und es können sogar zum Artikel passende Videofilme eingebaut werden.



Der VDV-Newsroom

Den Newsroom (oder auch Newsdesk) gibt es als Organisationsform in verschiedenen Varianten bereits lange in Zeitungsredaktionen. Ursprünglich wurde er eingeführt, um den Workflow zu vereinfachen und damit die journalistische Qualität zu erhöhen. Während vor 20 Jahren noch die verschiedenen Ressorts einer Zeitung für sich gearbeitet haben, entwickelte sich der Gedanke, dass die Themenplanung für die Zeitung ressort- und medienübergreifend zentral gesteuert und aus einem Guss produziert werden muss. Der Newsroom mit einem Chefredakteur und/oder Redakteuren ist dabei die zentrale Koordinierungseinheit, die alle Themen bündelt und für verschiedene Medien (Online-, Printmedien) aufbereitet.

Mittlerweile gibt es viele große Unternehmen und Organisationen wie Hermes, Porsche oder den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), die ihre Themen und Kommunikationskanäle (Social Media, Positionen, aktuelle Pressemeldungen etc.) auf einer Internetseite, sozusagen in einem Online-Newsroom, bündeln und dem User kurz gefasst die wichtigsten und aktuellsten Informationen und Themen auf einen Blick geben.

Auch der VDV bietet seit Ende März einen solchen Newsroom an. Hier werden die aktuellsten Meldungen, Termine, Social-Media-Beiträge, das VDV-Onlinemagazin, der Politikbrief etc. gebündelt. Der VDV-Newsroom wird als erste Seite angezeigt, wenn die Nutzer über mobile Endgeräte auf die VDV-Internetseite www.vdv.de gehen. In der Desktop-Version finden Sie den Newsroom unter dem Menüpunkt „Kommunikation“.

Im nächsten Schritt ist bis Ende des Jahres ein Relaunch der VDV-Internetseite geplant, mit dem Ziel, die Seiten klarer, übersichtlicher und in einer moderneren Weboptik zu gestalten.

Rahime Algan

Leiterin Öffentlichkeitsarbeit,
stellv. Pressesprecherin
T 030 399932-18
algan@vdv.de

Verbandspolitische Kommunikation im Vorzeichen der Bundestagswahl 2017

Die verbandspolitische Arbeit war 2016/2017 eine besondere Herausforderung. Einerseits war es für Bund und Länder die letzte Gelegenheit, vor der Bundestagswahl 2017 wichtige Impulse für die Mobilität mit Bussen und Bahnen zu setzen, andererseits schalteten die im Bund vertretenen Parteien ab Sommer 2016 in den Wahlkampfmodus. So konnten etwa mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) oder bspw. mit der vereinbarten Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur die Angebote im umweltfreundlichen ÖPNV gesichert werden. Zugleich war aber auch die Frage zu beantworten, welche verkehrspolitischen Kernforderungen mit Blick auf eine neue Legislaturperiode im Bund zu setzen sind.

VDV-Verbandsbeirat: Auftakt der verbandspolitischen Arbeit 2016

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

VDV-Verbandsbeirat: Die Mitglieder und Gäste des VDV-Verbandsbeirates diskutierten im Januar 2016 in der Landesvertretung Mecklenburg-Vorpommern über die ÖPNV-Finanzierung und über Innovationen im SGV

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 vor der Bundestagswahl mit Blick auf den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) und den Schienengüterverkehr (SGV) zusammen. Im Mittelpunkt der Diskussion standen dabei die Auswirkungen von pauschalen Finanzausweisungen des Bundes an die Länder sowie die Förderung von Innovationen im SGV.

und B'90/Die Grünen im Rahmen von parlamentarischen Frühstückten fortgesetzt. So trafen sich im April 2016 Verkehrs-, Haushalts- und Umweltpolitiker der im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien mit den Spitzen des Verbandes im VDV-Hauptstadtbüro, um über das parteiübergreifend verfolgte Ziel zu beraten, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr zu reduzieren. Darüber hinaus fand im Juni 2016 erstmals ein partei- bzw. fraktionsübergreifendes Frühstück mit Mitarbeitern von Fraktionen und Abgeordnetenbüros statt. „Die Rolle des ÖPNV in der Stadt der Zukunft“ war hier das Leitthema.

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



Kongress-kommunal der KPV in Bielefeld: Ulrich Jaeger (links), Geschäftsführer der WSW mobil GmbH, spricht im November 2016 beim Forum Daseinsvorsorge

Parlamentarische Frühstücke beim VDV

Der Austausch mit der Politik über die unterschiedlichen Vorschläge zur zukünftigen Ausgestaltung der Finanzierung des ÖPV, zu fairen Wettbewerbsbedingungen und zur Steigerung der Produktivität im SGV wurde in den Folgemonaten mit den Fraktionen von CDU/CSU, SPD, Die Linke



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 stehen im Hauptstadtbüro am Leipziger Platz vor allem Gespräche und die Kontaktpflege in lockerer Atmosphäre ohne Tagesordnung im Mittelpunkt des Abends.

Im Herbst 2016 haben mehr als 160 Gäste teilgenommen und nutzten die Veranstaltung für einen regen Austausch zu den aktuellen verkehrspolitischen Herausforderungen. Vor allem die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen, die auch Auswirkungen auf die ÖPNV-Finanzierung hat, dominierte an diesem Abend die Gespräche. So wurde die Umwandlung der Entflechtungsmittel in einen Festbetrag am Umsatzsteueraufkommen ab 2020 kritisiert. Dieser ist aus Sicht des VDV kein hinreichender Finanzierungsausgleich, da die nötige Zweckbindung der Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur fehlt.

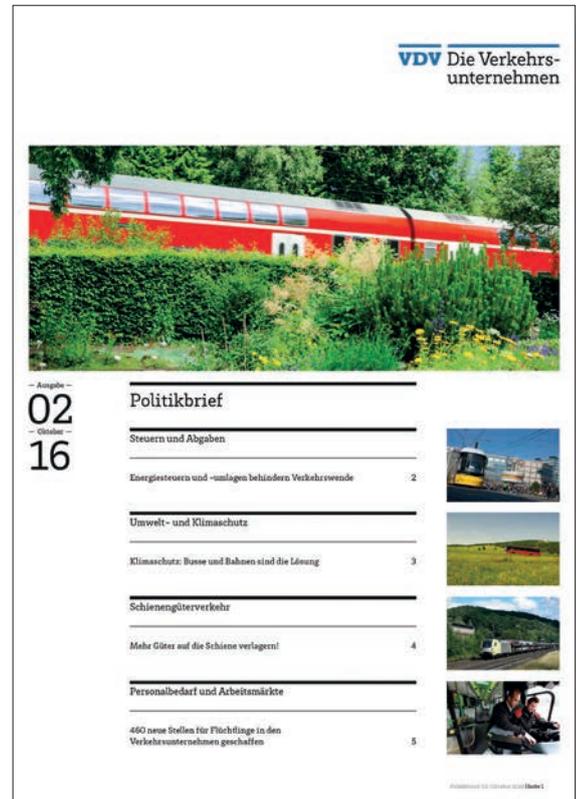


Rheinischer Abend 2016: Jürgen Fenske, Präsident des VDV, hält die Begrüßungsrede im VDV-Hauptstadtbüro

VDV-Politikbrief

Ideen und Vorschläge zur zukünftigen Finanzierung des ÖPV beinhaltet auch 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 berichteten die Ausgaben des VDV-Politikbriefes über viele weitere Branchenthemen: Im Bereich ÖPV ist etwa die Wertsteigerung von Immobilien durch ÖPNV-Angebote oder der Personalbedarf bei Nahverkehrsunternehmen zu nennen. In der Sparte SGV dominierte vor allem der Klimaschutzbeitrag der Bahnen bzw. des kombinierten Verkehrs (KV) die Themensetzung in den VDV-Politikbriefen.

Aber auch viele Querschnittsthemen fanden ausreichende Berücksichtigung. Hier ist etwa der höhere Förderbedarf für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE), die Belastungen von Bussen und Bahnen durch Energiesteuern und -umlagen oder



auch der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung zu nennen, der eine Senkung der CO₂-Emissionen im gesamten Sektor Verkehr bis zum Jahr 2030 um rund 40 Prozent vorsieht (gegenüber 1990).

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/politik.aspx zum Download bereit.

Norbert Mauren

Leiter Politische Planung,
Bund-Länder-Koordinierung
T 030 399932-17
mauren@vdv.de

Barrierefreiheit: neue Anforderungen aus Brüssel

Fahrkarten- und Check-in-Automaten, Systeme für Echtzeitinformationen, Websites, aber auch Verkehrsdienstleistungen und Infrastruktur könnten schon bald neuen Anforderungen aus einer europäischen Richtlinie unterworfen sein.

Während das Vierte Eisenbahnpaket nach dreijährigen Verhandlungen 2016 beschlossen wurde, erfordert inzwischen ein neues verkehrsträgerübergreifendes Thema die Aufmerksamkeit des Europabüros des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): die Barrierefreiheit.

Produktrichtlinie mit politischer Brisanz

Bereits im Dezember 2015 legte die EU-Kommission ihren Richtlinienentwurf zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (European Accessibility Act) vor. Die Richtlinie betrifft eine Vielzahl von Sektoren (u. a. Medien, Kultur, Verkehr) und wurde von der Generaldirektion Beschäftigung, Soziales und Integration (DG EMPL) der EU-Kommission erarbeitet. Obwohl der Vorschlag wie eine klassische Produktrichtlinie aufgebaut ist, erhebt der Text den Anspruch, auch Dienstleistungen und Infrastruktur zu regulieren – aus Sicht des VDV ein methodisch verfehltes Vorgehen. Darüber hinaus ist dieser Richtlinienentwurf höchst politisch: Kaum jemand behandelt das Thema als technische Produktrichtlinie, vielmehr wird diskutiert, wie viel Integration Menschen mit Behinderungen in verschiedenen Bereichen ihres täglichen Lebens erfahren sollen. Die Finanzierung der geforderten Maßnahmen wird dabei weitestgehend ausgeblendet.

Im Kern des Richtlinienentwurfs steht die Verpflichtung, bestimmte Produkte (z. B. Rechner, Selbstbedienungsterminals, Telefone, Medieneinrichtungen etc.), Dienstleistungen (Mediendienste, Personenbeförderungsdienste, Bankdienstleistungen, elektronischer Handel etc.) und die Verkehrsinfrastruktur barrierefrei zu gestalten. Im Anhang der Richtlinie wird dargelegt, welchen Anforderungen dazu jeweils entsprochen werden muss.

Der Text der EU-Kommission sieht für den Verkehrssektor vor, dass die Personenbeförderungsdienste und die dafür verwendeten Websites, mobilgerätebasierten Dienstleistungen, intelligenten Ticketerminals und Terminals für Echtzeitinformationen sowie Selbstbedienungsterminals, Fahrausweisautomaten und Check-in-Automaten barrierefrei gestaltet bzw. entsprechend nachgerüstet oder ausgetauscht werden müssen. Der Vorschlag sieht keinen Bestandsschutz für die Automaten vor, was vom VDV und den Dachverbänden Union Internationale des Transports Publics (UITP) und

Community of European Railways (CER) stark kritisiert wird.



Obwohl der Richtlinienentwurf damit begründet wird, dass das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von „Menschen mit Behinderungen“ umgesetzt werden muss, bezieht sich der Text tatsächlich auf „Menschen mit funktionalen Einschränkungen, darunter Menschen mit Behinderungen“ – eine weit definierte Gruppe, die dann einen Rechtsanspruch auf barrierefreie Verkehrsdienstleistungen entsprechend dieser Richtlinie hätte.

Für öffentliche Aufträge und Konzessionen, für öffentliche Personenverkehrsdienste nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-T) und bestimmte EU-Finanzierungsinstrumente gelten sogar weitergehende Anforderungen, die u. a. die bauliche Umwelt, Anlagen, Fahrzeuge, Ausrüstung, Produkte sowie die internen Vorgehensweisen, Strategien und Verfahren zur Dienstleistungsausführung umfassen. Aus Sicht des VDV würden derartige Vorgaben stark in die Kompetenzen der Kommunen und Unternehmen eingreifen, die Qualität des ÖPNV und die Maßnahmen zur Barrierefreiheit vor Ort selbst festzulegen.

Ist ein Wirtschaftsakteur – bzw. im Fall von öffentlichen Aufträgen, Konzessionen und Vergaben nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine Behörde – mit einer unverhältnismäßigen Belastung aufgrund der Barrierefreiheitsanforderungen konfrontiert und möchte diese daher nicht umsetzen, so kann er dies der Marktaufsichtsbehörde bzw. der EU-Kommission melden, wobei die Belastung nachzuweisen ist. Der VDV kritisiert den dadurch entstehenden erheblichen Verwaltungsaufwand.

Mit Blick auf die Infrastruktur sieht der Kommissionsvorschlag vor, dass es den Mitgliedstaaten überlassen bleibt, ob sie die Anforderungen aus dem European Accessibility Act übernehmen wollen oder nicht.

Komplexe Verhandlungen mit vielen Zuständigen

Im Rat der Europäischen Union äußerten mehrere EU-Mitgliedstaaten Kritik an dem Richtlinienvorschlag der EU-Kommission. Die Position des VDV und einiger Mitgliedstaaten, den Verkehrsbereich völlig aus der Richtlinie zu streichen, konnte sich allerdings nicht durchsetzen. Die Verhandlungen werden in der Ratsformation „Beschäftigung, Sozialpolitik, Gesundheit und Verbraucherschutz“ geführt; somit sind die Verkehrsministerien nur beteiligt und führen die Verhandlungen nicht selbst, was das Berücksichtigen von Anmerkungen der Verkehrsexperten erschwert.

Auch im EU-Parlament findet der Vorschlag, den Verkehrsbereich ganz aus der Richtlinie herauszuhalten, keine Mehrheit. Auch hier obliegt die Federführung dem Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO), wohingegen der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) lediglich eine Stellungnahme zu den Passagen des Gesetzesvorschlags abgibt, die nur den Verkehr betreffen; der erste Entwurf dieser Stellungnahme des Berichtstatters Keith Taylor (UK, Fraktion der Grünen/Europäische Freie Allianz (EFA)) wurde am 3. Januar 2017 im Entwurf veröffentlicht und geht leider in mehreren Punkten sogar noch über den Kommissionsentwurf hinaus. So sollen z. B. die im Kommissionsvorschlag als optional enthaltenen Anforderungen an die Infrastruktur nach Vorstellung des TRAN-Berichtstatters obligatorisch werden – mit der Einschränkung, dass dafür das Geld vorhanden sein muss. Es ist allerdings zu erwarten, dass andere Fraktionen den Bericht noch ändern werden. Entsprechende Änderungsvorschläge wurden am 21. Februar veröffentlicht.

Schulterschluss mit dem Deutschen Städtetag und Wahlkreisbesuche

Im Mai 2016 brachte sich der VDV mit einer ersten Stellungnahme in die Diskussion in Brüssel ein. Der VDV war zudem einer der ersten Verbände, die im September 2016 konkrete Änderungen am Gesetzesvorschlag der EU-Kommission anregten. Gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag (DST) wurde im Januar ein Brief an die deutschsprachigen Europaabgeordneten in den beteiligten Ausschüssen geschickt, worin auf die problematischen Stellen in diesem Richtlinienentwurf für die Städte und Gemeinden hingewiesen wurde. Auch mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) steht der VDV diesbezüglich in Kontakt. In Brüssel führte das VDV-Europabüro sowohl mit der EU-Kommission als auch mit den federführenden Europaabgeordneten und politischen Beratern im Parlament regelmäßig

Gespräche zu diesem Thema und flankierte diese in einigen Fällen – unterstützt durch engagierte VDV-Mitgliedsunternehmen – durch Gespräche oder Exkursionen im Wahlkreis der Abgeordneten. Dabei konnten VDV-Mitgliedsunternehmen ihren Mitgliedern des EU-Parlaments selbst darlegen, was zur Steigerung der Barrierefreiheit bereits getan wird und welche Auswirkungen der European Accessibility Act auf das Unternehmen hätte.

Die Eisenbahnfahrgastrechte schon im Blick

Mit großer Wahrscheinlichkeit wird sich der European Accessibility Act auch auf die für 2017 angekündigte Revision der Fahrgastrechteverordnung im Eisenbahnverkehr (Verordnung (EG) Nr. 1371/2007) auswirken. Unter anderem will die EU-Kommission dabei die Ausnahmeregelungen prüfen und ist nach eigenen Angaben bemüht, die derzeitige Situation, in der von allen Verkehrsträgern nur die Eisenbahn im Falle von höherer Gewalt Schadensersatz an ihre Fahrgäste zahlen muss, zu korrigieren. Gegen letzteren Vorschlag dürfte es jedoch mindestens im EU-Parlament Widerstand geben. Der VDV hat daher bereits 2016 das europäische und in Brüssel viel gelesene Mediennetzwerk EurActiv auf die ungleiche Situation, in der sich die Eisenbahnen insbesondere gegenüber den Fluglinien befinden, aufmerksam gemacht. Dort wurde das Thema recherchiert und in einem Artikel dargestellt. Ferner hat EurActiv einen Kommentar von Oliver Wolff zu diesem Thema veröffentlicht.

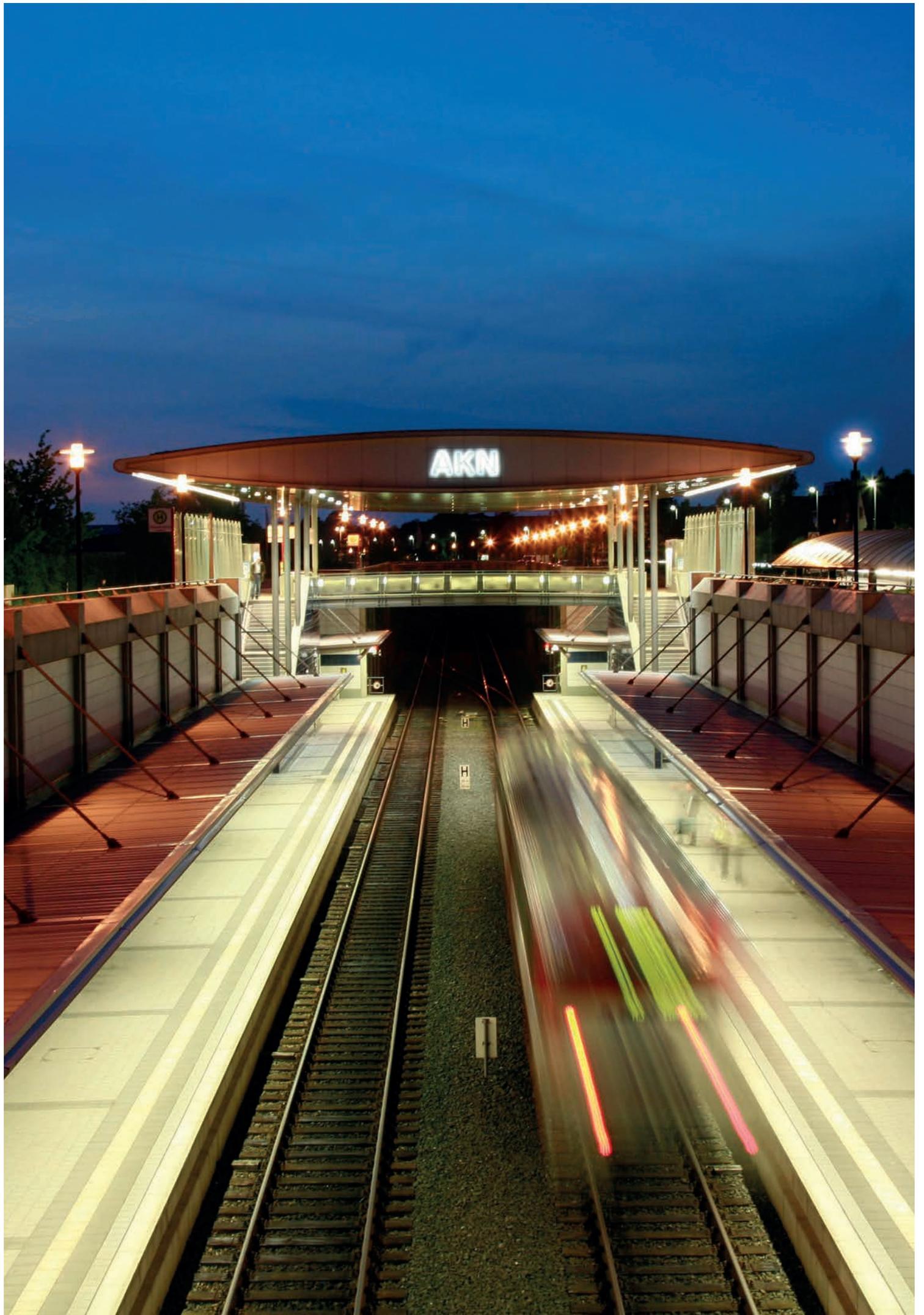
Bei aller Vorbereitung auf die Zukunftsthemen liegt der Fokus derzeit weiterhin auf dem European Accessibility Act und der Frage, welche zusätzlichen Anforderungen und Kosten neben allen bisherigen Bemühungen in Richtung „vollständige Barrierefreiheit“ möglicherweise auf unsere Unternehmen zukommen. Das VDV-Europabüro setzt sich hier für einen sinnvollen Kompromiss ein, der unserer Branche gerecht wird.

Annika Stienen

Leiterin VDV-Europabüro Brüssel

T 0032 2 663 6633

stienen@vdv.de



Wirtschaft und Recht

Stromsteuer in Europa: Deutschland bremst den Klimaschutz und benachteiligt den Wirtschaftsstandort

Die Preise an den Strombörsen sinken seit 2008, während der staatlich verursachte Kostenanteil stetig steigt. Die Belastung mit Steuern und Abgaben beträgt für die Verkehrsunternehmen mittlerweile 74 Prozent. Auf die Stromsteuer entfällt hiervon ein Betrag in Höhe von 151 Mio. Euro p. a.. Wenn Deutschland ernsthaft Vorreiter der Klimawende sein will, führt kein Weg an der Entlastung des Strompreises vorbei. Die EU-Gesetzgebung eröffnet hierfür ausreichende Möglichkeiten, die von fast allen anderen EU-Partnern genutzt werden.

Im November 2016 trat das Pariser Klimaschutzabkommen in Kraft, an dem 55 Staaten, die für mindestens 55 Prozent der Treibhausgasemissionen stehen, ihre Ratifizierungsurkunde hinterlegt haben. Um die daraus resultierende Bringschuld zu erfüllen, wurde am 14. November 2016 vom Bundeskabinett der Klimaschutzplan 2050 verabschiedet. Dieser legt das konkrete Ziel fest, die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich, welche 30 Prozent des gesamten Endenergieverbrauchs in Deutschland ausmachen, bis 2030 um 40 Prozent (gegenüber 1990) zu senken. Dieser Erfolg soll maßgeblich durch die Elektrifizierung des Verkehrssektors sowie die Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Personenverkehr erzielt werden.

Für beide Ziele ist der Strompreis ein entscheidender Erfolgsfaktor, da sowohl die ÖPNV-Schienefahrzeuge als auch der wirtschaftliche Betrieb der für die Verkehrswende unbedingt erforderlichen Elektrobusse maßgeblich von der Höhe des Strompreises abhängen. Dieser wird derzeit jedoch mit Steuern und Abgaben in Höhe von 74 Prozent belastet, wovon die Stromsteuer mit einem Anteil von 7 Prozent und einem Gesamtbetrag in Höhe von 151 Mio. Euro einen wichtigen Kostenanteil darstellt. Deutschland ist damit bei der Strombesteuerung gemeinsam mit Österreich Spitzenreiter in Europa und ein Hochsteuerland.

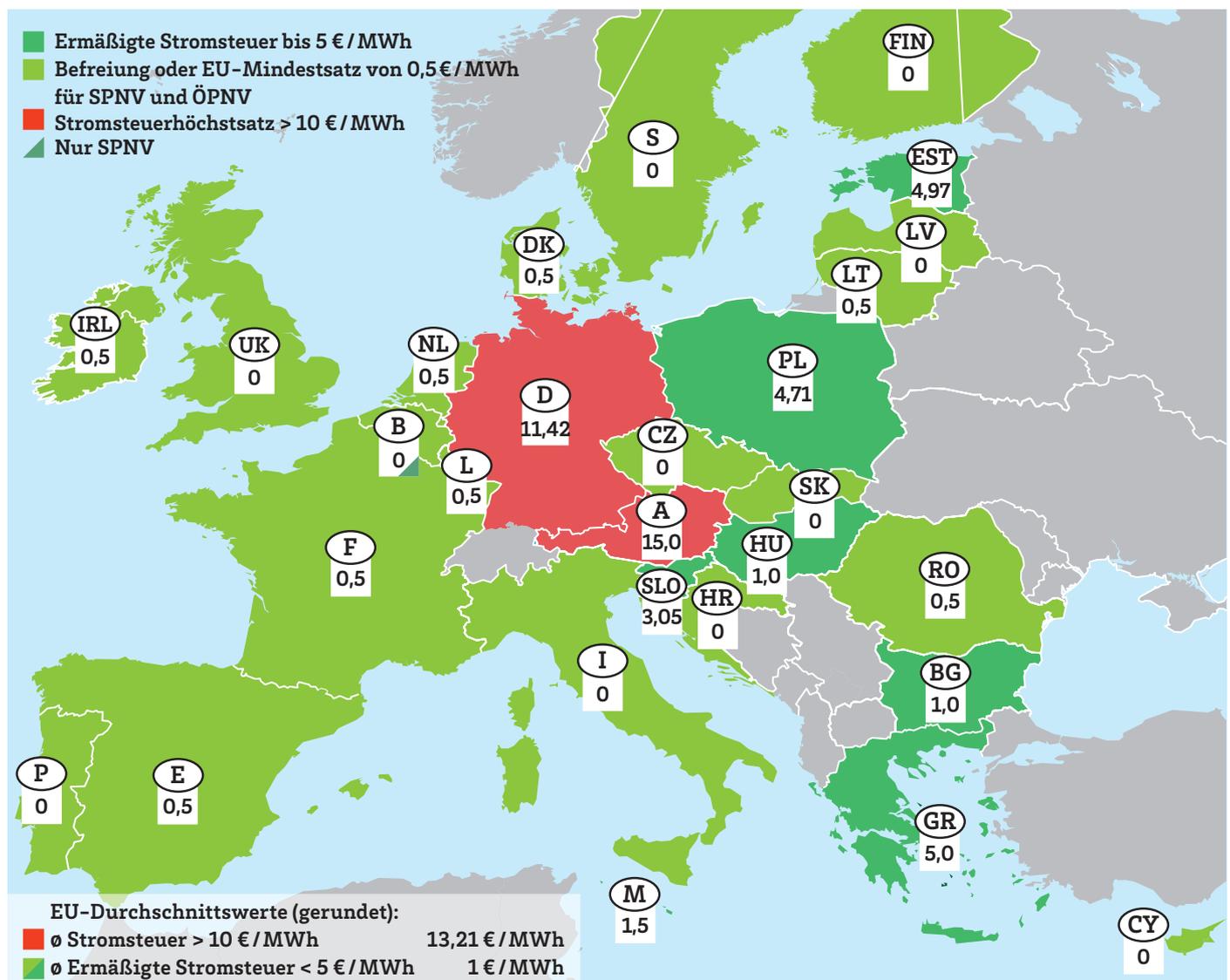
Eine Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Förderung der Elektrifizierung des ÖPNV findet jedoch im Vergleich zum Individualverkehr nur geringfügig statt. Dies ist umso weniger verständlich, als gerade der ÖPNV die besten Möglichkeiten bietet, Vorreiter ökologischer, wirtschaftlicher und effizienter Verkehrsangebote zu sein. Die Wirkung einer echten Entlastung wäre hier viel effizienter und hätte damit eine völlig andere Qualität als Befreiungstatbestände für andere Verkehrsmittel, insbesondere im Individualverkehr. Aus diesem Grund fordert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seit vielen Jahren zumindest die gesetzliche Gleichstellung von Elektro- und Hybridbussen

mit Schienenfahrzeugen. Dies wurde jetzt in das Zweite Gesetz zur Änderung des Energie- und Stromsteuergesetzes aufgenommen und führt zu einer Besteuerung in Höhe von 11,42 Euro/MWh statt wie bisher 20,50 Euro/MWh für Elektro- und Hybridbusse.

Um die Klimaschutzziele 2050 zu erreichen und den Wettbewerb zu stärken, ist jedoch ein Blick in das übrige Europa wichtig. Das EU-Recht bietet hierfür in der Energiesteuerrichtlinie den erforderlichen Handlungsspielraum. Artikel 5 Satz 1 3. Spiegelstrich i. V. m. Art. 15 Abs. 1e) Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. 10. 2003 ermöglicht die Senkung des Stromsteuersatzes auf den EU-Mindestsatz von 0,50 Euro/MWh oder eine vollständige Befreiung des ÖPNV von der Stromsteuer. Diese von der EU ermöglichte und gewünschte Lenkungswirkung hin zur Elektromobilität wird mittlerweile von 25 der 27 EU-Staaten ganz oder teilweise genutzt. So gewähren 18 der 27 EU-Länder die vollständige Befreiung von der Stromsteuer oder besteuern Strom maximal mit dem EU-Mindestsatz von 0,5 Euro/MWh – so z. B. Portugal, Spanien, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden und Finnland. Weitere sieben EU-Länder erheben eine Stromsteuer in Höhe von 5,0 Euro/MWh oder weniger, wie z. B. Polen, Estland, Ungarn oder sogar das finanzschwache Griechenland. Lediglich Deutschland und Österreich gehören mit über 10 Euro/MWh gemeinsam zu den Schlusslichtern in Europa (siehe Karte).

Die hieraus resultierende Benachteiligung wird sich sogar noch verstärken, da aufgrund des Klimaplanes 2050 der gewünschte Stromverbrauch weiter steigt und mit ihm die Stromsteuerbelastung. Da die Unternehmen wegen ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben in der Daseinsvorsorge bereits jetzt keine Gewinne erwirtschaften können, führt die zunehmende Belastung des Strompreises zu einer Erhöhung der Verluste. Dadurch steigt der Subventionsbedarf im Verkehrssektor in Deutschland weiter an und hemmt die schnelle und konsequente Umsetzung der Elektrifizierung im Gegensatz zu den EU-Nachbarländern.

Stromsteuer in Europa: Besteuerung der Personenbeförderung



© VDV 2016 | Quelle: Europäische Kommission Excise Duty Tables; Stand Juli 2016, vereinfachte Darstellung; eigene Recherchen · R 2003/96/EU-Mindeststeuersatz von 0,5 €/MWh für geschäftlich genutzten Strom.

Ergänzend ist hinzuzufügen, dass Deutschland für den öffentlichen Personenverkehr nicht nur für die Stromsteuer, sondern auch für die Umsatz- und Energiesteuer ein Hochsteuerland ist. In keinem dieser Steuerbereiche werden die von der EU eingeräumten Möglichkeiten ausgenutzt. Dies benachteiligt den Wirtschaftsstandort gegenüber den Nachbarländern und den Wettbewerb gegenüber dem Flug- und Straßenverkehr.

Die anderen EU-Länder nutzen die steuerlichen Lenkungsmöglichkeiten sehr viel konsequenter für die Verkehrswende, während Deutschland keine gleichwertigen Anstrengungen unternimmt.

Die Klimawende wird jedoch nur gelingen, wenn sie nicht halbherzig angegangen wird. Hierfür ist jetzt der richtige Zeitpunkt.

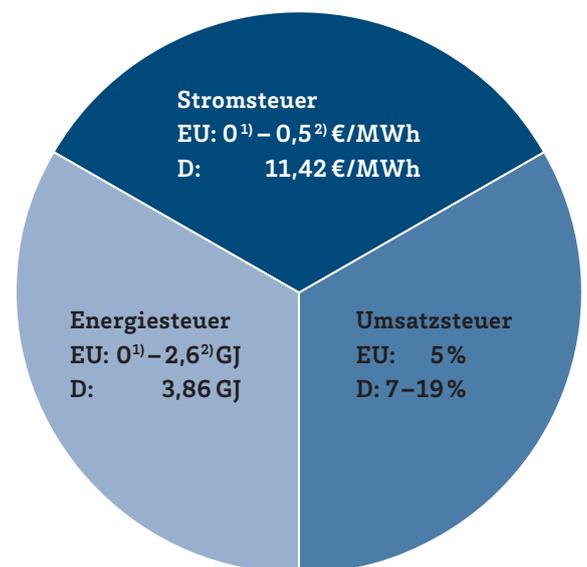
Petra Maring

Steuern

T 0221 57979-112

maring@vdv.de

Steuersenkungspotenziale nach EU-Recht



© VDV 2016 | Quelle: Europäische Kommission Excise Duty Tables; Stand Juli 2016; vereinfachte Darstellung; eigene Recherchen; GJ=Gigajoule | ¹⁾Befreiung · ²⁾EU-Mindestsatz

Verkehrsunternehmen wollen digitale Vernetzung – Initiatoren beauftragen Planung von *Mobility inside*

Die Digitalisierung im Umgang mit den Kunden für die Branche umsetzbar gestalten heißt, Agilität mit Solidarität zu verbinden. Ein Kreis von Initiatoren treibt die Vernetzungsinitiative voran. Das Ziel ist die interoperable, branchengeführte und multimodale Mobilitätsplattform *Mobility inside*.

Durch die hohe Verfügbarkeit von Smartphones und die Geolokalisierung von Fahrzeugen können zunehmend verschiedene Verkehrsmittel den Kunden in Echtzeit unterwegs angeboten werden. Neben die Information treten auch die Buchung und Ticketausgabe (Online- oder Handyticket) sowie weitere Services. Hinter der Anwendung auf dem Smartphone oder im Internet stehen Mobilitätsplattformen, die die Daten der einzelnen Anbieter bisher meist auf lokaler Ebene oder durch Weiterleitung auf die Buchungsseiten der einzelnen Angebote verbinden. Eine Flächendeckung und Interoperabilität ist aber aus verschiedenen Gründen bislang nicht erreicht. Eine Gruppe von Mitgliedern im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Initiatorenkreis) hat unter Koordination des VDV aktiv Schritte unternommen, um die digitale Vernetzung unter dem Titel *Mobility inside* überregional zu entwickeln.

Integrator statt Lohnkutscher

Der ÖPNV soll das Rückgrat einer multimodalen und digital organisierten Mobilität bleiben. Durch die gemeinsame digitale Vernetzung der Angebote werden die lokalen Verkehrsunternehmen (VU) und Verkehrsverbünde (VV) die am Markt sichtbaren Integratoren für multimodale Reisen. Sie steigern ihre Wettbewerbsfähigkeit für digitale Geschäftsmodelle und vermeiden es, zum Drittanbieter und damit zum „Lohnkutscher“ zu werden.

Gemeinsamkeit erhöht Chancen

Die gemeinsame Herangehensweise im Rahmen der Vernetzungsinitiative bietet darüber hinaus weitere politische und finanzielle Chancen. So droht der Branche ohne überzeugende eigene digitale Lösungen der Verlust des Rechts des exklusiven Ticketverkaufs. Die Stärkung der eigenen Marken sorgt dagegen für eine langfristige Bindung der Kunden an die VU/VV. Der Beweis von Kundenfreundlichkeit und digitaler Kompetenz ist auch geeignet, die politische Akzeptanz des ÖPNV zu steigern. Wirtschaftliche Vorteile können durch synergetische Lösungen und durch das Heben von Skaleneffekten bei Produktion und Betrieb von *Mobility inside* erreicht werden.

Lokale Marken sind die Basis

Der starke Markenauftritt der VU/VV bleibt erhalten und dient als Integrator, aber auch als Katalysator für ein vernetztes Ticketing. Die VU/VV behalten ihre Zuständigkeit über die jeweilige Tarifentwicklung.

Die Vernetzungsinitiative ermöglicht den digitalen Zugang der Kunden zu allen Tarifen. Um die Plattform im vollen Umfang nutzen zu können, ist geplant, die vorhandenen Tarif- und Verbindungsdaten in einer digital standardisierten Form anzulegen. Die VU/VV bleiben die Vertragspartner gegenüber ihren Kunden. Dies gilt auch, wenn ein VU/VV Tickets im vernetzten System für einen anderen Raum verkauft.



Mobility inside
alles einfach nutzen

Konkrete Schritte

Die VU/VV des Initiatorenkreises haben den Auftrag erteilt, die notwendigen Unterlagen für eine Umsetzung von *Mobility inside* zu erarbeiten. Wesentlich sind das Geschäftsmodell und die unterschiedlichen Varianten des Finanzierungsmodells einschließlich möglicher Beiträge aus Industrie oder Werbung. Ebenso gehören die Gründungsvorbereitungen für die Gesellschaftsstruktur und für die Verträge dazu. Diese werden Regelungen für die Vertriebsrechte und den gemeinsamen Umgang mit Kunden-, Tarif-, Fahrplan- und Echtzeitdaten sowie Möglichkeiten für das Einspielen von kommunalen Redaktionsinhalten enthalten. Darüber hinaus wird ein technisches Gesamtkonzept unter Berücksichtigung unterschiedlicher Digitalisierungsstände in den VU/VV erstellt.

Kommunikation und Verbreitung

Ausgehend von der durch den Initiatorenkreis betriebenen Vernetzungsinitiative sollen die übrigen VU/VV im VDV, aber auch weitere Mobilitätsanbieter für *Mobility inside* gewonnen werden. Erst hierdurch kann das Ziel eines multimodalen und flächendeckenden digitalen Mobilitätsangebotes für den Kunden realisiert werden. Wer sich informieren möchte, kann hierzu auf www.mobilityinside.de Filme ansehen und Broschüren herunterladen.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

Das neue Reiserecht und seine Auswirkungen auf den ÖV

Die Vorstellung, dass das Pauschalreiserecht den ÖPNV betrifft, ist zumindest nicht offensichtlich. Entsprechend waren die Belange des ÖPNV bei der Erstellung des ersten Referentenentwurfs auch nicht im Fokus. Deshalb wären danach Kombitickets und multimodale Verkehre in weiten Teilen dem Reiserecht mit seinen umfangreichen Informations- und Haftungspflichten unterfallen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) konnte dies durch intensive Information und Einflussnahme vor Erstellung der Kabinettsvorlage verhindern.

Mallorca im ÖPNV: Was sich auf den ersten Blick sehr angenehm anhört, sollte in gewisser Weise tatsächlich kommen – jedoch nicht mit Sonne, Sand und Meer, sondern mit vorvertraglichen Informationspflichten, Haftungs- und Beistandspflichten oder auch einer eigenen Insolvenzabsicherung.

Umsetzung der neuen EU-Richtlinie

Hintergrund dieses Szenarios ist die neue Richtlinie (EU) 2015/2302 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen. Nach dieser Richtlinie sind regelmäßig bestimmte Verpflichtungen einzuhalten, wenn zwei Reiseleistungen verbunden werden. Eine Reiseleistung ist hierbei entweder

- die Beförderung von Personen,
- eine Übernachtung,
- eine Vermietung eines Kraftfahrzeugs oder
- jede andere touristische Leistung, die nicht wesensmäßig Bestandteil einer Reiseleistung im vorgenannten Sinne ist.

Beförderung im Sinne der Richtlinie ist jedoch nicht nur ein Flug, sondern kann auch eine Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Somit bestand die Gefahr, dass immer dann, wenn eine Beförderungsleistung mit einem anderen Angebot kombiniert wird (Stichwort Kombiticket, Multimodale Mobilität), eine Reiseleistung im Sinne der Richtlinie vorliegt und die o. g. Verpflichtungen einzuhalten sind.

Gesetzentwurf mit Belastungen für den ÖPNV

Der Referentenentwurf des zuständigen Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) ging sogar noch weiter. Während z. B. in der Richtlinie die Pauschalreise als „eine Kombination aus mindestens zwei verschiedenen Arten von Reiseleistungen für den Zweck derselben Reise“ (Unterstreichung durch den Verfasser) definiert wurde, hieß es im Gesetzentwurf, eine Pauschalreise sei „eine Gesamtheit von mindestens zwei verschiedenen Reiseleistungen für den Zweck derselben Reise“. Bei diesem Verständnis wäre bei gleichzeitiger Buchung schon die Verbindung einer Zug- mit einer Busfahrt als Pauschalreise anzusehen.

Ferner sieht die EU-Richtlinie vor, dass Reisen, die weniger als 24 Stunden dauern, nicht der Richtlinie unterfallen, falls keine Übernachtung inbegriffen

ist. Nach dem Referentenentwurf sollte das Pauschalreiserecht aber dann wieder gelten, wenn ihr Wert 75,00 Euro übersteigt. Die Einführung dieser Wertgrenze hätte damit zu einer deutlichen Ausweitung des Anwendungsbereichs des Reiserechts geführt. Denn bei dieser Wertgrenze hätten regelmäßig auch Konzertveranstaltungen oder Eintrittskarten bei bestimmten Sportereignissen, die mit An- und Abfahrtsberechtigungen verkauft werden, als Pauschalreise gegolten.

Forderungen des VDV umgesetzt

Wegen dieser und weiterer Punkte war es gut, dass der VDV frühzeitig den Kontakt mit dem BMJV und flankierend mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gesucht hat. Hierbei konnten frühzeitig die Probleme adressiert und die Ministerien von notwendigen Änderungen überzeugt werden. Daher erreichten wir, dass alle Regelungen aus dem Referentenentwurf, die für die VDV-Unternehmen negative Relevanz gehabt hätten und nicht im Rahmen einer Eins-zu-eins-Umsetzung der Richtlinie zwingend sind, schon für die Kabinettsvorlage aus dem Gesetzentwurf gestrichen wurden.

Ausblick

Konnte bei der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/2302 vieles im Sinne der VDV-Unternehmen erreicht werden, können die Regelungen der Richtlinie selbst im deutschen Gesetzgebungsverfahren natürlich nicht aufgehoben werden. So müssen weiterhin Kombinationsangebote von ÖPNV-Karten mit Mietwagen auch unter reiserechtlichen Gesichtspunkten betrachtet werden. Zu ändern ist dies nur über eine Novellierung der Richtlinie. Für die Umsetzung in das deutsche Recht zeigt der Fall zwei wichtige Punkte für das Lobbying auf: Erstens wird die Bedeutung europäischer Regelungen immer wichtiger und zweitens müssen auch auf den ersten Blick nicht sofort erkennbar wichtige Rechtsbereiche auf eventuelle Auswirkungen auf den ÖPNV untersucht werden.

Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

Änderung der VO 1370/2007: Querverbundschrädliche Regelung verhindert

Mit der Ver6ffentlichung der 4nderungen zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Amtsblatt der Europ4ischen Union am 23. Dezember 2016 ist ein l4nger als dreieinhalb Jahre dauernder Gesetzgebungsprozess zu Ende gegangen, den der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) intensiv begleitet hat.

Die Europ4ische Kommission hatte Anfang 2013 im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets einen Vorschlag vorgelegt, der 6ber den Bereich der Eisenbahn hinaus umfassende 4nderungen vorsah, die f6r die Vergabe von Verkehrsleistungen mit Bus und Stra6en-, Stadt- und U-Bahn erhebliche nachteilige Auswirkungen gehabt h4tte. Damit war die EU-Kommission weit 6ber das eigentlich begr6uenswertes Ziel hinausgeschossen, den europ4ischen Eisenbahnmarkt dem Wettbewerb zu 6ffnen. Der Vorschlag traf daher nicht nur beim VDV auf umfangreiche Kritik.

Vom Parlamentsbeschluss 2014 bis zum Trilog 2016

Mit dem Beschluss des Europ4ischen Parlaments von Anfang 2014 wurden einige 6bertriebene Vorschl4ge der EU-Kommission abgemildert. Gleichzeitig wurde eine neue Regelung in den Raum gestellt, die – als Kollateralschaden – den kommunalwirtschaftlichen Querverbund in Deutschland unm6glich gemacht h4tte. Die Warnungen des VDV fanden dabei zun4chst im Parlament nicht ausreichend Geh6r, zumal es sich um eine tats4chlich nur in Deutschland bestehende Problematik handelt. Die anschlie6senden Verhandlungen im EU-Verkehrsministerrat ergaben dann in diesem und in weiteren Punkten eine deutliche Verbesserung.

Nachdem die Positionen von Kommission, Parlament und Verkehrsministerrat vorlagen, wurde 2015/2016 im sog. Trilog 6ber einen Kompromiss verhandelt, der dann im April 2016 auch erzielt wurde. Auch dieser Prozess wurde vom VDV intensiv begleitet.

Querverbund weiterhin zul4ssig

Der Federstrich des Gesetzgebers, der zur Abschaffung des Querverbundes gef6hrt h4tte, konnte vermieden werden. Die Verordnung wird nun eine Bestimmung enthalten, die deutlich macht, dass die Erf6llung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in geeigneter Weise ausgeglichen werden sollte, um die langfristige finanzielle Tragf4higkeit der 6ffentlichen Personenverkehrsdienste zu gew4hrleisten (Erw4gungsgrund 11, vgl. Art. 2a Abs. 2). Damit ist die allseits gew6nschte Aussage f6r ausk6mmliche 6PNV-Mittel enthalten, ohne dass gleichzeitig eine wesentliche S4ule dieser Finanzierung weggebrochen wurde.

Strategiepapiere und Spezifikationen

Anstelle der urspr6nglich vorgesehenen viel zu detaillierten und b6rokratischen Bestimmungen 6ber Transportpl4ne wird die ge4nderte Verordnung eine schlanke Regelung 6ber „Strategiepapiere f6r den 6ffentlichen Verkehr“ enthalten. Die in Deutschland auf Bundes- und Landesebene bestehenden Regelungen zu den Nahverkehrspl4nen f6llen den damit von Europa vorgegebenen Rahmen aus, sodass hierzu kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf entsteht. Soweit die neue Verordnung die Festlegung von „Spezifikationen“ regelt, bezieht sich dies nur auf Inhalte und bedeutet keinen zus4tzlichen Verfahrensschritt f6r die Aufgabentr4ger – auch insoweit besteht also kein Regelungsbedarf.

Transparenz

Unter den 4nderungen, die zuk6nftig nicht nur Eisenbahnverkehrsvertr4ge, sondern auch Vergaben bei Bus und Tram betreffen, ist eine Neuregelung hervorzuheben, die zu mehr Transparenz bei Ausschreibungen bzw. wettbewerblichen Vergabeverfahren f6hrt. Zum einen werden die Betreiber verpflichtet, den Beh6rden umfassende Informationen zur Verf6gung zu stellen, wobei der legitime Schutz vertraulicher Gesch4ftsinformationen zu wahren ist, zum anderen werden die Beh6rden verpflichtet, diese Informationen im Wettbewerb transparent zu machen.

Inkrafttreten Heiligabend 2017

Die 4nderungen treten am 24. Dezember 2017 in Kraft. Der VDV hat mit daf6r gesorgt, dass dies keinen gravierenden Einschnitt f6r die Vergabe von Verkehrsleistungen mit Bus und Tram bedeutet. F6r die Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen gilt ohnehin schon seit L4ngerem die im deutschen Recht festgelegte Pflicht zur Vergabe im Wettbewerb. Insgesamt werden sich also die Auswirkungen der 4nderungen in Deutschland in Grenzen halten.

Martin Sch4fer

*Personenbef6rderungsrecht, 6ffentliches Verkehrs-
wirtschaftsrecht und L4ndernahverkehrsrecht*
T 0221 57979-152
schaefer@vdv.de

Einheitliches Ticketlayout für VDV-Kombitickets

Nach der Veröffentlichung der VDV-Schriften 733 und 734, die die Gestaltung von Ticketlayouts für Print- und mobile Tickets definieren, werden die Ticketkooperationen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) „Fahren & Fliegen“ auf dieses Layout umgestellt. Der Aufwand, bundesweit ausgestellte Kombitickets zu kontrollieren, soll durch die Vereinheitlichung verringert werden – durch die Verwendung von Barcodes werden die Tickets zudem sicherer.

In den VDV-Ticketkooperationen „Fahren & Fliegen“ bieten die 13 angeschlossenen Verkehrsverbünde Kooperationspartnern wie der Siemens AG oder der thyssenkrupp AG die Möglichkeit, ihren Mitarbeitern die Flugan- und -abreise mit dem ÖPNV zu erleichtern. Die Tickets werden direkt von der Reiseabteilung ausgestellt – das Lösen eines Fahrausweises am Automaten entfällt am Start- und Zielort.

Die Buchhaltungsabteilungen der Partner sparen damit Abrechnungsaufwand ein, verschlanken die administrativen Prozesse und verbessern ihre Ökobilanz.

Verbesserte Sicherheit durch Barcodes

Die bisher mit uneinheitlichen Mustern ausgegebenen Fahrausweise entsprachen in vielen Punkten der Sicherheit nicht mehr dem Stand der Technik. Gleichzeitig nimmt die Verbreitung des VDV-Barcodes mit der Sicherheitsarchitektur der VDV-Kernapplikation stetig zu, sodass die Ausstattung mit Lesegeräten vielerorts kein Problem mehr darstellt. Vieles sprach schon lange für die Anwendung der Barcode-Technologie auch für „Fahren & Fliegen“.

Zwei Herausforderungen waren jedoch zu lösen: Erstens mussten die Partner ins Boot geholt werden. Das war insofern einfach, als Siemens und thyssenkrupp das gleiche Vertriebssystem anwenden und sich die Änderungen dort leicht anpassen und in Verträgen verankern ließen.

Zweitens musste ein Weg gefunden werden, die Tickets mit Barcodes nach dem VDV-Standard überhaupt wirtschaftlich über eine einfache Schnittstelle ausgeben zu können. Die Lösung bietet eine Serverapplikation, die in Zusammenarbeit mit der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH Aachen) entwickelt wurde und auch im Mobility-Broker Verwendung findet.

Seit dem Jahreswechsel 2016/2017 werden auf Basis der veränderten vertraglichen Grundlagen die „Fahren & Fliegen“-Kooperationen nun nach und nach auf barcodesichere Tickets umgestellt.

Ausgabe als mobiles Ticket

Die für die Partner einfache Variante stellt das Printticket nach den Layoutvorschriften der VDV-Schrift 734 dar. Das Ticket wird über eine Schnittstelle vom „Fahren & Fliegen“-Server ausgeliefert und einfach mit den Reiseunterlagen ausgedruckt.

Siemens geht jedoch andere Wege. Die Siemens-interne Travel-App für Mitarbeiter speichert alle Informationen zu Dienstreisen und auch die Tickets. Die „Fahren & Fliegen“-Fahrtberechtigungen werden hier im mobilen Layout nach der VDV-Schrift 733 im Smartphone sichtbar gemacht – die Mitarbeiter haben damit alle Services und Tickets in einer Hand.

Die in den Pilotprojekten bei thyssenkrupp und Siemens verwendeten Mustervertragsbedingungen und Layoutvorschriften bilden die Grundlage für die Abwicklung und den Ausbau der bestehenden und zukünftigen Kombiticketkooperationen.



Nils Laschinsky

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

Personal und Berufe in der neuen Mobilitätswelt

Der digital geprägte Strukturwandel in der Arbeitswelt verändert das Beschäftigungssystem und zieht Prozesse qualitativer und quantitativer Veränderungen in Berufen und Tätigkeiten nach sich. Beschäftigte müssen sich immer häufiger durch Weiterbildung und Stellenwechsel mit diesen Veränderungen arrangieren. Duale Ausbildungsberufe und berufliche Weiterbildung ermöglichen die notwendige Flexibilität für solche Anpassungsprozesse – auch in der Mobilitätsbranche.

Die neuen Möglichkeiten, welche die Digitalisierung für die Unternehmen und ihre Mobilitätsdienstleistungen schafft, werden Neubetrachtungen von Abläufen und Anforderungen in den Betriebs-, Instandhaltungs- und Verwaltungsbereichen auslösen. Hinsichtlich der konkreten Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Qualifikationen besteht ein nicht zu unterschätzender Analyse- und Forschungsbedarf.

Um diesem Bedarf Rechnung zu tragen, haben im Rahmen der Digitalen Agenda der Bundesregierung das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) die Initiative „Berufsbildung 4.0 – Fachkräftequalifikationen und Kompetenzen für die digitalisierte Arbeit von morgen“ ins Leben gerufen. Die Initiative betrachtet die Herausforderungen unter drei Gesichtspunkten: mittels eines Berufe- und Branchen-Screenings, durch eine Analyse des qualitativen Fachkräftebedarfs auf mittlere Sicht und durch eine Diskussion zur Bedeutung von Medienkompetenz als berufsübergreifende Schlüsselkompetenz.

Strategische Bildungs- und Personalpolitik

Die Bildungs- und personalpolitischen Aktivitäten des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) reihen sich in mehrfacher Hinsicht in diese Strategie ein:

Der vor 20 Jahren geschaffene Ausbildungsberuf Kaufmann/-frau für Verkehrsservice, in dem aktuell rund 1 000 Lehrstellen zur Verfügung stehen, hat einen Perspektivwechsel vor sich. Die Verkehrsgewerkschaften, die Unternehmen und der VDV haben sich Ende 2015 darauf verständigt, den Ausbildungsberuf in Richtung eines erweiterten kaufmännischen Berufs Kaufmann/-frau für Mobilität weiterzuentwickeln. Die von den Sozialpartnern beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beantragte Neuordnung ist genehmigt worden und hat im Januar 2017 mit einer vorgeschalteten Evaluation des Ausbildungsberufs begonnen. Der VDV ist Mitglied im entsprechenden Projektbeirat des BIBB.

Der Ausbildungsberuf Eisenbahner/-in im Betriebsdienst (EiB) ist eines von zwölf Berufsbildern, die im Rahmen der BMBF/BIBB-Initiative

„Berufsbildung 4.0“ konkret untersucht werden. Dies ist nicht nur der Tatsache geschuldet, dass der EiB einer der „Mangelberufe“ schlechthin ist, was sich im immensen Mismatch zwischen Fachkräftebedarf und Arbeitsmarktangebot widerspiegelt; der Beruf unterliegt bereits heute starken Digitalisierungs- und Wettbewerbstendenzen.

Seit 2010 verfügt der VDV über ein System beruflicher Bildungswege (SyBil), das über die VDV-Akademie in Form von Lehrgängen und Qualifizierungsmaßnahmen die Branchenbeschäftigten in verschiedenen Funktionen und Berufsbildern wie z. B. Betriebsleitern, Fachwirten, Fahrlehrern und Verkehrsmeistern ausbildet. SyBil lehnt sich in seiner Struktur an die Stufen des Deutschen Qualifikationsrahmens (DQR) an. Anspruch ist es, neue Trends und Anforderungen, die sich in der Arbeitswelt abzeichnen, frühzeitig und flexibel in ein kompetenzbasiertes Lernen zu übersetzen.

Gemeinsam mit der VDV-Akademie untersucht der VDV in mehreren Projekten, welche Auswirkungen die Digitalisierung auf Tätigkeiten, Berufe und Arbeitsprozesse haben wird. So werden die neuen Anforderungen an Kundenberater/-innen im BMBF-geförderten Projekt „Professionelle Mobilitätsberatung für multimodale Verkehrskonzepte im Kontext der Elektromobilität“ (ProMobiE) untersucht. Der Abschlussbericht nebst Empfehlungen ist im Februar 2017 erschienen. Gemeinsam mit dem Institut der deutschen Wirtschaft (iw) in Köln veranstalten wir Workshops in einem innovativen und lernintensiven Format, in denen gemeinsam mit betrieblichen Experten die Auswirkungen des digitalen Wandels auf Arbeit und Arbeitsorganisation für die verschiedenen branchenbezogenen Unternehmensbereiche untersucht werden. Daraus werden bereichs- und tätigkeitsbezogene sog. digitale Landkarten entstehen, die der Öffentlichkeit im Rahmen des 8. VDV-Personalkongresses im September 2017 vorgestellt werden.

Michael Weber – Wernz

Bildung
T 0221 57979-171
weber-wernz@vdv.de

Der PlusBus: Baustein eines differenzierten und integrierten Bahn-Bus-Angebots auf regionalen Hauptachsen

Die Konzentration privater und öffentlicher Einrichtungen in den zentralen Orten ländlicher Regionen erfordert ein hohes Maß an Mobilität. Wo kein Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vorhanden ist, übernimmt der Bus als hochwertiges und flexibles Verkehrssystem die Bedienung auf regionalen Hauptachsen. Dabei kann das neu entwickelte Produkt PlusBus zum Einsatz kommen. Wesentliche Merkmale sind die integrierte Angebotsgestaltung, einheitliche Bedienungsstandards und eine zeitgemäße Kommunikation. Eine Arbeitsgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat Empfehlungen für PlusBus-Angebote erarbeitet.



Der Rückzug privater und öffentlicher Einrichtungen aus dem ländlichen Raum führt zu weiten Wegen in die zentralen Orte und erfordert ein hohes Maß an Mobilität. Häufig wurden und werden Zentralisierungsprozesse von Angebotskürzungen im Regionalbusverkehr begleitet, sodass der öffentliche Nahverkehr als ökonomische und ökologische Mobilitätsoption in vielen ländlichen Regionen sukzessive aus dem Bewusstsein der Bürger verschwunden ist. Zeitgemäße Mobilitätsangebote für jedermann – nicht nur für Schüler – sind ein wichtiger Standortfaktor, um ländliche Regionen als lebenswerte Siedlungsräume zu erhalten, und ein wesentlicher Baustein zur Abmilderung des demografischen Wandels.

Immer mehr Länder begreifen den ÖPNV daher als wichtigen Haltefaktor im ländlichen Raum und unterstützen integrierte Bahn-Bus-Landesnetze, um die Angebotsqualität der Schiene mit Bussen weiter in die Fläche zu tragen. Beispiele für „Bahn und Bus aus einem Guss“ mit Förderung landesbedeutsamer Buslinien sind das Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt, das landesbedeutsame Busnetz in Thüringen und die Regiobuslinien in Baden-Württemberg. Das übergeordnete Bahn-Bus-Angebot trägt dazu bei, die Nachteile der zentralörtlichen Konzentration zu relativieren: Landesbedeutsame Buslinien im Taktverkehr bieten abseits der Eisenbahnstrecken eine attraktive Alternative zur Automobilität!

Im Gegensatz zum Schnellbus – wo der Fokus auf einer hohen Beförderungsgeschwindigkeit liegt – stehen bei integrierten Bahn-Bus-Angeboten das vernetzte Verkehrsangebot und das sichere Erreichen der Taktknoten im Vordergrund. Um gegenüber den Fahrgästen die verbesserte Angebotsqualität im Busverkehr deutlich zu kommunizieren, hat die Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH (MDV) analog zur Produktbildung im SPNV den PlusBus entwickelt und 2013 eingeführt. Inzwischen ist der PlusBus auch in Brandenburg in Betrieb und mehrere deutsche Regionen planen neue PlusBus-Linien.

Wesentliche Merkmale des Produkts PlusBus:

- integriertes Bahn-Bus-Angebotskonzept,
- Anschlüsse an wichtigen Verknüpfungspunkten,

- maximal zehn Minuten Wartezeit beim Umsteigen,
- weitestgehend integraler Taktfahrplan,
- einheitliche Mindeststandards im Angebot,
- direkte und konstante Linienführung,
- Montag bis Freitag gleicher Grundfahrplan an Schul- und Ferientagen, 13 bis 15 Fahrtenpaare; Samstag mind. sechs Fahrtenpaare; Sonntag mind. vier Fahrtenpaare,
- einheitliche Kommunikation,
- PlusBus-Logo in allen Auskunftsmitteln,
- Haltestellenkennzeichnung mit PlusBus-Logo,
- PlusBus-Logo im Fahrtzielanzeiger der Busse.

Bei den umgesetzten PlusBus-Konzepten ist es bereits in den ersten Betriebsjahren erfolgreich gelungen, neue zahlende Kundengruppen im Jedermann-Verkehr zu erschließen. Deutliche Fahrgaststeigerungen sind vor allem im „Vormittagsloch“, am Tagesrand, am Samstag und nach 20 Uhr zu verzeichnen. Neben den Angebotsmerkmalen Taktdichte, direkte Verbindungen und Anschlüsse im Bahn-Bus-Netz tragen auch softe Merkmale wie WLAN und USB-Steckdosen in den Bussen, ein einheitliches äußeres Fahrzeugdesign und ein regionales Marketing maßgeblich zum Markterfolg der PlusBus-Linien bei.

Die Arbeitsgruppe „PlusBus“ hat in einer neuen VDV-Mitteilung, die im Frühjahr 2017 erscheint, Empfehlungen für integrierte Bahn-Bus-Angebotskonzepte erarbeitet und Erfahrungen aus dem Praxiseinsatz zusammengestellt. Der PlusBus als wichtiger Baustein differenzierter und integrierter Bedienkonzepte bietet der Verkehrspolitik auf Landes- und Kommunalebene, aber auch Verkehrsverbänden und -unternehmen eine große Chance, die Abwärtsspirale im Regionalbusverkehr zu stoppen und mit einer zielgerichteten Vorwärtsstrategie umzukehren.

Meinhard Zistel

ÖPNV-Finanzierung, Demografie und ländliche Räume

T 0221 57979-143

zistel@vdv.de

Steigende Fahrgeldeinnahmen – rückläufiger Kostendeckungsgrad

Die Unternehmen im Personennahverkehr haben seit Jahren kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen zu verzeichnen. Dennoch sank der Kostendeckungsgrad 2015 leicht um 0,5 Prozentpunkte auf 76,1 Prozent. Zunehmende Aufwendungen für Personal und Material sind hier die entscheidenden Faktoren.

Die Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung der Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Personennahverkehr basiert auf der Analyse der handelsrechtlichen Jahresabschlüsse für das Jahr 2015. Hierzu erhebt der VDV jährlich die Aufwands- und Ertragsdaten seiner Mitgliedsunternehmen im ÖPNV (ohne Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der DB-Gruppe).

Der Kostendeckungsgrad dient einerseits als Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung der Unternehmen und andererseits als Maßgröße für die Beteiligung der öffentlichen Hand an der Finanzierung des ÖPNV.

Kostendeckung durch Nettoertrag

Zur Ermittlung des Kostendeckungsgrades werden die Erträge in zwei Gruppen (Abb. 1) unterteilt:

- Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand zur Defizitabdeckung – die sog. Erträge mit Verlustausgleichscharakter –,
- Erträge, die durch wirtschaftliche Aktivitäten der Unternehmen erzielt wurden – der sog. Nettoertrag.

Der Kostendeckungsgrad gibt an, wie viel Prozent der Aufwendungen durch den Nettoertrag gedeckt werden. Die Unternehmen verbuchten im Jahr 2015 einen Gesamtaufwand von 13.425 Mio. Euro – 3,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Nettoertrag belief sich auf 10.222 Mio. Euro. Hier lag die

Steigerung bei 3,0 Prozent. Im Ergebnis war der Kostendeckungsgrad leicht rückläufig auf 76,1 Prozent.

Fahrgeldeinnahmen weiter steigend

Die Fahrgeldeinnahmen stiegen um 4,8 Prozent und damit um beachtliche 306 Mio. Euro (Abb. 2), maßgeblich waren hierbei Fahrgast- und Tarifsteigerungen. Die Einnahmesurrogate (Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und Erstattungsleistungen für Freifahrten Schwerbehinderter) nahmen insgesamt lediglich um 9 Mio. Euro zu (plus 0,9 Prozent). Andere Ertragsarten des Nettoertrages waren dagegen rückläufig oder blieben konstant (Erträge aus Beteiligungen, Wertpapieren, Zinsen, sonstige Erträge).

Aufwendungen für Personal und bezogene Leistungen deutlich gestiegen

Die Aufwandssteigerung ging hauptsächlich auf eine Zunahme des Personal- und Materialaufwandes zurück. Aufgrund erhöhter Beschäftigtenzahlen und Tarifentgelte wurden für Personal durchschnittlich 5,1 Prozent und damit 244 Mio. Euro mehr aufgewendet.

Bei den Materialaufwendungen schlugen insbesondere die Aufwendungen für bezogene Leistungen mit einem Zuwachs von 132 Mio. Euro (plus 3,5 Prozent) zu Buche. Diese Steigerung ist nicht zuletzt auf die Zunahme der Instandhaltungskosten für veraltete Infrastruktur und Fahrzeuge zurückzuführen. Seit Jahren stehen den

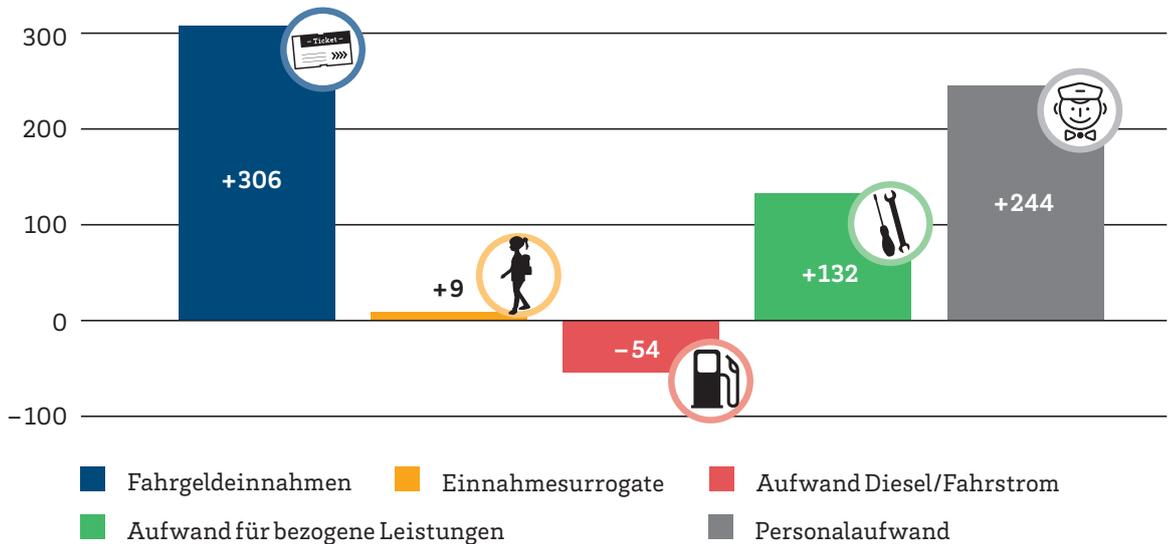
1 Erträge und Aufwendungen



*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 Bedeutende Entwicklungen 2015 (Veränderungen in Mio. Euro)



©VDV

Unternehmen unzureichende Mittel für den zeitgerechten Ersatz von Fahrzeugen bzw. für Erhalt und Erneuerung der Infrastruktur zur Verfügung. In den vergangenen zehn Jahren ist das Anlagevermögen im Personennahverkehr deutlich gealtert. Der Verschleiß der Anlagen stieg um 12 Prozent (Anlageabnutzungsgrad). Die Aufwendungen für Fahrstrom und Diesel gingen im Jahr 2015 aufgrund gefallener Bezugspreise um 54 Mio. Euro zurück.

Anteil der Nutzerfinanzierung weiter gestiegen

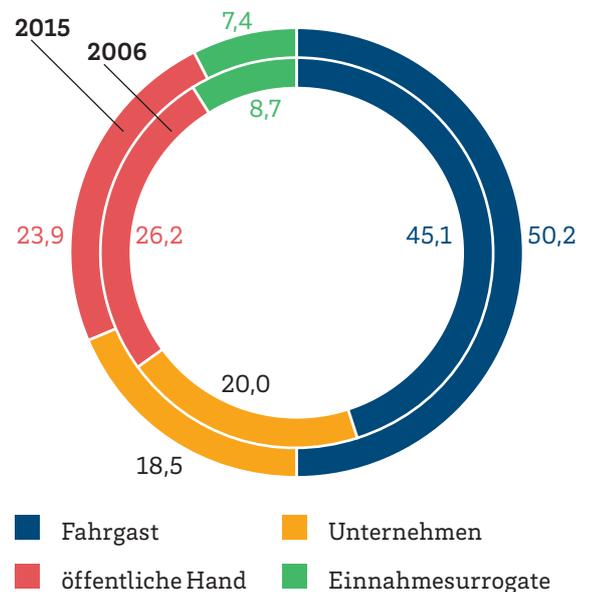
Der Fahrgast deckte 2015 mit dem Kauf seines Fahrausweises (Abb. 3) durchschnittlich 50,2 Prozent der Aufwendungen für eine Fahrt ab (im Vorjahr 49,7 Prozent). Weitere 18,5 Prozent wurden von den ÖPNV-Unternehmen erbracht (z. B. Werbeeinnahmen, Instandhaltung für Dritte). Die öffentliche Hand übernahm einen Anteil von 23,9 Prozent. Vor zehn Jahren lag der Anteil der Nutzerfinanzierung je Fahrt nur bei 45,1 Prozent; der Anteil der öffentlichen Hand betrug 26,2 Prozent und auch die Finanzierungsanteile der Einnahmesurrogate sind seither gesunken von 8,7 Prozent auf 7,4 Prozent.

Entwicklung der vergangenen zehn Jahre

Durch vielfältige Maßnahmen gelang es den Verkehrsunternehmen, stetig die Qualität und Attraktivität des Verkehrsangebotes zu verbessern, wodurch die Fahrgastzahlen beständig stiegen. Durch Tarifanpassungen wurde der Anteil der Nutzerfinanzierung erhöht. Bedingt durch diese beiden Faktoren wurde verglichen mit 2006 30,2 Prozent mehr Fahrgeld eingenommen. Der Nettoertrag erhöhte sich kontinuierlich in den vergangenen zehn Jahren insgesamt um 20,5 Prozent. Die Erträge mit Verlustausgleichscharakter stiegen u. a. wegen erhöhter Bestellerentgelte um 21,4 Prozent. Im gleichen Zeitraum nahmen die Aufwendungen um 16,8 Prozent zu. Vor zehn

Jahren lag der Kostendeckungsgrad bei durchschnittlich 73,8 Prozent; 2011 hatte er mit 77,9 Prozent seinen bisher höchsten Stand, seither ist er rückläufig

3 Finanzierungsanteile für eine Fahrt im ÖPNV



©VDV

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

Infrastruktur und Fahrzeuge: deutliche Alterung!

Die Sachanlagen der Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind seit 2005 vielerorts deutlich gealtert. Die Investitionen konnten die Abnutzung häufig nicht ausgleichen. Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) liegt der Wertverlust für Bahnkörper und Gleisanlagen seit 2005 bei über 15 Prozent.

Modernitäts- und Abnutzungsgrad

Leistungsfähige Infrastruktur und Fahrzeuge sind maßgeblich für gute Dienstleistungsqualität. Ein Indikator für die Qualität der Anlagen ist dabei das Alter. Zur Beschreibung der Alterung nutzt die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung die Kenngröße „Modernitätsgrad“. Diese gibt an, wie viel Prozent des Vermögenswertes noch nicht durch Abnutzung gemindert ist (abgeschrieben). Als betriebswirtschaftliche Kenngröße dient der „Anlageabnutzungsgrad“. Er gibt an, wie hoch der Wertverlust der genutzten Anlagegüter ist (kumulierte Abschreibungen im Verhältnis zu Anschaffungs- und Herstellungskosten).

Erhebung zur Entwicklung des Anlagevermögens

Der VDV hat für das Jahr 2015 und für vorangegangene Jahre bei den Mitgliedsunternehmen (Personen- und Güterverkehr, Infrastruktur) Daten zum Sachanlagevermögen erhoben. Basis der Erhebung war der handelsrechtliche Jahresabschluss (Anlagespiegel/-gitter). Die Sachanlagen insgesamt hatten 2015 einen Anlageabnutzungsgrad von 56 Prozent. Dabei gibt es deutliche Unterschiede bei den Anlagegütern.

Fahrzeuge im Straßen- und Schienenverkehr

2015 waren Busse im ÖSPV im Durchschnitt bereits zu 66 Prozent abgeschrieben. 2005 lag dieser Wert mit 69 Prozent sogar noch etwas darüber, d. h., in den vergangenen zehn Jahren wurde in Busse investiert. Anders sieht es bei Schienenfahrzeugen im ÖSPV aus – diese hatten 2005 einen deutlich besseren Anlageabnutzungsgrad von 49 Prozent. 2015 erreichten sie

einen Abnutzungsgrad von 58 Prozent. Fahrzeuge im Eisenbahnverkehr waren 2015 im Durchschnitt zu 62 Prozent abgeschrieben.

Substanzabbau bei Gleisanlagen im ÖSPV

Bei Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen im Straßenpersonenverkehr war in den vergangenen zehn Jahren ein Wertverlust von über 15 Prozent festzustellen. Der Anlageabnutzungsgrad lag 2015 bei 65 Prozent. Im Eisenbahnverkehr lag diese Größe im Jahr 2015 sogar bei 69 Prozent.

Bahnkörper und Bauten des Schienenweges

Auch Bahnkörper und Bauten des Schienenweges waren 2005 im Straßenpersonenverkehr in einem deutlich besseren Zustand. Der Abnutzungsgrad stieg um über 20 Prozent auf jetzt 38 Prozent. Im Eisenbahnverkehr lag er 2015 bei 33 Prozent.

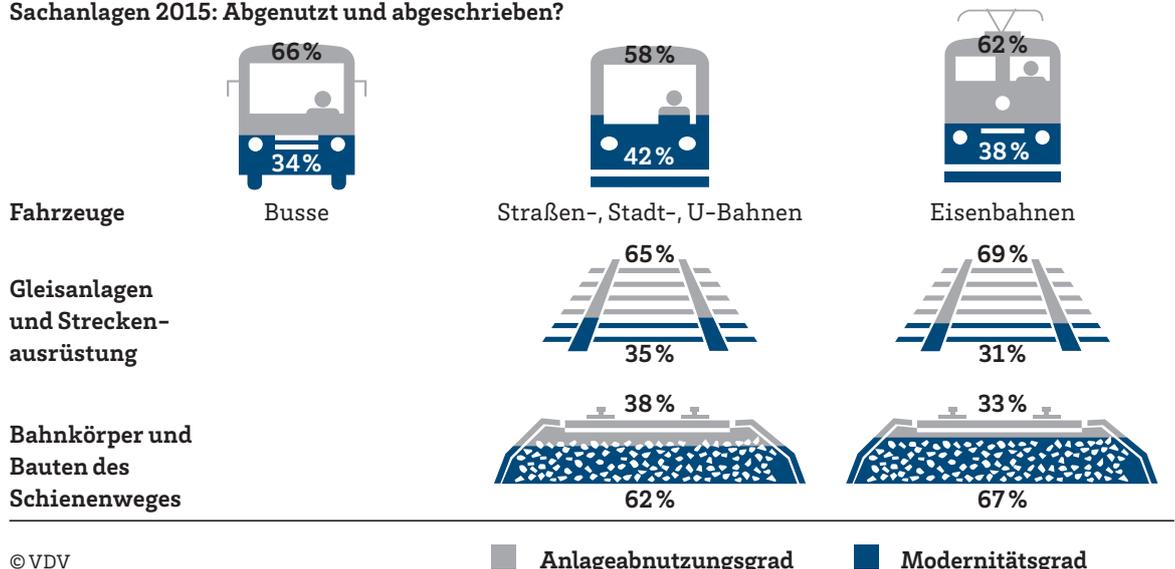
Stadt-Land-Gefälle im Personennahverkehr

Das Ausmaß der Alterung unterliegt im Personennahverkehr einem deutlichen Stadt-Land-Gefälle. Für den ländlichen Raum wurde ein Abnutzungsgrad von über 70 Prozent gemeldet. Kunden im Regionalverkehr müssen dabei insbesondere Abstriche bei der Modernität der Fahrzeuge (76 Prozent) machen.

Marga Weiß

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

Sachanlagen 2015: Abgenutzt und abgeschrieben?



© VDV

Fahrgastrekord im Personenverkehr – weitere Marktverluste des SGV

Der städtische Personenverkehr legte 2016 so deutlich zu wie schon lange nicht mehr. Ballungsgebiete mit kräftigem Bevölkerungswachstum kommen an ihre Kapazitätsgrenzen. In der Region gab es jedoch auch Busverkehre, die aufgrund eines regionalen Bevölkerungs- und Schülerrückgangs auch weiterhin Verluste hinnehmen mussten. Im Schienenverkehr konnten nach dem verhaltenen Jahresergebnis 2015 wieder Fahrgastrekorde erzielt werden. Ganz besonders gilt dies für den Schienenfernverkehr, der sein Fahrgastaufkommen um 5,4 Prozent steigern konnte. Die Verkehrsleistung legte gar um 6,9 Prozent zu und erreichte 39,5 Mrd. km.

Auch der Gütertransport verzeichnete 2016 mit einem Transportaufkommen von 4,6 Mrd. t neue Rekorde. Ausschließlicher Profiteur dieser Entwicklung war die Straße, deren Aufkommen um 1,5 Prozent anwuchs. Der Verkehr mit Binnenschiffen sowie der Eisenbahngüterverkehr mussten dagegen Einbußen hinnehmen. Nach vorläufigen Ergebnissen beförderten die Unternehmen im SGV 361,3 Mio. t und legten dabei 116 Mrd. tkm zurück. Damit sank ihr Marktanteil gegenüber dem Vorjahr weiter ab.

Gesamtwirtschaftliche und demografische Rahmenbedingungen

Im Jahr 2016 profitierte das Verkehrsgeschehen von günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Für den Personenverkehr wirkten sich die weiter auf 43,5 Mio. steigenden Erwerbstätigenzahlen positiv aus. Während die Tarifverdienste gegenüber dem Vorjahr um 2 Prozent stiegen, erhöhten sich die Verbraucherpreise im gleichen Zeitraum nur um 0,5 Prozent. Von dieser Entwicklung profitierten die Verbraucher, was sich in einer Steigerung der privaten Konsumausgaben je Einwohner um 1,6 Prozent niederschlug. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) wies eine Steigerung gegenüber 2015 von 1,9 Prozent aus, die damit um 0,3 Prozentpunkte oberhalb der Steigerungsrate des Vorjahres lag.

Als ausschlaggebend für die erhöhten Aktivitäten im Personenverkehr erwiesen sich auch die demografischen Entwicklungen. Entgegen dem langfristigen Trend, der eine Reduktion der Gesamtbevölkerung auf 73 Mio. bis zum Jahr 2060 vorhersagt, stieg die bundesdeutsche Bevölkerung im Jahr 2016 infolge von Wanderungsgewinnen auf 82,8 Mio. Personen an. Dies entspricht einem Plus von 600 000 in Deutschland lebenden Personen gegenüber dem Vorjahr. Selbst die seit dem Schuljahr 2000/2001 beständig sinkende Schülerzahl erhöhte sich im Schuljahr 2016/2017 erstmals wieder leicht um 0,3 Prozent. Die Zahl der Studienberechtigten stieg im gleichen Zeitraum um 1,9 Prozent. Neben der Wohnbevölkerung ist auch die Entwicklung der Privathaushalte interessant für die Betrachtung des Verkehrsgeschehens. Die Anzahl der Privathaushalte wird nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bis 2035 weiter auf 43 Mio. (2015: 40,8 Mio.) ansteigen, bei gleichzeitigem Bevölkerungsrückgang ein Hinweis darauf,

dass die Anzahl der Einpersonenhaushalte zunimmt. Auch und gerade Einzelpersonen produzieren Fahrten im Zusammenhang mit den Lebensbereichen Ausbildung, Beruf, Freizeit und Einkauf.

Verkehrsmarktrelevante demografische Entwicklungen 2016 / 2015 (in 1000 Personen)

	2015	2016*	Zuwachs
Wohnbevölkerung zum 31.12.	82 176	82 800	624
Erwerbstätige	42 979	43 511	532
Schüler an allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen	10 985	11 021	36
Studierende	2 758	2 804	46

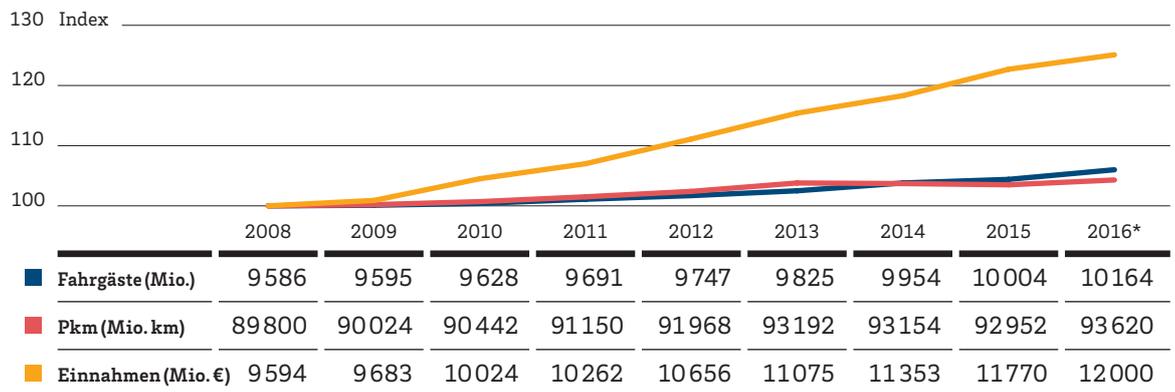
© VDV | * vorläufig

Personenverkehr

Nach vorläufigen Berechnungen erhöhte sich das Aufkommen im Personenverkehr der Unternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) um 1,9 Prozent auf nunmehr rund 10,3 Mrd. Fahrgäste.

In dieser Zahl ist der in diesem Jahr deutlich gestiegene Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit 139 Mio. Fahrten enthalten. Dieser Zuwachs in Höhe von 5,4 Prozent wurde durch die neuen Angebote der DB Fernverkehr AG verursacht, die sie als Reaktion auf die 2015 an den Fernlinienbusverkehr verlorenen Fahrten eingeführt hatte. Neben der Marktkonsolidierung dürfte auch dies nicht ohne Folgen für die relativ junge Branche des Fernlinienbusverkehrs geblieben sein und das seit 2013 zunächst rasante Wachstum gebremst haben. Im Jahr 2015 beförderten die Fernbusse etwa 20 Mio. Fahrgäste.

Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung und Einnahmen aus der Fahrgastbeförderung im ÖPNV 2008 – 2016



© VDV | Quartalsstatistik | Index 2008 = 100 | * vorläufig

Auch im VDV-Kerngeschäft, dem ÖPNV, rollten Busse und Bahnen 2016 auf Hochtouren. In vielen Großstädten und Ballungszentren konnten sie Zuwächse verbuchen, die deutlich oberhalb des Durchschnitts der vergangenen Jahre lagen. Ursachen waren nicht zuletzt die beschriebenen demografischen Entwicklungen sowie die Urbanisierung, die vor allem in den bundesdeutschen Ballungszentren Wirkung zeigten.

So verzeichnete die Bundeshauptstadt Berlin 2016 einen offiziellen Bevölkerungszuwachs von 168 000 Personen, der sich in einem um 3,5 Prozent erhöhten Fahrgastaufkommen niederschlug. In absoluter Anzahl der Fahrten ausgedrückt, lag der Zuwachs bei 35 Mio., die sich zu gleichen Anteilen auf die städtischen Bahn- und Bussysteme aufgliederten.

Die weiterhin rückläufigen Entwicklungen einiger regionaler Busunternehmen konnten 2016 durch die Zuwächse städtischer Bussysteme überkompensiert werden. Insgesamt wuchsen die Fahrgastzahlen des Verkehrsträgers Bus um 0,7 Prozent auf 4,5 Mrd. Fahrten an. Bei einer etwa gleichbleibenden mittleren Reiseweite erhöhte sich die in Pkm gemessene Verkehrsleistung in gleicher Größenordnung. Insgesamt wurden 28,6 Mrd. Pkm mit Bussen zurückgelegt.

Wie seit Jahren erzielten die städtischen Bahnsysteme mit einem Plus von 2,3 Prozent die höchsten Fahrgastzuwächse. Sie beförderten 2016 4,1 Mrd. Fahrgäste und erbrachten dabei eine Verkehrsleistung von 17,5 Mrd. Pkm.

Die Einnahmen der VDV-Unternehmen mit Personenverkehr entwickelten sich ebenfalls positiv. Für den gesamten ÖPNV betragen sie 12 Mrd. Euro, was einem Plus in den Kassen der Unternehmen von 4 Prozent entspricht. Über 8 Mrd. Euro wurden von den Unternehmen mit Bus und Trambahnen und etwa 4 Mrd. Euro von Eisenbahnunternehmen eingenommen.

Güterverkehr

2016 wurden mehr Güter in Deutschland transportiert als je zuvor. Gegenüber 2015 stieg das Transportaufkommen um 1,1 Prozent auf 4,6 Mrd. t. Von den drei großen Landverkehrsträgern Lkw, Eisenbahn und Binnenschiff profitierte von diesem Wachstum ausschließlich der Straßenverkehr.

Nach einer externen Schätzung der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellten Mittelfristprognose erhöhte sich das Verkehrsaufkommen mit Lkw um 1,5 Prozent auf 2,6 Mrd. t.

Der Eisenbahnverkehr musste nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes Einbußen in Höhe von 1,6 Prozent hinnehmen, wodurch sich das Aufkommen im SGV um 6 Mio. auf 361 Mio. t verringerte. Die Verkehrsleistung im SGV ging im gleichen Zeitraum um 0,5 Prozent auf 116 Mrd. tkm zurück. Zu dieser Entwicklung beigetragen haben die rückläufigen Transporte von Massengütern (Erze, Steine und Erden, Bergbau, Metalle und Metallerzeugnisse sowie Chemie- und Mineralerzeugnisse).

Die Binnenschiffahrt hatte vor allem im vierten Quartal 2016 mit Niedrigwasser der relevanten Wasserstraßen zu kämpfen, was das Verkehrsaufkommen (-0,8 Prozent) und insbesondere die Verkehrsleistung (-3,7 Prozent) der Branche dämpfte.

Die geschilderte Entwicklung führte zu einer weiteren Verschiebung des Modal Split zugunsten des Lkw-Verkehrs und zuungunsten der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße.

Ursula Dziambor

Statistik

T 0221 57979-113

dziambor@vdv.de

Neue Grundlagen für die Entgeltregulierung

Die Erwartungen sind hoch: Nach längerem Anlauf und nicht ohne Differenzen wurden die Rechte und Pflichten der Bahnen rund um den Infrastrukturzugang neu gefasst und im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) zusammengeführt. Das ERegG erfordert vor allem von den Infrastrukturunternehmen Anpassungen, aber auch die Zugangsberechtigten müssen sich auf neue Spielregeln einstellen.

Mit dem ERegG sind die zugangsrelevanten Vorschriften aus dem Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) unter einem Dach zusammengefasst worden. Alle relevanten Regelungen rund um Nutzungsentgelte und weitere Zugangskonditionen ergeben sich aus Kapitel 3 des ERegG.

Infrastruktur ist nicht gleich Infrastruktur

Wie zuvor wird zwischen Betreibern der Schienenwege (BdS) mit relativ starker und Betreibern der Serviceeinrichtungen (BdSE) mit weniger starker Regulierung differenziert. Im Detail ergeben sich jedoch einige wesentliche Änderungen:

- Die Regulierung der BdS erfolgt, vereinfacht dargestellt, entweder durch eine vollständige Regulierung inklusive sog. Anreizregulierung oder durch eine eingeschränkte Regulierung, die den Infrastrukturunternehmen einige Erleichterungen gewährt.
- Betreiber von Personenbahnhöfen werden, als einzige BdSE, bei einzelnen Pflichten den BdS gleichgestellt.
- Die allermeisten BdS müssen ihre Entgelte zur Genehmigung vorlegen, ebenso Betreiber von Personenbahnhöfen.
- Im Zuge dessen werden die Kompetenzen der Regulierungsbehörde ausgeweitet. Die neu geschaffene Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur (BNetzA) trifft die rechtsverbindlichen Entscheidungen der Behörde.

Weitgehende Ausnahmen bestehen für Schmalspurbahnen bzw. für nicht regelspurige Bahnen. Die Voraussetzungen für die eingeschränkte Regulierung normalspuriger Bahnen sind teilweise umstritten.

Genehmigungspflicht ändert die Spielregeln

Die Entgeltgenehmigung ist zeitlich in das bekannte Verfahren um Nutzungsbedingungen und Jahresnetzfahrplan eingepasst. Neu ist: Die Entgelte selbst sind Teil der Nutzungsbedingungen.

- Für die BdS heißt das, den Zugangsberechtigten auch die Entgelte zur Konsultation vorzulegen und anschließend einen Genehmigungsantrag zu stellen.

- Für die Zugangsberechtigten heißt das, bereits früher die für sie kalkulationsrelevanten Eckdaten zu kennen und sich dazu äußern zu können.

Neu ist auch, dass bei den Infrastrukturnutzungsentgelten die unmittelbare Rechtsfolge davon abhängt, ob das jeweilige Entgelt zu genehmigen war oder nicht:

- Genehmigte Entgelte gelten als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB). Zugangsberechtigte können sich zum Verfahren vor der Beschlusskammer hinzuziehen lassen. Anschließend steht ihnen der Verwaltungsgerichtsweg offen.
- Nicht genehmigungspflichtige Entgelte sind auf zivilrechtlichem Weg überprüfbar.

Unterschiedliche Maßstäbe für Entgelte

Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Entgelte den Anforderungen des ERegG entsprechen. Dabei wird nach unterschiedlichen Maßstäben beurteilt:

- In der Basisregulierung sind BdS und BdSE zu angemessenen, nicht diskriminierenden und transparenten Entgelten verpflichtet. Sie dürfen hierfür ihre Kosten und einen angemessenen Gewinn ansetzen. Bei der Entgeltstruktur haben sie Gestaltungsspielräume.
- In der Vollregulierung ist es für die BdS komplizierter: Ihre Entgelte müssen sich aus den direkten Zugförderungskosten und einem Aufschlag zusammensetzen. Dabei müssen einzelne Marktsegmente gegeneinander abgewogen werden (relative Markttragfähigkeit). Ab dem Fahrplanjahr 2018/2019 greift zusätzlich die sog. Anreizregulierung, die nach den Vorstellungen des Gesetzgebers die Kosten begrenzen soll.

Ob sich der Regulierungsrahmen in gesamtwirtschaftlicher Sicht bewähren kann, bleibt abzuwarten.

Dr. Heike Höhnscheid

Eisenbahnpersonenverkehr, Regulierung
T 0221 57979-115
hoehnscheid@vdv.de

Marktentwicklungen im SGV – eine Branche verändert sich strukturell und fast geräuschlos

Erinnern Sie sich noch an die Marktstrukturen vor der Liberalisierung des SGV? Damals bildeten Infrastruktur und Verkehr eine unteilbare Einheit. Kein eigenes Gleis, kein eigener Verkehr! Diese einfache Regel schützte Monopole von Eisenbahnen. Und heute? 2015 wurden in Deutschland 41 Prozent der Verkehrsleistung auf der Schiene von Nicht-DB-Bahnen erbracht, Tendenz weiter steigend. Und noch ein Wandel hat die Schiene erfasst: Der Intermodalverkehr ist zum Wachstumsmotor geworden und dominiert die öffentliche Diskussion. Diese beiden Effekte haben den Markt bereits verändert und werden noch weiter auf die Branche einwirken.

Vielfalt im SGV

„Von 1,2 auf 41 Prozent in 21 Jahren“: So könnte man die Geschäftsentwicklung der Nicht-DB-Bahnen in Deutschland ab 1994 beschreiben. Hält der Trend an, könnte schon 2017 die 50-Prozent-Marke erreicht werden. 2015 haben die Nicht-DB-Bahnen in Deutschland 49,6 Mrd. tkm transportiert. Zum Vergleich: Dieser Wert liegt über dem Wert des gesamten SGV in Frankreich, dem drittgrößten Bahnfrachtmarkt der Europäischen Union.

Heute sind viele Bahnen in Europa aktiv, darunter (ehemalige) Staatsbahnen sowie traditionelle Regional-, Hafen- und Werksbahnen. Verschiedene Privatinvestoren, Logistikunternehmen, Bau- und Industrieunternehmen haben eigene Güterbahnen gegründet. Alle diese Bahnen vereint das Ziel, möglichst produktiv zu sein und Qualität anzubieten. Davon profitieren die Kunden bei Preis und Leistung. Ein Nebeneinander von Kooperation und Wettbewerb zwischen Bahnen ist heute Normalität und die anfänglichen Emotionen wegen des aufkommenden Wettbewerbs wurden auf ein gesundes Maß reduziert.

Bedeutung des Intermodalverkehrs steigt

Bei aller Freude über die Zuwächse auf der Schiene ist zu berücksichtigen, dass der Intermodalverkehr zum Wachstumsmotor geworden ist. Das führt zu Veränderungen in der Wertschöpfungskette der Güterbahnen. Im Intermodalverkehr sind meist Speditionen, Operateure und Reedereien zwischengeschaltet. Um nicht auf eine reine Carrierrolle reduziert zu werden, versuchen verschiedene Bahnen deshalb ihre Logistikkompetenz zu erhöhen. Andere

Bahnen setzen auf Logistikunternehmen als Auftraggeber und konzentrieren sich auf ihre Kernkompetenz Eisenbahnbetrieb. Und so manches Logistikunternehmen besitzt heute eine eigene Güterbahn und

kann dadurch eine Komplettleistung auf der Schiene anbieten. Es überrascht daher nicht, dass sich die Marktstrukturen im Intermodalverkehr nach der Liberalisierung am stärksten verändert haben.

Trostpreis für den Einzelwagenverkehr

Einst Königsdisziplin, heute Sorgenkind: So könnte man die Entwicklung im Einzelwagenverkehr (EWW) beschreiben. Mengenverluste, schrumpfendes Netzwerk und schlechtes Image drängen ihn immer mehr aus dem Markt. Größere Wahrnehmung in Markt und Politik genießt heute eindeutig der Intermodalverkehr. Raus aus der Depression! Aber wie? Die Rettung des EWW muss zu einem zentralen Thema der Logistikbranche und der Verkehrspolitik werden – sonst droht der Verlust einer strategisch wichtigen Verkehrsart der Schiene.

Wandel muss auch in der Politik ankommen

Neben der Förderung des Intermodalverkehrs bedarf es unbedingt einer vergleichbaren staatlichen Förderung des EWW. Dieser muss auch für weitere Anbieter zugänglich sein, entweder in einem einzigen, offenen System mit klaren Zugangsregeln oder durch verstärkten Wettbewerb.

Die Politik ist auch gut beraten, die Wettbewerbsverhältnisse auf der Schiene stärker wahrzunehmen. Die Bahnwelt ist größer und vielstimmiger geworden. Die Frage, wer die Bahn ist und wer für sie spricht, bedarf heute einer sehr viel komplexeren Antwort als früher. Gerade im Hinblick auf die drängenden Zukunftsthemen wie z. B. verkehrspolitische Rahmenbedingungen, Infrastruktur oder Innovationen sind Antworten aus der Gesamtbranche nötig. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat sich auf diesen Wandel eingestellt und bietet Bahnen mit unterschiedlichen Eigentümerstrukturen, Unternehmensgrößen und Marktaktivitäten ein gemeinsames Dach für alle Bereiche an.

Georg Lennarz

Marktfragen Güterverkehr

T 0221 57979-146

lennarz@vdv.de

Kein leichter Weg in einen neuen Markt – aber eine Teilstrecke ist schon geschafft!



VDV setzt sich erfolgreich für Fortsetzung von KV- und Gleisanschlussförderung ein!

Mithilfe der Bundesförderungen für private Gleisanschlüsse und den Bau von Terminals des kombinierten Verkehrs (KV) ist es erfolgreich gelungen, Verkehre von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern.

Erfolgreicher KV – erstmals konnte die 100 Millionen-Tonnen-Grenze überschritten werden!

Hintergründe

Das ist zusammengefasst auch das Ergebnis der im Sommer 2015 durchgeführten themenbezogenen Haushaltsanalyse (Spending Review). Diese soll dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) eine vertiefte Überprüfung einzelner Haushaltsbereiche ermöglichen und auf dieser Basis ggf. zu einer verbesserten Mittelverwendung beitragen.

Fakten und bisherige Erfolge

Das Ergebnis der Haushaltsanalyse in Kurzform lautet: Beide Förderinstrumentarien sind ein voller Erfolg! Die in diesem Zusammenhang festgestellten bisherigen Resultate der beiden Förderprogramme des Bundes zur Entlastung der Umwelt durch Verringerung schädlicher Verkehrsemissionen sind eindeutig und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Mithilfe der auf Initiative des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Jahre 2004 erstmals ins Leben gerufenen Richtlinie zur Förderung des Aus- und Neubaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) konnte es in 135 Einzelprojekten gelingen, rund 16 Mio. t Güter oder rund 5 Mrd. tkm von der Straße auf die Schiene zu verlagern.
- Nicht weniger erfolgreich ist die seit dem Frühjahr 1998 bestehende Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen (KV-Förderrichtlinie). Von rund 32 Mio. t im KV im Jahr 1999 konnte eine Mengensteigerung auf aktuell rund 100 Mio. t realisiert werden. Verkehrsprognosen gehen von einem weiteren Wachstum bis zum Jahre 2030 auf rund 150 Mio. t aus.

Gleisanschluss der HGK im Bf. Köln-Godorf



Änderungen/ Neuerungen

Welche Neuerungen sind zu erwarten? Um die Förderprogramme noch effizienter und deren Abwicklung praxisgerechter zu gestalten, wird es künftig Neuerungen bei der



Bürgschaftsanforderung (KV-Förderung) und bei den zugrunde liegenden Nachweisparametern in der Ermittlung der Verkehrsleistung geben. Erwirbt der Zuwendungsempfänger künftig ein Grundstück für den Bau eines KV-Terminals, ist eine erstrangig dingliche Sicherung in Form einer Grundschuld für einen eventuellen Rückforderungsanspruch ausreichend. Baut der Zuwendungsempfänger das KV-Terminal auf einem bereits in seinem Eigentum befindlichen Grundstück, ist es als Sicherung der Gesamtanlage ebenfalls ausreichend, wenn dem Bund erstrangig eine Bürgschaft eingeräumt wird. Bisher war grundsätzlich eine selbstschuldnerische Bürgschaft beizubringen.

Im Rahmen der Gleisanschlussförderung werden künftig zum leichteren Nachweis der Berechtigung zur Inanspruchnahme auch die auf dem ausländischen Schienennetz zu erwartenden Verkehrsleistungen berücksichtigt. In der Vergangenheit wurden lediglich die auf dem inländischen Schienennetz erbrachten Leistungen berücksichtigt.

Zukunft/Ausblick

Trotz der aufgezeigten Erfolge ist es aufgrund der unverändert extremen Wettbewerbssituation gegenüber dem Straßengüterverkehr auch künftig zwingend erforderlich, die umweltfreundliche Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu unterstützen.

Neben der finanziellen Förderung geht es dabei insbesondere um die Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen und wettbewerbsfähigen SGV.

Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

Runder Tisch Schienengüterverkehr

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Akteure des SGV zur gemeinsamen Erarbeitung eines Masterplans an einem runden Tisch versammelt.

In einem zukunftsfähigen Mobilitätskonzept, das sowohl ökologischen als auch sozialen und ökonomischen Belangen Rechnung trägt, müsste der klimaschonende, energieeffiziente und bereits heute weitgehend „elektromobile“ SGV eine zentrale Rolle einnehmen. Die im Pariser Klimaschutzabkommen vereinbarte Dekarbonisierung des Güterverkehrs bis spätestens 2050 wird nur funktionieren, wenn der SGV mindestens auf den Hauptachsen des Gütertransports die Hauptrolle spielt.

Demgegenüber bewegen sich die Unternehmen des SGV überwiegend in einem schwierigen wirtschaftlichen und politischen Umfeld und haben in jüngster Zeit Marktanteile an die Straße verloren. Wesentliche Ursachen hierfür sind steigende Produktionskosten sowie ungünstige verkehrspolitische Rahmenbedingungen: Lärminderung, Kosten für die Herstellung der grenzüberschreitenden Interoperabilität sowie steigende Energie- und Infrastrukturkosten des SGV mindern die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen, weil konkurrierende Verkehrsträger in entscheidenden Bereichen deutlich bessergestellt sind. So werden ausgerechnet die bereits überwiegend elektromobilen Güterbahnen als einziger Verkehrsträger mit der EEG-Abgabe zur Finanzierung der Energiewende herangezogen und vom Emissionsrechtehandel voll erfasst. Der Lkw profitiert zudem von aktuell sehr niedrigen Dieselpreisen. Steigenden Trassenpreisen auf allen Schienenwegen steht eine Absenkung der Lkw-Maut zu Beginn des Jahres 2015 um 8 Prozent entgegen. Der größte Teil des Straßennetzes steht den Truckern zudem vollkommen mautfrei zur Verfügung.

Die schwierige wirtschaftliche Situation beeinträchtigt auch die Innovationskraft der Unternehmen. Im Wettlauf der Verkehrsträger um Produktivitätsgewinne durch Digitalisierung und Automatisierung droht den Eisenbahnen ein weiterer Rückstand insbesondere gegenüber dem Lkw und eine zusätzliche Erosion der Wettbewerbsfähigkeit vor allem in den Zukunftsmärkten.

Nachdem in den seit 2015 laufenden Produktivitätsprojekten im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und – im europäischen Maßstab – in der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) Kräfte zu einem branchenweiten Innovationsimpuls gebündelt wurden, hat das BMVI nun – auf nationaler Ebene – auch eine politische Initiative für den SGV eingeleitet.

Im September 2016 fand auf Einladung des BMVI der erste Runde Tisch zum Schienengüterverkehr statt, an dem die Verbände des Sektors, einzelne Unternehmen sowie Vertreter der Wissenschaft unter Leitung des Staatssekretärs im BMVI den Handlungsbedarf für eine grundlegende Trendwende und eine dauerhafte Stärkung des SGV diskutierten.

Ziel ist die Entwicklung eines „Masterplans Schienengüterverkehr“, der neben den erforderlichen Infrastrukturprojekten auf innovatorische Maßnahmen sowie auf günstigere Rahmenbedingungen für den SGV zielt. Zur Umsetzung sollen sich alle Akteure rund um den SGV – vor allem Bahnen, Bahnindustrie, Wagenhalter und Politik – im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten bekennen. Der Masterplan soll in diesem Sinn nicht nur ein Forderungskatalog an die Politik sein; auch die Unternehmen sind insbesondere im Hinblick auf innovatorische Aktivitäten substantiell gefordert. Der VDV hat die Initiative begrüßt und sich in verantwortlicher Rolle an der Erarbeitung des Masterplans beteiligt.

Steffen Kerth

Ordnungspolitik im Eisenbahnverkehr

T 0221 57979-172

kerth@vdv.de

Europarecht mit Augenmaß umsetzen – regionale Eisenbahnen vor Kostensteigerungen schützen

Auf dem politischen Parkett in Brüssel stand 2016 die Verabschiedung des Vierten Eisenbahnpakets im Vordergrund. Sie fällt zusammen mit einer nachträglichen Änderung des Anwendungsbereichs der Richtlinien 2004/49/EG und 2008/57/EG. Für die Eisenbahnen in Deutschland geht es bei der nun anstehenden nationalen Umsetzung dieser Richtlinien insbesondere darum, ob und wie die bisher für Regionalbahnen und Netze des Regionalverkehrs geltenden Erleichterungen in den neuen Rechtsrahmen überführt werden.

Übernahme der Ausnahmetatbestände

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) setzt sich gemeinsam mit den Bundesländern dafür ein, dass bei der anstehenden Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die nach EU-Recht bestehenden Ausnahmemöglichkeiten von der Anwendung der EU-Sicherheitsrichtlinie und der EU-Interoperabilitätsrichtlinie vollständig in deutsches Recht übernommen werden. Sollte dies nicht gelingen, wären insbesondere die meist mittelständischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) von deutlichen Kostensteigerungen betroffen, die – bei der ohnehin schwierigen wirtschaftlichen Situation der EIU – zur Gefährdung der Wirtschaftlichkeit des regionalen und lokalen Schienennetzes führen könnten. Die Erschließungsfunktion des Schienennetzes für viele Regionen steht damit auf dem Spiel.

Europarechtliche Bestimmungen als Kostentreiber

Sollten Eisenbahnen (Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder EIU) durch die anstehende Gesetzesänderung neu in den Anwendungsbereich des Europarechts fallen, so wären sie von zahlreichen kostensteigernden Konsequenzen betroffen, u. a.:

- Die Eisenbahn bedarf einer Sicherheitsbescheinigung (EVU) oder einer Sicherheitsgenehmigung (EIU). Dies ist deutlich teurer als das bewährte derzeitige System, das auf den staatlich geprüften Eisenbahnbetriebsleiter gestützt ist.
- Bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) wechselt die Aufsicht von der Landesbehörde zum Eisenbahn-Bundesamt (EBA), d. h. die Wege werden länger und die dort erhobenen Gebühren sind (deutlich) höher als die der Länderbehörden.
- Anstelle der nationalen Genehmigungs- bzw. Zulassungsverfahren kommen die europarechtlich vorgesehene teurere Verfahren zur Anwendung.
- Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sind anzuwenden; diese sind für das lokale bzw. regionale Netz nicht ausgelegt und nicht geeignet.

– Für Ausbildung, Prüfung und Einsatz von Triebfahrzeugführern ist die Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) anzuwenden, was zu erheblich höherem Aufwand bei den Unternehmen führt.

Insgesamt führt dies zu sprunghaften Mehrbelastungen, die kleine und mittelständische Unternehmen bedrohen. Die mittelständische Struktur der Last-Mile-Netze gilt international als Erfolgsfaktor der deutschen Eisenbahnlandschaft. Dies darf nicht aufs Spiel gesetzt werden.

Sicherheit und Netzzugang sind gewährleistet

Zwischen allen Beteiligten (Bund, Länder und Eisenbahnen) besteht Einigkeit darüber, dass bei den Eisenbahnen in Deutschland der Betrieb auch bereits unter den derzeitigen Rahmenbedingungen sicher durchgeführt wird und der freie Netzzugang gewährleistet ist – unabhängig davon, ob die entsprechende Eisenbahn heute in den Geltungsbereich des EU-Rechts fällt oder nicht. Mit anderen Worten: Innerhalb Deutschlands besteht bis in die feinsten Verästelungen des (Regional-)Netzes hinein weitestgehend Interoperabilität. Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ist durch die Regelungen des § 4 AEG für alle Bahnen verpflichtend geregelt; es bestehen keine strukturellen Sicherheitsdefizite im regionalen und lokalen Eisenbahnnetz.

Gesetzesentwurf der Bundesregierung

Der Ende Dezember 2016 vorgelegte Gesetzesentwurf zur Änderung des AEG geht insoweit zunächst in die richtige Richtung; er greift – wie vom VDV gefordert – die europarechtlich vorgegebenen Ausnahmeregelungen auf. Dennoch bedarf er in mehreren Details noch einer deutlichen Nachbesserung. Der VDV hat hierzu detaillierte Vorschläge unterbreitet. Allerdings wurde das Gesetzgebungsverfahren inzwischen gestoppt, es muss somit in der neuen Legislaturperiode nochmals neu gestartet werden.

Götz Walther

Eisenbahnbetrieb
T 030 399932-13
walther@vdv.de

Das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Es ist vollbracht: Das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich wurde am 1. September 2016 verkündet und trat am Tag nach der Verkündung in Kraft. Die letzten Wochen vor dem Inkrafttreten waren geprägt von heftigem Ringen zwischen Bund und Ländern um abschließende Formulierungen. Im engen Dialog mit den Ländern konnte sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) insbesondere in Bezug auf die Ausnahmetatbestände für kleine und mittelgroße Eisenbahnen einbringen.

Das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich dient in erster Linie der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU (sog. Recast). Kernelement dieses Artikelgesetzes ist das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), welches alle Vorschriften zur Regulierung der Eisenbahnen bündelt. Von besonderer Bedeutung für kleine und mittelgroße Eisenbahnen sind dabei die Einschränkungen des Anwendungsbereichs.

Der VDV hatte sich hartnäckig dafür eingesetzt, Gestaltungsspielräume der Richtlinie 2012/34/EU zugunsten kleiner und mittelgroßer Eisenbahnen weitestgehend auszuschöpfen. Das ERegG sieht jetzt zwei Arten von Ausnahmen vor: Ausnahmen unmittelbar kraft Gesetzes und Ausnahmen aufgrund einer Befreiung durch die Regulierungsbehörde.

Ausnahmen unmittelbar kraft Gesetzes betreffen u. a. eigenständige örtliche und regionale Netze. Hier konnte eine Legaldefinition im ERegG verankert werden, wonach eigenständige Schienennetze im Sinne des Gesetzes die Schienennetze der nichtbundesweiten Eisenbahnen (NE) sind.

Befreiungen durch die Regulierungsbehörde kommen namentlich in Betracht, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten oder eine Infrastruktur nicht von strategischer Bedeutung ist. Zu ihrem Verständnis von den Ausnahmetatbeständen hat die Regulierungsbehörde im Rahmen einer Marktkonultation die Sichtweise des Sektors erfragt. In seiner Stellungnahme hat der VDV zum Teil Konsens signalisiert, zum Teil aber auch Dissens herausgearbeitet.

Die Vorschriften über die Regulierung von Werksbahnen lösen die bisherige „Verladergemeinschaft“ ab, welche die Regulierungsbehörde und der VDV auf Basis der alten Rechtslage kreiert hatten. Werksbahnen haben nunmehr ein Wahlrecht, ob sie sich öffnen oder als geschlossene Eisenbahnen auftreten wollen. Namentlich im letztgenannten Falle sind Werksbahnen von regulierungsrechtlichen Vorgaben weitestgehend ausgenommen. Aber auch bei einer freiwilligen Öffnung findet das ERegG auf Werksbahnen nur sehr eingeschränkt Anwendung.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen sollten ursprünglich immer zweisprachig veröffentlicht werden. Der VDV hat sich erfolgreich dafür

eingesetzt, dass diese Pflicht auf ein vernünftiges Maß reduziert wird: Nur noch für das Transeuropäische Eisenbahnnetz TEN und die Schienenwege, die unmittelbar Anschluss an das Ausland haben, ist Zweisprachigkeit vorgeschrieben. Von dieser Einschränkung dürfte ein Großteil der kleinen und mittelgroßen Eisenbahnen profitieren. Im Übrigen wird der VDV seine Empfehlungen für Muster-Nutzungsbedingungen in einer an die Vorgaben des ERegG angepassten Fassung neu herausgeben.

Ebenfalls aufgrund der Überzeugungsarbeit des VDV genießen Betreiber von Wartungseinrichtungen in Bezug auf ihre Nutzungsbedingungen, die Ablehnung von Zugangsberechtigten und die Bemessung ihrer Entgelte – zunächst befristet bis zum 31. Dezember 2020 – bestimmte Freiheiten. Die Regulierungsbehörde wird bis zum 31. Dezember 2018 zu untersuchen haben, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen. Sodann hat der Gesetzgeber zu entscheiden, ob Wartungseinrichtungen auch über den 31. Dezember 2020 hinaus von Vorgaben des ERegG befreit werden können.

Kleiner Exkurs: Die jetzt im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) geregelte Mindesthöhe der Versicherungssumme in der Eisenbahnhaftpflichtversicherung sollte von bislang rund 10 auf 75 Mio. Euro erhöht und damit mehr als versiebenfacht werden. Der VDV hat sich energisch für eine moderate Anpassung eingesetzt. Die neue Deckungssumme liegt mit 20 Mio. Euro in einer Größenordnung, welche die Eisenbahnen nicht überfordern dürfte.

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich fand eines der umfangreichsten eisenbahnrelevanten Gesetzesvorhaben der letzten Jahrzehnte seinen Abschluss. Die Unternehmen stehen nunmehr vor der Herausforderung, eingespielte Verfahren an die aktuelle Rechtslage anpassen zu müssen. Und natürlich wäre der Gesetzgeber nicht der Gesetzgeber, wenn er dabei nicht auch Raum für Zweifelsfragen gelassen hätte.

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

ETCS – back on track?

Das Jahr 2016 hat einige Fortschritte beim europäischen Zugsicherungssystem (European Train Control System, ETCS) gebracht. Der Beitrag wirft einen Blick auf die einzelnen Maßnahmen.

Der Nutzen eines EU-weit einheitlichen interoperablen Zugsicherungssystems ist unbestritten. Die DB Netz AG erkennt auch inzwischen Potenzial für Produktivitätsgewinne durch die flächendeckende Installation des European Rail Traffic Management System (ERTMS) (bestehend aus ETCS und dem Funksystem Global System for Mobile Communications – Rail(way) (GSM-R)). Doch das ERTMS-Projekt kämpft mit schweren Kinderkrankheiten: Nichtumsetzung der ursprünglich vorgesehenen infrastrukturseitigen Ausrüstungsverpflichtungen, mangelnde Kompatibilität der verschiedenen Versionen, hohe Kosten. Nationale Sonderwege und ein unzureichendes europäisches Projektmanagement haben zur Installation von Inselösungen auf den heute EU-weit insgesamt 23000 ausgerüsteten Streckenkilometern geführt, die die Kosten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wie für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in die Höhe getrieben haben. Im Jahr 2016 wurde nun ein länger vorbereitetes Maßnahmenbündel verabschiedet, das den bestehenden Missständen abhelfen soll. So besteht am Anfang des Jahres 2017 eine Perspektive der Besserung.

ERA als ERTMS-Systembehörde

Das im Mai 2016 veröffentlichte technische Paket des Vierten Eisenbahnpakets überträgt der European Railway Agency (ERA, inzwischen European Union Agency for Railways (EUAR)) die Funktion einer ERTMS-Systembehörde, d.h., die ERA ist verantwortlich für die strategische Fortentwicklung und die Fehlerkorrektur der ETCS-Spezifikationen. Dabei wird sie unterstützt von einer „Stakeholder-Plattform für ERTMS“, die die Sektorinteressen repräsentiert. Des Weiteren übernimmt sie von den nationalen Sicherheitsbehörden die Kompetenzen für die europaweite Fahrzeugzulassung und zeichnet die Ausschreibungsunterlagen für streckenseitige ERTMS-Projekte frei. Damit sitzt sie künftig an einer Schaltstelle bei der Anwendung der Standards und bei der Implementierung von ERTMS-Ausrüstungsprojekten.

Stabile und kompatible ETCS-Version

Mit der Überarbeitung der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Zugsicherung, Zugsteuerung, Signalgebung (ZZS) vom 15. Juni 2016 wurde die ETCS-Version „Baseline 3 Release 2“ (B3R2) als rechtsverbindlich festgelegt (in der Nachfolge der Vorgängerversionen „Baseline 3 Maintenance Release 1“ (B3MR1) von 2012 und „2.3.0.d“ von 2008). Diese Version soll über einen längeren Zeitraum stabil gehalten werden und ist –

im Gegensatz zu früheren Versionen – für die Zukunft aufwärts und für die Vergangenheit abwärts kompatibel, abwärts allerdings nur bis zur Version „2.3.0.d“.

Neues Sektor-MoU

Im September 2016 wurde auf der InnoTrans in Berlin ein neues Sektor-Memorandum of Understanding (MoU) zur Zusammenarbeit bei der Ausrüstung mit ERTMS zwischen Europäischer Kommission und der ERA einerseits und den europäischen Sektorverbänden andererseits unterzeichnet. In dem MoU verpflichten sich die Unterzeichner (insbesondere die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die European Rail Infrastructure Managers (EIM) und der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE)) auf das Ziel, nur ERTMS-Versionen zu installieren, die zu 100 Prozent mit dem in der TSI ZZS festgelegten Standard kompatibel sind ohne nationale oder projektspezifische Abweichungen.

Revidierter ERTMS-Bereitstellungsplan

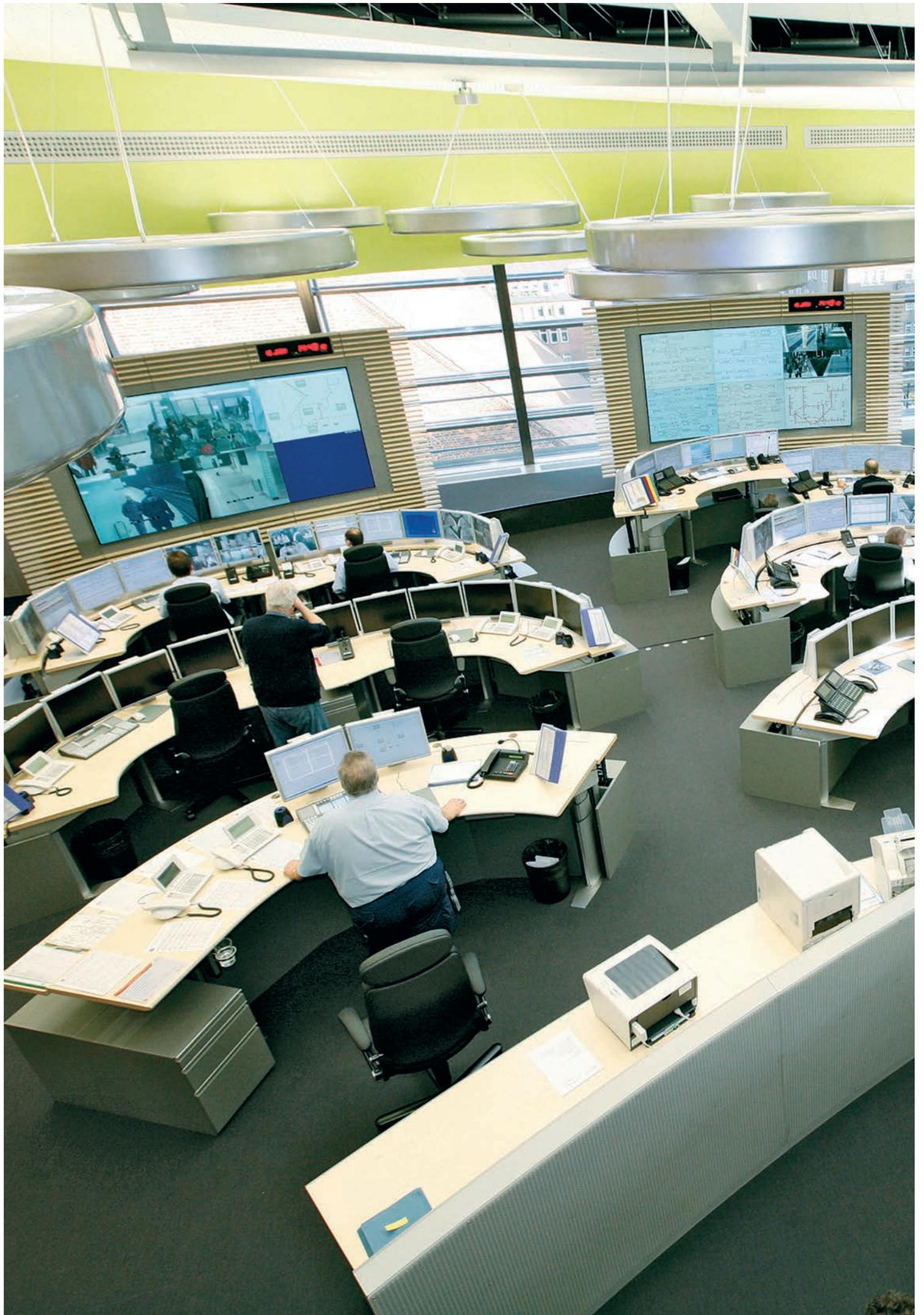
Schließlich haben am 7. Dezember 2016 die Vertreter der Verkehrsministerien der EU-Mitgliedstaaten einen überarbeiteten ERTMS-Bereitstellungsplan verabschiedet. Er tritt an die Stelle der Ausrüstungsverpflichtungen, die die TSI ZZS von 2009 vorsah. Dieser ursprüngliche Bereitstellungsplan verpflichtete zur Ausrüstung mit ETCS auf mehreren Schienenverkehrskorridoren zu festen Daten, die aber die Mehrheit der Staaten nicht umgesetzt hat. Die nun beschlossene Regelung stimmt mit dem Zieldatum aus der Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V)-Verordnung überein, bis 2030 das gesamte TEN-V-Kernnetz mit ETCS auszurüsten. In einer ersten Phase wurden für ausgewählte Streckenabschnitte frühere Ausrüstungsdaten bis 2020 bzw. 2023 festgelegt. Bis Juli 2017 müssen die Mitgliedstaaten dies in nationale Ausrüstungspläne umsetzen und der Kommission notifizieren. Die DB Netz AG verhandelt derzeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Finanzierungsvereinbarungen, die sicherstellen sollen, dass diese Ausrüstungsverpflichtungen umgesetzt werden können.

Dr. Ralf Schnieders

Europäische Eisenbahnangelegenheiten

T 030 399932-23

schnieders@vdv.de



Technik und Normung

Kollisionssicherheit und Unterfahrschutz – Erhöhung der passiven Sicherheit für Nutzer und Personal im BOStrab-Bereich

Es ereignen sich immer wieder Unfälle, die zu schweren Verletzungen oder sogar zur Tötung von Fahrgästen, Personal und anderen Verkehrsteilnehmern führen können. Dies geschieht vor allem im Bereich der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) an Haltestellen, Überwegen und Straßenkreuzungen, dabei häufig mit nur geringen Geschwindigkeiten.

Zur Verringerung der Auswirkungen auf Fahrzeuginsassen von Schienenfahrzeugen bei Ereignissen wie Unfällen, wenn alle vorgesehenen technischen und betrieblichen Einrichtungen nicht gewirkt haben, wurde der Standard EN 15227 „Bahnanwendungen – Anforderungen für die Kollisionssicherheit von Schienenfahrzeugkästen“ entwickelt. Die 2008 veröffentlichte Norm, die für alle neu zu bauenden Schienenfahrzeuge (mit wenigen Ausnahmen) gilt, unterliegt derzeit einer Revision, die weitestgehend abgeschlossen ist. Der Standard beschreibt hierbei die Anforderungen an den Wagenkasten auf der Basis der am häufigsten vorkommenden Ereignisse in Ergänzung zu den statischen und dynamischen Festigkeitsanforderungen gemäß EN 12663 Teil 1.

Wesentliche Neuerungen der aktualisierten Version sind u. a. die Berücksichtigung von Einrichtungsfahrzeugen, Lokomotiven mit Schwerlastkupplungen und Lokomotiven mit Mittelfahrerstand. Auch ist der Überlebensraum bzw. Fluchtbereich für den Fahrer jetzt innerhalb des Fahrerstandes vorzusehen, da bei einer Gefahrenbremsung, vor allem im BOStrab-Bereich, Fahrer oft nicht in der Lage sind, entgegen der Bremswirkung zu flüchten. Im Besonderen für Fahrzeuge, die im öffentlichen Verkehrsraum die Wege mit anderen Verkehrssystemen teilen, fordert der Standard die Einhaltung eines neuen Szenarios, das den Unfall mit einem schweren Fahrzeug wie Lkw oder Bus simulieren soll. Hier ist die „Angriffsfläche“ des Gegenstandes etwa 1200 mm hoch. Existierende Fahrzeuge der jüngeren Generation sind meistens schon entsprechend ausgelegt und erfüllen somit weitgehend die neuen Anforderungen. Hier ist keine oder nur eine geringfügige Gewichtszunahme zu erwarten, da unter Mitwirkung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erreicht werden konnte, dass wegen der höheren Masse des Kollisionsgegenstandes die Geschwindigkeit deutlich von 25 km/h auf 15 km/h reduziert wurde.

Alle Anforderungen an die Sichtbarkeitskriterien können dabei erfüllt werden, allerdings sind keine Panoramasscheiben ohne sichtbar tragende Struktur möglich. Auch ist die Anforderung mit einem erhöhten Fahrerstand in Mittelflurausführung

vorteilhaft, da die Struktur dieser Ausführung die Grundvoraussetzungen für den Fahrerschutz mit sich bringt. Zusätzlich wird unter Mitwirkung des VDV parallel eine Technische Regel (TR) bei CEN/TC 256 erarbeitet, der Empfehlungen auflisten soll, die bei der Frontgestaltung von Fahrzeugen, die u. a. am Straßenverkehr teilnehmen, Berücksichtigung finden sollten. Der Titel lautet „Vehicle end design for trams and light rail vehicles with respect to pedestrian safety“. Ein TR ist ein Dokument, das analog zu einer Europäischen Norm (EN) in das System des Europäischen Komitees für Normung (CEN) im gleichen Nummernkreis gelistet wird und später in eine Norm umgewandelt werden kann. Ein TR hat nur empfehlenden Charakter und ist somit nicht verpflichtend anzuwenden. Dies könnte erst durch eine Rechtsvorschrift durch Behörden veranlasst werden.

Ziel des TR ist, Gefahren und Auswirkungen einer Kollision zwischen Personen (Fußgänger, Radfahrer usw.) und einer Straßenbahn entgegenzuwirken. Folgende Szenarien werden hierbei betrachtet:

- Kollision mit einem Fußgänger,
- Kollision mit einem Auto,
- Kollision mit einer Straßenbahn.

Diese Vorfälle treten häufig auf, wenn z. B. Überwege unachtsam überquert werden. Der TR gibt nur „passive“ Empfehlungen, da diese in der Regel keine oder nur geringe Folgekosten nach sich ziehen und bei entsprechender Auslegung vergleichbaren Schutz bieten können. Aktive Systeme, die eine Warnung vor Gefahren geben sollen und ggf. eingreifen, um somit Folgen eines Aufpralls zu minimieren, werden derzeit in einigen Betrieben getestet. Die passive Frontgestaltung soll in diesem Fall, wenn die Reaktionszeit für das aktive System zu kurz ist, zusätzlich einen Schutz bieten. Der VDV legt auch besonderen Wert darauf, dass eine Kostenerhöhung und Gewichtszunahme vermieden werden.

Peter Haering

Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen

T 0221 57979-140

haering@vdv.de

Geräuschoptimierte Eisenbahnfahrzeuge – Schon gehört?

Geräuschemissionen gewinnen als Akzeptanzkriterium des Eisenbahnverkehrs zunehmend an Bedeutung. Dies spiegelt sich nicht nur in den jüngsten Maßnahmen des Gesetzgebers zur Lärmreduzierung an Güterwagen wider, sondern auch in der lauter werdenden Kritik in der Öffentlichkeit bezüglich Lärmbelastigungen durch Eisenbahnfahrzeuge in der „Fahrzeugabstellung“.

Es ist unüberhörbar: Eisenbahnfahrzeuge machen Geräusche und das Spektrum ist vielfältig. Es reicht im Fahrbetrieb von Rollgeräuschen und Körperschall bei Güterwagen über Geräusche von Antriebsanlagen und deren Kühlung bis hin zu den akustischen Begleiterscheinungen von Reibungsbremsen.

Aber auch in Haltezeiten am Bahnsteig oder in Vor- und Nachbereitungsdiensten, die überwiegend in der sog. Abstellung erfolgen, müssen Aggregate betrieben werden. So machen bspw. eingeschaltete Druckluft- und Klimaanlage zum Funktionserhalt fahrzeugseitiger Sicherheits- und Komforteinrichtungen akustisch auf sich aufmerksam.

Die resultierenden Geräuschkulissen rufen seit einiger Zeit zunehmend Kritik in der Öffentlichkeit hervor, indem z. B. Bahnanrainer mehr und mehr ihre Stimme gegen Geräuschbelastigungen durch „herumstehende“ Fahrzeuge erheben.

Dies mag u. a. dem Umstand geschuldet sein, dass mit dem fortschreitenden Einsatz neuer Fahrzeuge die an Anzahl und Leistungsfähigkeit zunehmenden Klimaanlage mehr und mehr als belästigende Geräuschquellen wahrgenommen werden.

Dabei kommen in den öffentlichen Diskussionen immer wieder folgende Fragen auf:

- Entsprechen die Fahrzeuge eventuell nicht den Anforderungen an die zulässigen Geräuschemissionswerte?
- Ist der technische Fortschritt eventuell nur auf die optimale Leistungsfähigkeit, nicht aber auf eine optimale Geräuschreduzierung ausgerichtet?
- Entsprechen die Anforderungen an die zulässigen Geräuschemissionen nicht dem Stand der Technik?

Hier ist zu erwähnen, dass alle Eisenbahnfahrzeuge zum Zeitpunkt ihrer Zulassung die Anforderungen an die zulässigen Geräuschemissionen erfüllt haben. Dies gilt uneingeschränkt auch für jüngere Fahrzeuggenerationen in Bezug auf die Anforderungen an die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Lärm¹⁾.

Diese uneingeschränkte Erfüllung der normativen und gesetzlichen Anforderungen führt jedoch nicht zu einer zufriedenstellenden öffentlichen Wahrnehmung, sondern verstärkt vielmehr den Eindruck, die Anforderungen an zulässige Geräuschemissionen seien nicht zeitgemäß und bedürften umgehend einer Aktualisierung.

Um dieser wachsenden Kritik Rechnung zu tragen, hat der Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Arbeitsgruppe damit beauftragt, unter Berücksichtigung des Standes der Technik wirtschaftlich angemessene weiterführende Anforderungen zur Geräuschoptimierung zu entwickeln. Dabei sollen bereits in einzelnen Mitgliedsunternehmen erarbeitete Lösungsansätze mit den Zielen

- Vermeidung oder Reduzierung von Schallemissionen an der Quelle durch die Nutzung neuester technischer Entwicklungen u. a. auch aus nicht eisenbahntechnischen Anwendungsbereichen,
- Schallabsorption zur Optimierung existierender Systeme und
- Reduzierung der Belastungszeiträume durch Optimierung der Betriebsprogramme von Klima- und Druckluftanlagen

zu betreiberspezifischen Anforderungen weiterentwickelt und für zukünftige Ausschreibungen von Neufahrzeugen oder Modernisierungen von Bestandsfahrzeugen in einem VDV-Dokument empfohlen werden.

Sie werden so Grundlage zur Lösung des Konfliktes zwischen der Forderung nach optimalem „Reiseklima“ und dem Wunsch nach einem lärmarmen Wohnumfeld.

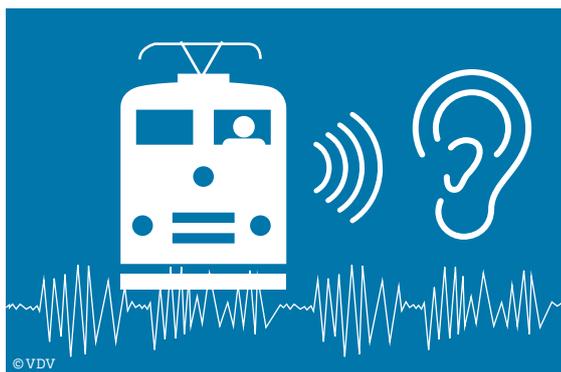
Michael Sikorski

Schienefahrzeugtechnik – Normungsfragen

T 0221 57979-165

sikorski@vdv.de

¹⁾Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU.



Einfluss von innovativen Technologien wie Fahrerassistenzsystemen oder IoT auf die Zugsicherung

Der zunehmend fortschreitende Einsatz von Technologien aus anderen Branchen, wie z. B. Fahrerassistenzsystemen, Internet of Things (IoT) oder das Thema „Video“, kann die etablierten Zugsicherungssysteme ergänzen. Was auf der einen Seite Vorteile für die Sicherheit und die Performance des Gesamtsystems Urban Rail generiert, birgt auf der anderen Seite nicht zu unterschätzende Herausforderungen auf unterschiedlichsten Gebieten, wie z. B. Datensicherheit, Mitarbeiterqualifikation oder die Beherrschbarkeit zunehmend komplexer werdender Systeme.

Begriffe wie IoT, Industrie 4.0, autonomes Fahren usw. sind omnipräsent und aus keinem technisch orientierten Artikel mehr wegzudenken. Was bedeuten diese für den normalen Mitarbeiter diffusen Schlagwörter im Kontext mit den im Sektor Urban Rail verwendeten und bewährten Techniken? Im Prinzip geht es bei all diesen Themenkomplexen um die Vernetzung aller im System vorhandenen Ressourcen sowie um die Nutzung von Skaleneffekten aus anderen Branchen für den Urban-Rail-Sektor. Die Möglichkeiten neuer und innovativer Technologien aus anderen Anwendungsgebieten sollten wir in unserem Sektor bewusst und zielorientiert nutzen. Der Einsatz neuer Technologien darf dabei jedoch auf keinen Fall bestehende und von den Aufsichtsbehörden abgenommene Sicherheitssysteme in negativem Sinne beeinflussen. Alle technischen Möglichkeiten, die die Sicherheit für das System und die Fahrgäste, aber auch für die am Verkehrsgeschehen Beteiligten erhöhen sowie die Produktionskosten für die Erbringung der Verkehrsleistung steigern, sollten genutzt werden. Der zunehmende Einsatz von Elektronik und die damit einhergehende Softwareabhängigkeit erhöhen folgerichtig die Komplexität.

Komplexität beherrschen und Vorteile nutzen

Durch den sich verstärkenden Einsatz von Elektronik und Software sowie commercial off-the-shelf (COTS) wird sich die Lebenserwartung und Verfügbarkeit von zukünftigen Systemen verändern. Die Verfügbarkeit von neuen Lösungen und Produkten aus schnelllebigen Branchen, wie z. B. der Automatisierungstechnik oder der Kommunikationsbranche, ist nicht direkt mit Lösungen für langfristig angelegte Investitionsgüter in unserer Branche vergleichbar. Neue ergänzende Techniken und Systeme müssen, wie z. B. Abstandsradarsensoren aus der Automobilindustrie für die Anwendung in Fahrerassistenzsystemen, rückwirkungsfrei für die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen sein, damit bei frühzeitiger Obsoleszenz die ergänzenden, jedoch abgekündigten Systeme durch aktuelle Produkte ohne große Änderungen ersetzt werden können. Der Einsatz von Assistenzsystemen für Fahrer oder die Verbindung zu öffentlichen Kommunikationsnetzen darf nicht zur Verletzlichkeit der bewährten und durch Technische Aufsichtsbehörden (TABs) abgenommenen Anlagen

führen. Das Thema „Security for Safety Applications“ muss mit der nötigen Sorgfalt und Umsicht angegangen werden. Dabei sind die Chancen und Risiken der neuen Technologien bewusst abzuwägen. Für die Unterstützung unserer Mitglieder bei der Planung und Ausschreibung der komplexen Sicherungstechnik im Umfeld der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) haben wir die VDV-Schriftenreihe 336 erarbeitet.

Hilfestellung bei der Definition von Anforderungen

Die VDV-Schriftenreihe 336 „Funktionale Anforderungen für Signal- und Zugsicherungsanlagen sowie Betriebsleitsysteme des städtischen schienengebundenen Personennahverkehrs“ – Teil 1: „Signalanlagen und Weichensteuerungen für das Fahren auf Sicht“, Teil 2: „Zugsicherungsanlagen“ und Teil 3: „Betriebsleitsysteme“ (noch in Entwicklung) – wurde im Aufbau so gestaltet, dass die Verkehrsunternehmen und Planer aus einem Gesamtkatalog von Anforderungen auswählen können. Die Beschreibung der einzelnen Anforderungen wurde dabei so gestaltet, dass diese für eine spätere computerunterstützte Verarbeitung verwendet werden kann. Die VDV-Schriftenreihe 336 erfüllt damit das Ziel, die Beschaffung von Zugsicherungsanlagen auf eine vereinheitlichte Basis zu stellen und somit die Beschaffungsprozesse für alle Beteiligten effizienter zu gestalten.

Innovationen anwenden, Vorteile generieren

Da die neuen Technologien fast ausschließlich für Massen Anwendungen geschaffen werden, bietet sich die Möglichkeit, an den Kostenvorteilen zu partizipieren. Die Stabilität der erprobten Produkte sollte höher werden. Auf dem Gebiet der Vernetzung der Geräte und Systeme muss trotz augenscheinlicher Vorteile das dadurch entstehende Risiko der Kompromittierung, die nicht nur zum Ausfall, sondern auch zu neuen, bisher unbekanntenen Risiken führen kann, bewusst und mit der notwendigen Sorgfalt betrachtet werden. Die Vernetzung der Systeme sollte nicht um jeden Preis erfolgen.

Georg Sinnecker

Zugsicherungstechnik

T 0221 57979-134

sinnecker@vdv.de

„Wegen Stromausfall geschlossen“ – Strategien zum Umgang mit Spannungsausfällen im öffentlichen Verkehr

Die Aufrechterhaltung der Stabilität und Zuverlässigkeit der elektrischen Energieversorgung in Deutschland wird durch die stetig steigenden Maßnahmen zur Sicherheit der Stromversorgung zunehmend aufwendiger. Auch wenn Spannungsausfälle bisher lokal begrenzt, kurzzeitig oder im Nachgang zu besonderen Naturereignissen auftraten, besteht die Notwendigkeit, dass sich Verkehrsunternehmen durch präventive Maßnahmen auf einen Spannungsausfall vorbereiten.

Sicherheit der Stromversorgung ist gefährdet

Die elektrischen Energieversorgungsnetze in Deutschland waren bis vor wenigen Jahren noch ein Inbegriff an Stabilität und Zuverlässigkeit. Spannungsausfälle traten allenfalls sehr lokal und kurzzeitig oder im Nachgang zu besonderen Naturereignissen auf. Aktuelle Entwicklungen lassen hier allerdings ein Umdenken in Deutschland notwendig erscheinen. Der Umfang von Maßnahmen zur Sicherheit der Stromversorgung hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen.

Obwohl der von der Bundesnetzagentur ermittelte SAIDI-Wert (System Average Interruption Duration Index), der die durchschnittliche Versorgungsunterbrechung je angeschlossenen Letztverbraucher innerhalb eines Kalenderjahres widerspiegelt, von 21,53 Minuten (im Jahr 2006) auf 12,7 Minuten (2015) gesunken ist, besteht kein Grund zur Sorglosigkeit. Der SAIDI-Wert berücksichtigt keine Stromunterbrechungen von weniger als drei Minuten, keine geplanten Unterbrechungen und keine Unterbrechungen aufgrund von höherer Gewalt (z. B. Naturkatastrophen).

Aufgrund der technischen Komplexität und des hohen Digitalisierungsgrades erhöht sich zudem die Gefahr von Cyberattacken und somit das Risiko von Stromausfällen. Damit der Schutz dieser „kritischen Infrastrukturen“ gewährleistet bleibt, bedarf es auch der Umsetzung gewisser Mindeststandards von IT-Sicherheitsanforderungen, die für Energieversorger verpflichtend sind und bis zum 31. Januar 2018 zertifiziert werden müssen.

Notfall-/Krisenmanagement bei Stromausfall

Neben den Energieversorgern besteht auch aufseiten der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen die Notwendigkeit, Strategien im Umgang mit Spannungsausfällen zu entwickeln und in ihr Notfall-/Krisenmanagement zu integrieren.

Vor diesem Hintergrund hat der Betriebsausschuss des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die VDV-Mitteilung 7039 „Strategien zum Umgang mit Spannungsausfällen“ (Stand 10/2016)

erarbeitet. Die VDV-Mitteilung dient Verkehrsunternehmen als Leitfaden zur Erstellung von unternehmensspezifischen Regelwerken und Krisenplänen. Die VDV-Mitteilung richtet sich an alle Verkehrsunternehmen, da ein Spannungsausfall auch Auswirkungen auf Betriebe hat, die dieselbetriebene Schienenfahrzeuge oder Busse betreiben. Ein Verkehr mit dieselbetriebenen Fahrzeugen ist nur möglich, solange die Treibstoffversorgung sichergestellt ist und genügend Strom für die mit elektrischen Pumpen ausgestatteten Tankanlagen zur Verfügung steht.

Neben der Darstellung von Auswirkungen eines Spannungsausfalls sowie möglicher Präventivmaßnahmen enthält die VDV-Mitteilung auch Checklisten für die Bereiche Anlagen, Betrieb, Fahrzeuge, Kommunikation und Security. Hierbei sind die Auswirkungen und Empfehlungen der Mitteilung in Abhängigkeit der Zeitdauer eines Spannungsausfalls differenziert in vier Szenarien dargestellt (Ausfall: wenige Sekunden; bis zwei Stunden; zwei bis 24 Stunden; mehr als 24 Stunden).

Darüber hinaus geht der Leitfaden auch auf die elektrischen Einspeisungen für Anlagen der Straßenbahn-Bau- und Vertriebsordnung (BOStrab) ein und auf die Wiederaufnahme des Betriebes nach längerem Stillstand.

Vorgesehen ist für das Frühjahr 2017 auch eine Veranstaltung der VDV-Akademie zum Thema „Stromausfälle im Verkehrsunternehmen – Was tun, wenn's passiert?“.

Hartmut Reinberg-Schüller

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

Autonomes Fahren – Verkehr als Gesamtsystem braucht kluge Marktregulierung

Vor dem Hintergrund von Digitalisierung und fahrzeugtechnologischen Entwicklungen ist das hochautomatisierte Fahren ein Megatrend mit großen Entwicklungssprüngen, auch wenn wir vom fahrerlosen Fahren mit allen Komplexitätsgraden noch weit entfernt sind. Auch erfordert die Entwicklung zum autonomen Fahren die Akzeptanz der Bevölkerung und die Weiterentwicklung von Gesetzen und ethischen Normen.

Für die Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird diese Entwicklung dann umwälzend sein, wenn nicht hochautomatisierte, sondern fahrerlose Großraumtaxen oder Kleinbusse als „Robo-Taxen“ eingesetzt werden können. Kostengünstiger, weil sich viele Personen ein Fahrzeug teilen und kein Fahrer mehr bezahlt wird, werden diese neuen Bedienungsmodelle sein. Bereits heute bringen sich weltweit agierende Betreiber von Mobilitätsplattformen mit großer Kapitalmacht in Position, um diesen Markt zu besetzen.

Wie könnte sich der Verkehr der Zukunft entwickeln, wenn autonome Pkws verfügbar sind?

In einer autonomen Verkehrswelt wird bei einer Laissez-faire-Politik eine Renaissance des Speckgürtels um die Städte herum befürchtet, denn der Stau auf der Einfallstraße wird vermutlich eher toleriert, wenn man sich im Pkw anderen Beschäftigungen widmen kann. Zeit- und Raumwiderstände werden sinken. Die Folge dürften ineffiziente Stadtstrukturen, längere Wege und vermutlich auch viele Leerfahrten sein. Nicht nur Buslinien in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage stehen dann zur Diskussion. Vermutlich werden selbst die umweltverträglichsten Fortbewegungsmöglichkeiten verdrängt – Fußverkehr und Radverkehr. Automatische Autos gefährden in einem solchen negativen Szenario den Umweltverbund und das Ziel, die Städte lebenswerter zu machen.

Wünschenswert wäre eher eine Verkehrswelt, in der neben dem Schienenverkehr ausschließlich fahrerlose Großraumtaxen oder Busse unterwegs wären. Denn Busse und Bahnen sind auch in einer automatisierten Welt Rückgrat des städtischen Verkehrs, da gebündelte Fahrgastströme immer platzsparender und effizienter sind. Modellierungen deuten darauf hin, dass dann nur noch 10 Prozent der Parkplätze benötigt werden und sich die Verkehrsleistung auf 60 Prozent reduziert. Lebenswertere Städte mit viel Platz und ein Rund-um-die-Uhr-ÖPNV ohne Umsteigen von Tür zu Tür sind das Ziel. Das wäre eine Verkehrswende – mehr Mobilität mit weniger Verkehr! Die Städte benötigen auf dem Weg dorthin aber für den Pkw-Verkehr kluge Regularien wie eine Parkraumbuchung, eine differenzierte City-Maut oder ein Slot-Management.

Wie bringt die ÖV-Branche das Thema nach vorne?

Über den Ausschuss für Planung (AfP) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind die Verkehrsunternehmen und -verbände miteinander vernetzt und es findet ein reger Austausch über Chancen und Risiken der On-demand-Ideen statt. Den Kunden bieten mit App angeforderte „Rufbusse“, die ohne vorgegebenen Linienweg von Tür zu Tür unterwegs sind, erweiterte Wahlmöglichkeiten. Aus der Kundenperspektive sind diese haltestellenlosen Taxibedienungen nicht anders konzipiert als zukünftig autonom fahrende ÖV-Shuttles. Auch wenn jetzt noch ein Fahrer lenkt, kann so viel über die Flottenorganisation und Betriebskomplexität solcher App-Rufbusse gelernt werden. Wie kann ich alle Fahrtwünsche bestmöglich organisieren und dabei die Wege der Kleinbusse so kurz wie möglich halten? Parallel finden technische Erprobungen mit Robo-Shuttles in speziellen Arealen statt. Die Einsätze sind noch personenbegleitet. Wichtig ist dabei, mehr über die Akzeptanz bei unseren Kunden in Erfahrung zu bringen.

Erst App-Rufbusse, dann Robo-Shuttles

Die Technik wird man im ÖPNV früher oder später in den Griff bekommen, zumal immer die gleichen Linienwege gefahren werden. Die Herausforderungen liegen vielmehr im kommunalen Markt. Wenn Global Player wie Uber, Lyft oder Didi die Oberhand in den Städten gewinnen, wird vermutlich eine Verkehrswende in weite Ferne rücken. Die Akteure der Plattformökonomie müssen nachvollziehbar an einer Profitmaximierung interessiert sein. Aus deren Perspektive braucht es mehr und erlösstarke Verkehre – nicht weniger. Deshalb sind Aufgabenträger, die den Marktzugang klug regulieren, gefragt. Marktmechanismen allein werden das nicht zum Nutzen der Gesellschaft leisten können. Die lokalen Verkehrsunternehmen sind dabei gefordert, sich zum multimodalen Mobilitätsdienstleister weiterzuentwickeln. Robo-Shuttles werden dabei das Portfolio der Verkehrsmittel ergänzen.

Dr. Volker Deutsch

Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement

T 0221 57979-130

deutsch@vdv.de

Eisenbahninfrastruktur – Verwendung von Glyphosat im Gleisbereich

Der Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat die Thematik der Vegetationskontrolle auf Eisenbahngleisen behandelt und unterstützt die Eisenbahnen in den aktuellen Diskussionen zum Einsatz glyphosathaltiger Herbizide.

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

Im VDV nimmt sich der ATEI mit seinem Unterausschuss „Recht und Umwelt“ dieses Themas an und unterstützt hier die Eisenbahnen in den Diskussionen mit den Landesbehörden und der Politik.

Grundsätzlich sind sowohl die Eisenbahnen 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. Es muss aber auch festgehalten werden, dass es zurzeit keine praxistauglichen Alternativen zur chemischen Vegetationskontrolle gibt.

In intensiven Diskussionen mit allen Beteiligten gelang dem VDV mit starkem Engagement des Landesverbandes Niedersachsen/Bremen die Erarbeitung eines Letters of Intent (LOI) mit der niedersächsischen Landesregierung zur Vegetationskontrolle auf und an Gleisanlagen. Auf der Basis dieses Papiers können nun wieder die erforderlichen Ausnahmeanträge gestellt und beschieden werden. Aus Sicht des VDV kann dieser LoI auch als Vorlage für die Vorgehensweise in den anderen betroffenen Ländern dienen und dort zu einer Entspannung der Situation führen.

Darüber hinaus haben der VDV, die DB AG und das Julius Kühn-Institut (JKI) die Inhalte für ein

Forschungsprojekt skizziert, das alternative Verfahren der nicht chemischen Vegetationskontrolle auf und am Gleisbereich identifizieren und entwickeln soll. Hierbei sollen Techniken und Verfahren für Flächen (z. B. Straßen, Wege, Plätze) auf die Tauglichkeit für die Vegetationskontrolle geprüft, entsprechend angepasst und erprobt werden.

Zurzeit wird dieses Konzept verfeinert und die Kosten quantifiziert. Es gibt Besprechungen mit weiteren Stellen, wie z. B. dem (EBA), um hier zu einem baldigen Projektstart zu gelangen. Damit könnten im Jahr 2017 die ersten entscheidenden Schritte zur Optimierung und Minimierung des Herbizideinsatzes gelingen.

Darüber hinaus erarbeitet der VDV Leitlinien für eine integrierte Vegetationskontrolle, die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als Handlungsleitfaden eine Hilfe für eine nachhaltige und umweltgerechte Vegetationskontrolle sein können.

Peter Schollmeier

Bahnbau

T 0221 57979-137

schollmeier@vdv.de

Digitalisierung im ÖPNV – Nutzung und Entwicklung des integrierten Bordinformationssystems (IBIS)

Der Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und seine Unterausschüsse „Telematik“ und „intermodal transport control system“ modularisieren die Verkehrssteuerungssysteme und erarbeiten zusammen mit Industriepartnern die zugehörigen Schnittstellen. Das internetprotokollbasierte Bordinformationssystem IBIS-IP ist dabei die Grundlage für die Digitalisierung in den Fahrzeugen des ÖPNV und wird durch aktuelle Internetwerkzeuge agil international weiterentwickelt.

Die Digitalisierung erhält kontinuierlich Einzug in den ÖPNV und verknüpft alle seine Module und Komponenten. Für deren Vernetzung werden internetprotokollbasierte Schnittstellen verwendet. Für den reibungslosen Datenaustausch ist eine Standardisierung der Kommunikationsschnittstellen und der Abgleich der zu übertragenden Informationen notwendig.

Die Modularisierung und Standardisierung wurde vom VDV zusammen mit Verkehrsunternehmen, Industriepartnern und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) 2010 im Projekt „Internetprotokoll-basierte Kommunikationsdienste im öffentlichen Verkehr“ (IP-KOM-ÖV) gestartet. Auf Basis der in der VDV-Mitteilung Nr. 3001 beschriebenen Anwendungsfälle und Migrations-szenarien wurden zum Projektende 2014 erste Standards für das IBIS-IP als Nachfolgestandard der VDV-Schrift 300 der Branche bereitgestellt.

IBIS-IP, als Basis der Digitalisierung in ÖPNV-Fahrzeugen, wird nun in vielen Projekten eingesetzt und aufgrund der Anforderungen der Verkehrsunternehmen weiterentwickelt. Um dies effizient zu ermöglichen, wurde die erste Spezifikation der VDV-Schrift 301-2 umstrukturiert und in der VDV-Schriftenreihe mit den Teilen

- Internetprotokoll basiertes integriertes Bordinformationssystem IBIS-IP Teil 2 – Schnittstellenspezifikationen – Basisdienste V1.0,
 - 1 – Gemeinsame Datenstrukturen und Aufzählungstypen,
 - 2 – Dienst BeaconLocationService,
 - 3 – Dienst CustomerInformationService,
 - 4 – Dienst DistanceLocationService,
 - 5 – Dienst GNSSLocationService,
 - 6 – Dienst JourneyInformationService,
 - 7 – Dienst NetworkLocationService,
 - 8 – Dienst PassengerCountingService,
 - 9 – Dienst TicketingService und
 - 10 – Dienst TimeService
- im Sommer 2016 veröffentlicht.

Durch die Separierung der Dienstebeschreibungen ist es möglich, zukünftige Diensteanpassungen unabhängig voneinander vorzunehmen. Da immer mehr internationale Unternehmen und Entwickler IBIS-IP

in ihre Komponenten implementieren, werden zukünftig die VDV-301-Schriften bilingual in deutscher und in englischer Sprache mit den zugehörigen Softwareentwicklerdateien auf der Internetseite des VDV unter www.vdv.de/ip-kom-oev.aspx veröffentlicht.

Für die kontinuierliche und schnelle Weiterentwicklung wurde vom VDV ein IBIS-IP-Internetforum eingerichtet. Derzeit engagieren sich dort 95 Experten der Verkehrs-, Industrie- und Beratungsunternehmen und bringen neue Ideen oder Verbesserungen ein, diskutieren und stimmen diese gemeinsam ab. Nach einer erfolgreichen Praxiserprobung werden dann die Vorschläge durch den VDV freigegeben. Das Internetforum ist für alle Interessierten nach einer Anmeldung auf der VDV-Community-Internetseite <https://forum.vdv.de/> verfügbar.

Titel	Version	Status	Datum	Verantwortlicher
Übersicht / Services				
Übersicht der Schnittstellen-Spezifikationen für IBIS-IP / Interface for the description of new IBIS-IP services	0.0	2013	08.09.2013, 10:00:00	Wolfgang B. / VDV
Verfahren: D: DienstmanagementService, D: SystemmanagementService, D: BeaconLocationService, D: CustomerInformationService, D: DistanceLocationService, D: GNSSLocationService, D: JourneyInformationService, D: NetworkLocationService, D: PassengerCountingService, D: TicketingService, D: TimeService				
Spezifikation der Schnittstellen-Spezifikationen für IBIS-IP / Specification of the interfaces for IBIS-IP	0	0	08.09.2013, 10:00:00	Wolfgang B. / VDV
Verfahren: D: VDV 301-1, D: VDV 301-2				
Service Discovery	4	7	18. Jun 2016, 10:00	Ken: DRS-DRD bei Fraunhofer
System Startup	0	0		
Systemkatalog / Communication	0	0		
Systemkatalog / Architecture	4	7	18. Jun 2016, 10:00	Ken: DRS-DRD bei Fraunhofer
SECURITY				
Europäische Standardisierung / Europäische Standardisierung - EN 15169	0	0		
Verfahren: Verbalisierung / Catalog	1	3	18. Jun 2016, 10:00	Ken: Entwurf der VDV 301-2 Teil 2
Verfahren: Verbalisierung / Catalog	1	3	18. Jun 2016, 10:00	Ken: Entwurf der VDV 301-2 Teil 2
Verfahren: Verbalisierung / Catalog	1	3	18. Jun 2016, 10:00	Ken: Entwurf der VDV 301-2 Teil 2
Verfahren: Verbalisierung / Catalog	1	3	18. Jun 2016, 10:00	Ken: Entwurf der VDV 301-2 Teil 2
Verfahren: Verbalisierung / Catalog	1	3	18. Jun 2016, 10:00	Ken: Entwurf der VDV 301-2 Teil 2

Die aktuellen IBIS-IP-Entwicklungen werden jährlich auf dem IBIS-IP-Plug-Fest dargestellt. Industrieunternehmen haben hier die Möglichkeit, die Kompatibilität ihrer Komponenten zu validieren. Im Juni 2016 begutachteten 62 Branchenexperten die erfolgreiche Vernetzung der IBIS-IP-Komponenten von mehr als zehn Industriepartnern im Bereich Bordrechner, Fahrgastzählung, Anzeigen, Videoüberwachung und Netzwerkinfrastruktur.

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

IT-Sicherheit steht bei den Verkehrsunternehmen im Fokus

Die Verbreitung von Schadsoftware, die die Daten auf Computern verschlüsselt, um Geld für deren Entschlüsselung zu erpressen, hat im letzten Jahr große Resonanz in der Öffentlichkeit hervorgerufen. Auch die Schritte des Gesetzgebers, mit einem IT-Sicherheitsgesetz die Betreiber kritischer Infrastrukturen zu einem formalisierten Umgang mit den Risiken zu verpflichten, haben die Aufmerksamkeit erhöht. Der Ausschuss für Informationsverarbeitung (AIV) im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weist auf die Rolle der Mitarbeiter und deren Sensibilität für IT-Risiken hin.

Awareness
Kampagne zur
IT-Sicherheit:
Flyer-Beispiel

Das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) veröffentlicht seit Jahren seinen IT-Grundschutz-Katalog, der zentrale Risiken und Maßnahmen zusammenfasst und an dem sich auch viele VDV-Mitgliedsunternehmen orientieren. Zweifellos ist das Risiko in der letzten Zeit gestiegen. Die Verbreitung von Schadsoftware wird immer dynamischer und raffinierter. Dies erfordert natürlich technische Antworten, wie z. B. den Einsatz von:

Sandboxes: Die E-Mail bzw. die anhängende Datei wird in einer abgeschlossenen Umgebung ausgeführt. Auf diese Weise wird das eigentliche Computersystem nicht gefährdet, wenn Programme in der Sandbox ausgeführt werden.

Penetrationstests: Ein umfassender Sicherheitstest der IT mit Mitteln und Methoden, die ein Angreifer anwenden würde, um in das System einzudringen. Dabei kann die Verwundbarkeit des Unternehmens sowohl durch einen Hackerangriff als auch von innen durch Erschleichen des Zugangs zum IT-System überprüft und geeignete Gegenmaßnahmen entwickelt werden.

Der weitaus größte Teil von Schadsoftware gelangt jedoch nicht durch ausgefeilte technische Maßnahmen, sondern unter Mithilfe der Mitarbeiter in die Unternehmens-IT, z. B. durch das Öffnen von Links oder von an E-Mails angehängten Dateien.

Mit einer Security-Awareness-Kampagne zur Sensibilisierung von Mitarbeitern und Führungskräften für Risiken kann man dem entgegenreten: Sie kann das Hintergrundwissen über die IT-technischen Zusammenhänge fördern, um so das Bewusstsein über die möglichen Folgen der eigenen Aktionen zu schärfen und das einhergehende Risiko leichter erkennbar zu machen.

Bestandteile einer Kampagne können Trainings oder Web- und Plakatinfos sein. Auch mit künstlichen Phishing-E-Mails kann auf das Risiko hingewiesen werden, wie vertrauliche Informationen (z. B. Kennwörter) abgefischt werden könnten. Live-Demonstrationen von Attacken können die Gefährdung plastischer darstellen und ein vorsichtigeres Nutzerverhalten eher befördern als konventionelle „Ermahnungen“.

Die Top 10 der Informationssicherheit - auf einen Blick -

1. Gehen Sie mit vertraulichen Informationen gewissenhaft um und schützen diese vor unbefugtem Zugriff.
2. Geben Sie niemals Ihre Passwörter weiter – an niemanden. Und achten Sie auf Phishingversuche: „Wo geben Sie Ihre Passwörter ein?“
3. Nutzen Sie starke Passwörter und wechseln Sie diese regelmäßig.
4. Seien Sie sich der Gefahren von E-Mails bewusst.
5. Seien Sie sich der Gefahren des Internets bewusst.
6. Seien Sie sich der Gefahren im Umgang mit mobilen Geräten bewusst.
7. Achten Sie darauf, wo Sie welche Informationen preisgeben.
8. Tragen Sie Ihren Dienstausweis und begleiten Sie Ihre Besucher.
9. Installieren oder verändern Sie IT-Systeme nicht eigenmächtig.
10. Melden Sie sicherheitsrelevante Vorfälle umgehend an den Benutzerservice!

Mehr dazu im Intranet unter: Die KVB/Regelungen/ IT-Sicherheit.

IT-Sicherheitsbeauftragter:
Michael Nelles
Tel. 1129
E-Mail: michael.nelles@kvb-koeln.de

Herausgeber: 403 Interne Unternehmenskommunikation, März 2016



Viele Maßnahmen werden in den Mitgliedsunternehmen bereits durchgeführt: Die meisten haben Lösungen für eingehende E-Mails eingesetzt. Auch Penetrationstests wurden durchgeführt bzw. regelmäßig wiederholt.

Awareness-Kampagnen für Mitarbeiter wurden in unterschiedlicher Ausgestaltung vorgenommen: Teilweise wurden Flyer eingesetzt, im Intranet auf die Thematik hingewiesen oder auch umfangreichere Kampagnen mit Vorführungen, Schulungen und Tipps durchgeführt.

Angesichts weiter steigender Bedrohung kann unabhängig von einer gesetzlichen Verpflichtung nur empfohlen werden, die Gegenmaßnahmen zu intensivieren.

Winfried Bruns

Informationsverarbeitung, Dokumentation

T 0221 57979-120

bruns@vdv.de

Normung im Urban-Rail-Bereich

Im Jahr 2016 wurde die Normung auf der Grundlage des EU-Normungsmandates M/486 intensiviert.

Im Jahr 2016 hat das Europäische Parlament dem Vierten Eisenbahnpaket zugestimmt. Damit ist auch eine klare Abgrenzung der Bahnsysteme in Europa erfolgt. Straßenbahnen im Sinne der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) sind jetzt grundsätzlich von den europäischen Direktiven zur Sicherheit und Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs ausgenommen, auf deren Grundlage Normen im Eisenbahnbereich erstellt werden. Damit gelten die EU-Direktiven für Sicherheit und Interoperabilität nicht für Bahnen, die in Deutschland nach der BOStrab betrieben werden. Für städtische Schienenbahnen (U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn etc.) wurde 2014 das EU-Normungsmandat M/486 gestartet. In 54 Fiches wurde zusammengestellt, wo ein Bedarf an Normen besteht oder bestehende Normen für Eisenbahnen den besonderen Anforderungen städtischer Schienenbahnen anzupassen sind.

Im zuständigen Normungsausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (DIN-FSF) wurde am 9. Juni 2016 der frühere Sonderausschuss „Urban Rail“ in den Arbeitsausschuss AA19 städtische Schienenbahnen umgewandelt, wo sämtliche deutschen Normungsaktivitäten im Urban-Rail-Bereich gesteuert werden. Die Normungsarbeit findet in den Unterausschüssen (UA) „Grundlagen“, „Fahrzeuge“, „Fahrwege“ und „Betrieb“ statt. Bei den Fahrzeugen liegt der Schwerpunkt auf der Erstellung einer DIN SPEC für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen nach der BOStrab. Zu vielen Themen (Bremsen, Trassierung, Spurführung, Lichtraum) bestehen Technische Regeln (TR) zur BOStrab, die aber nicht bundesweit Anwendung finden. Eine wichtige Aufgabe ist die Überführung der Inhalte und Verfahren der TR in Normen. Im UA „Fahrwege“ wurde die TR Trassierung bearbeitet. Zum Thema Lichtraum ist ein gemeinsamer Normungsarbeitskreis Fahrzeuge/Fahrwege geplant.

Auf europäischer Ebene ist die Arbeit bei 16 Fiches angelaufen. Im Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung „Electrical and electronic Applications for Railways“ (CENELEC/ TC9x) () wurde an der Revision der EN 50119 (Fahrleitung) sowie an einer Norm zur Signalisierung bei Straßen- und Stadtbahnen gearbeitet. Im mechanischen Bereich (CEN) befinden sich in Bearbeitung:

- Frontgestaltung von Straßenbahnfahrzeugen (technical report, WG2),
- Bemessung von Radsatzwellen EN 13103 (WG11),
- Fahrzeugbeleuchtung EN 13272 (WG9),

- optische und akustische Warneinrichtungen EN 15153 (WG9),
- Frontscheiben EN 15152 (WG49),
- Fahrgastalarmsystem EN 16334 (WG36),
- Notruf (WG36),
- Luftbehandlung EN 14750 (WG8),
- Kleben (Bonding, WG52),
- Trassierung (WG15),
- Schienenbefestigungen bei Straßenbahngleisen (WG17).

Hinzu kommen noch Normen, die zwar nicht im Arbeitsprogramm des Mandates M/486 enthalten sind, aber trotzdem auch für städtische Schienenbahnen relevant sind:

- Crash EN 15227 (WG2),
- Zweiradfahrzeuge EN 15746 (WG5),
- Gleisbaumaschinen EN 14033 (WG5),
- Bahnsteigtüren (WG53),
- Begriffe und Definitionen (WG19).

Insbesondere in den Working Groups WG9, WG17 und WG36 werden noch Fachleute aus Verkehrsbetrieben zur Mitarbeit gesucht, um die Erfahrungen der Anwender und Instandhalter in das technische Regelwerk einzubringen. Für das Jahr 2017 ist zu erwarten, dass auch bei Bremsen und Weichen Normungsprojekte starten und Experten gesucht werden. Trotz einer Reihe von Experten aus den Mitgliedsunternehmen, die auch in den deutschen Unterausschüssen wertvolle Arbeit leisten, sind die Verkehrsbetriebe als spätere Nutzer dieser Normen bei manchen Themen noch nicht ausreichend in den Normungsprojekten vertreten, um dort die Standards im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und hohe Verfügbarkeit zu beeinflussen.

Raimund Jünger
Urban Rail Manager
T 0163 57979-17
juenger@vdv.de

Elektromobilität erreicht die ÖPNV-Bussparte in großen Schritten

Das Jahr 2016 war geprägt von der Einführung neuer Projekte im Bereich des elektrischen Antriebs bzw. von der Ausweitung der bestehenden Projekte. Ein ganz wichtiger Faktor ist die enge Zusammenarbeit des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit seinen Mitgliedern im Bereich der Normung und Standardisierung im Infrastrukturbereich und in der Fahrzeugtechnik. Hier wurden gemeinsam mit der Union Internationale des Transports Publics (UITP) große Erfolge bezüglich eines einheitlichen Standards für elektrisch betriebene Busse erzielt.

Im Busspartenbereich gingen 2016 bei VDV-Mitgliedsunternehmen zahlreiche E-Bus-Projekte an den Start: in Bonn, Köln, Leipzig, Dresden, Oberhausen, Hamburg und in vielen anderen Städten in Deutschland, Österreich und in der Schweiz. Hierbei handelt es sich um eine Vielfalt von Ladeeinrichtungen und Antriebskonzepten. Auch die Bushersteller aus ganz Europa leisten einen wichtigen Beitrag dazu. Die Ladung erfolgt induktiv oder konduktiv, z. B. mithilfe eines Pantografen auf dem Dach des Fahrzeuges oder einer anderen Variante, bei der der Pantograf aus einem Lademast von oben auf den Bus aufgesetzt wird. In Hamburg wurde erstmalig dieselbe konduktive Ladetechnik von zwei verschiedenen Fahrzeugherstellern an derselben Ladestation eingesetzt. Dies zeigt, dass nun der Weg der innovativen Entwicklung hin zu einer Standardisierung aufgenommen wurde.

In Braunschweig und Mannheim wird auf die innovative induktive Lademöglichkeit gesetzt. Das bedeutet, dass die gesamte Ladeinfrastruktur in die Straße eingelassen wird und das Fahrzeug kontaktlos über eine Platte am Fahrzeugboden an den Endhaltestellen und auch an Haltestellen auf der Strecke schnell geladen werden kann. Auch dieses System ist bereits in verschiedenen Busmodellen von zwei Fahrzeugherstellern verbaut.

Bei den Stadtwerken Bonn werden die E-Busse über Nacht geladen



Wiederum andere, z. B. die Stadtwerke Bonn und 2017 auch die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG), setzen ausschließlich auf Übernachtladung. Hierbei werden die vollelektrischen Busse bereits erfolgreich im Linienbetrieb eingesetzt. Dieses System hat den Vorteil, dass auf der Strecke keine Ladeinfrastruktur gebaut werden

muss und die Fahrzeuge somit auf allen Linien flexibel eingesetzt werden können. Ob die Fahrzeuge mit diesem System jedoch die vom Hersteller angegebenen Reichweiten auf Dauer einhalten werden, soll sich in zwei großen Testphasen herausstellen.

Im Ausschuss für Kraftfahrwesen (AKW) werden die Ergebnisse der verschiedenen E-Bus-Projekte intensiv diskutiert und in enger Zusammenarbeit mit der Industrie Lösungsansätze für den ÖPNV und innovative Techniken entwickelt. In diesem Ausschuss wurden zu Beginn des Jahres 2016 unter aktiver Beteiligung der Dresdner Verkehrsbetriebe und der FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (Tochterunternehmen der Hamburger Hochbahn AG) zwei wichtige Papiere zur Vereinheitlichung im Elektrobusssektor gemeinsam mit der Industrie verfasst. Zum einen wurden der Prozess und die Anforderungen zur Gelegenheitsladung (opportunity charging) beschrieben, zum anderen wurde die Depotladung genauestens definiert. Diese beiden Papiere wurden mit der UITP abgestimmt und dienen als Grundlage für die Erstellung einer einheitlichen europäischen Norm im Gremium der CEN/CENELEC in Brüssel. Somit konnte der VDV die zukünftige Ausrichtung der Elektromobilität in Deutschland und Europa direkt mitgestalten. Weitere Informationen sind auf der VDV-Internetseite zu finden unter: www.vdv.de/ebus-info.aspx.

Neben den Innovationsthemen arbeitet der AKW weiter an Optimierungen der Dieselsebusse. Die aktuellen EURO-VI-Diesel- und Erdgasbusse erfüllen alle umweltpolitischen Anforderungen und bieten bei ihrem Einsatz Möglichkeiten zur lokalen Emissionsreduktion. Außerdem engagiert sich der AKW im Bereich des Dieselsebusse auch künftig in der Weiterentwicklung und Forschung dieser Technik.

Jens Schmitz
Bussysteme, Elektromobilität,
Betriebshöfe und Werkstätten
T 0221 57979-139
j.schmitz@vdv.de

VDV-Regelwerk für Festigkeitsauslegung von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen aktualisiert

Die VDV-Schrift 152 ist die Basisschrift für die Festigkeitsauslegung von Fahrzeugen städtischer Schienenbahnen. Da die 1992 veröffentlichte Ausgabe nur für konventionelle Fahrzeuge mit Drehgestellen galt, konnte sie nur eingeschränkt auf Fahrzeuge mit (Niederflur-)Fahrwerken, deren Ausdrehwinkel sehr gering ist, angewendet werden. Mit der Veröffentlichung der aktuellen Fassung der VDV-Schrift 152 gibt es wieder ein Regelwerk, das ohne Einschränkung für alle Fahrzeugbauarten gilt.

Die grundsätzliche Anforderung an die Festigkeit von Fahrzeugen städtischer Schienenbahnen wie Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen ist in Abs. 1 Nr. 1 des § 3 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) „Allgemeine Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge“ enthalten; dort heißt es, „dass sie [die Fahrzeuge] insbesondere so gebaut sein müssen, dass die höchsten betrieblich auftretenden Beanspruchungen mechanischer (...) Art ohne Betriebsgefährdung aufgenommen werden können“. Welche Beanspruchungen hier gemeint sind, ist § 33 Abs. 1 BOStrab zu entnehmen: „Beim Bau von Fahrzeugen ist als Lastannahme von der Eigenlast und der Nutzlast, von den Kräften aus Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung, Fahrzeuglauf und Auffahrstößen sowie von den sonstigen sich aus den Betriebsbedingungen ergebenden Kräften auszugehen.“

Während die Eigen- und Nutzlast sowie die Kräfte aus Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung relativ einfach zu ermitteln sind, müssen hinsichtlich der anderen Kriterien Festlegungen getroffen werden. Genau hierfür ist die VDV-Schrift 152 „Empfehlungen für die Festigkeitslegung für Fahrzeuge nach BOStrab“ vorgesehen, da sie die geforderten „aus den Betriebsbedingungen ergebenden Kräfte“ genauer betrachtet.

Neue Fahrzeugkonzepte erfordern Überarbeitung

Im Jahr 1992 wurde die Vorgängerausgabe der VDV-Schrift 152 veröffentlicht. Sie basierte auf diversen Forschungsaktivitäten des Instituts für Fahrzeugtechnik (Fachgebiet: spurgebundene Fahrzeuge) der TU Berlin und repräsentierte die Erfahrungen mit Fahrzeugen der 80er-Jahre des vorigen Jahrhunderts. Für Fahrzeuge dieser Zeit und ihre bauähnlichen neueren Nachfolger haben sich die Lastannahmen dieser VDV-Schrift über die Grenzen Deutschlands hinaus bewährt.

An Fahrzeugen neueren Typs, im Allgemeinen Niederflurfahrzeugen, die sich hinsichtlich der Art und Anordnung der Fahrwerke von klassischen (Hochflur-)Fahrzeugen unterscheiden, traten schon nach wenigen Jahren Betriebseinsatz vermehrt Schäden an Wagenkästen und zum Teil auch an Fahrwerken, z. B. in Form von Anrissen, auf. Ein Mitte der 2000er-

Jahre durchgeführtes Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ergab, dass die Vorgängerausgabe der VDV-Schrift 152 nicht alle in der Praxis vorkommenden Lastfälle für diese neuartigen Fahrzeugtypen abdeckt, d. h., die Anforderungen aus dem Betrieb an die Festigkeit der Wagenkästen konnten nur bedingt erfüllt werden. Infolgedessen wurde eine Überarbeitung der VDV-Schrift 152 unumgänglich.

Neue Berechnungs- und Analysemethoden

Dank dem technischen Fortschritt konnten die Strukturbeanspruchungen mithilfe von Mehrkörpersimulationsprogrammen und Finite-Elemente-Analysen genauer berechnet werden als in den 1990er-Jahren. Weiterhin verlagerte sich die Festigkeitsanalyse von der konservativen Dauerfestigkeitsberechnung hin zur aufwendigeren, aber den Leichtbau unterstützenden Betriebsfestigkeitsanalyse.

Weiterhin hatten europäische Normen nationale Regelwerke größtenteils abgelöst, beispielsweise EN 13749 und EN 13749 mit Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen bzw. an Drehgestellrahmen von Schienenfahrzeugen und die als Crash-Norm bekannte EN 15227.

Fahrzeugindustrie von Anfang an beteiligt

All diese Aspekte wurden bei der Überarbeitung der VDV-Schrift 152 berücksichtigt. Um einen breiten Konsens zu erreichen, wirkten in dem für die Überarbeitung zuständigen Arbeitsteam des Schienenfahrzeugausschusses (SFA) von Anfang an Vertreter der Schienenfahrzeugindustrie und von Hochschulen mit, sodass die im Oktober 2016 veröffentlichte VDV-Schrift 152 ein allgemein anerkanntes Gesamtkonzept für die Nachweisführung zur Festigkeitsauslegung verkörpert. Damit die aktuelle Ausgabe der VDV-Schrift 152 auch außerhalb des deutschsprachigen Raums ihre Berücksichtigung findet, wird deren englische Ausgabe vorbereitet.

Udo Stahlberg

Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

Standardisierung von Schalterferntrieben – Beispiel einer Erfolg versprechenden Oberleitungskomponente

Der Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat zusammen mit der Industrie begonnen, eine wichtige, aber meist unscheinbare Komponente der Fahrstromversorgung zu standardisieren.

In der VDV-Satzung steht unter § 2 Abs. 2 u. a., dass der Verband die Belange seiner Mitglieder insbesondere durch die Entwicklung von fachlichen Lösungen, einheitlichen Empfehlungen und Regeln in Zusammenarbeit mit der Verkehrswirtschaft und der Verkehrswissenschaft wahrnimmt. Diese Aussage wird nicht nur vom AEE als Aufforderung zur Standardisierung von Komponenten und Schnittstellen interpretiert. Vorschläge müssen dabei nicht immer von den Verkehrsunternehmen kommen, sondern können ohne Weiteres auch von der Industrie unterbreitet werden. Denn nur wenn sowohl Betreiber als auch Hersteller eine solche Standardisierung mittragen, ist ihr Erfolg auch garantiert. Ein aktuelles Beispiel aus dem Bereich der elektrischen Energieanlagen von Straßen- und Stadtbahnen soll dies verdeutlichen.

Die Oberleitung von Straßen- und Stadtbahnen wird aus elektrischen und betriebstechnischen Gründen in (Speise-)Abschnitte unterteilt. Diese Abschnitte werden untereinander verschaltet bzw. über Schalter und Kabel mit dem speisenden Unterwerk verbunden. Die Schalter wiederum sind meistens auf Höhe der Oberleitung an Oberleitungsmasten angeordnet und werden entweder über ein Gestänge per Hand oder über einen Antrieb (Schalterferntrieb) betätigt. Dieser Schalterferntrieb soll nach einem Beschluss des AEE so weit wie möglich standardisiert werden.



Vielfalt von Schnittstellen bei Schalterferntrieben

Vor ca. zweieinhalb Jahren trat eine in der Branche bekannte Firma, die u. a. Ansteuerungen für Schalterferntriebe herstellt, an den Ausschuss heran und bemängelte die Vielzahl elektrischer Konfigurationen hinsichtlich dieser Komponente. Die unterschiedlichen Konfigurationen betrafen die Leiteranzahl, die Strom- und Spannungswerte sowie die Art der Steuerbefehle und Meldungen. Schon beim ersten Gespräch zwischen Vertretern von Verkehrsunternehmen und Industrie zeigte sich, dass die typische Auftragsgröße für Schalter und deren Ansteuerungen oft im einstelligen Bereich ist und infolgedessen keine wirtschaftliche Lagerhaltung sowohl beim Hersteller als auch bei den Verkehrsunternehmen gegeben ist.

Umfrage als Grundlage für VDV-Standardisierung

Bevor das vom AEE für die Standardisierung von Schalterferntrieben gebildete Arbeitsteam mit der eigentlichen Erstellung einer entsprechenden VDV-Publikation begann, wurde im Herbst 2016 in einer Umfrage unter den VDV-Mitgliedsunternehmen der Istzustand hinsichtlich der Schnittstellen dieser Schalterantriebe ermittelt. Hierbei zeigte sich, dass es sinnvoll wäre, auch gewisse mechanische Schnittstellen zu vereinheitlichen. Die nun zu definierenden einheitlichen Anforderungen an die Schnittstellen für Schalterferntriebe werden auf den Umfrageergebnissen basieren und mit der Industrie abgestimmt.

Der AEE hofft, mit Veröffentlichung dieser Schrift zur Standardisierung der Schalterferntriebe beizutragen und eine gewisse Verbesserung sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Industrie zu erreichen – auch wenn es sich dabei auf den ersten Blick nur um eine unscheinbare Komponente der Fahrstromversorgung handelt.

Udo Stahlberg

Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

BOStrab-Novelle 2016: Wird, was lange währt, auch endlich gut?

Nach fast zehn Jahren ist die Überarbeitung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) am 22. Dezember 2016 mit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt abgeschlossen worden. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) konnte im Verfahren viele Anliegen der deutschen Straßenbahnverkehrsunternehmen erfolgreich thematisieren und umsetzen. Dennoch bleiben Fragen offen.

Im VDV-Jahresbericht für 2011/2012 wurde berichtet, dass das zuständige Bund-Länder-Gremium, der Bund-Länder-Fachausschuss BOStrab (BLFA-BOStrab), im Mai 2011 seine Empfehlungen für die Änderungen an der für die Straßenbahnunternehmen so zentralen Rechtsvorschrift beschlossen und dem zuständigen Bundesministerium übermittelt hat. Bald zeigte sich, dass die seinerzeit geäußerte Hoffnung auf eine baldige Umsetzung durch den Ordnungsgeber sich nicht erfüllen sollte.

Bei der Realisierung der Änderungsverordnung war viel Geduld gefragt

Obwohl der BLFA-BOStrab sach- und fachkundiger Ratgeber des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Fragen des Baus und Betriebs von Straßenbahnen ist, bleibt doch der Verkehrsminister Ordnungsgeber nach § 57 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes und damit Herr des Verfahrens. Bei der Umsetzung des oben genannten Beschlusses kam es immer wieder zu Verzögerungen. So waren z. B. bereits nach Fertigstellung des Referentenentwurfs noch zeitintensive Nachverhandlungen notwendig.

Im September 2015 konnte die Länder- und Verbändeanhörung abgeschlossen werden, die viele weitere Änderungswünsche sowohl der Länder als auch des VDV aufzeigte. In der Folge verständigten sich Bund und Länder Anfang 2016 ohne die Verbände auf eine finale Fassung. In diese sind zahlreiche für die Branche wichtige Anregungen des VDV eingeflossen, was vor allem auch dem unermüdlichen Einsatz des VDV-Ehrenamts zu verdanken ist. Wieder und wieder wurden Entwürfe geprüft sowie Änderungsvorschläge formuliert und an betrieblichen Anforderungen gemessen. So ist die Altersgrenze für Fahrbedienstete für Auszubildende und Absolventen der Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) unter bestimmten Voraussetzungen auf 18 Jahre abgesenkt und die Abnahme (jetzt: Inbetriebnahme) von Fahrzeugen durch Regelwerksfestschreibung und Quasitypzulassung deutlich vereinfacht und berechenbarer gemacht worden. Ebenso konnte eine Klärung der Zuständigkeiten und Begrifflichkeiten bei den Bahnübergängen erreicht werden.

Trotz vieler Erfolge bleiben Fragen offen

Die Bemühungen des Ordnungsgebers um eine konsensfähige und praktikable Regelung werden aus dem Ordnungstext deutlich. Dennoch haben einige der von Bund und Ländern Anfang 2016 ohne Abstimmung mit dem VDV verabredeten Änderungen Fragen aufgeworfen. Die Anforderung, dass sachkundige Personen und Stellen, derer sich die Technische Aufsichtsbehörde bedienen darf, vom Unternehmer rechtlich und wirtschaftlich unabhängig sein müssen, könnte z. B. das Institut des Betriebsleiters ebenso infrage stellen wie eine praktikable und sichere Durchführung der Aufsicht bei ständig wiederkehrenden Abnahmen, die zum Teil auch zur Nachtzeit durchgeführt werden müssen. Hier hat sich der VDV mit der Bitte einer Klarstellung an das BMVI gewendet.

Auch um solche Fragen zu klären und eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Vorschrift sicherzustellen, wurde die Fortsetzung der konsensbasierten Arbeit an den Inhalten der BOStrab vereinbart. Daran wird sich der VDV im Sinne der Unternehmen des Straßenbahnsektors weiterhin aktiv beteiligen.

Daniel Brand

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

Neue Antriebsarten von Linienbussen beeinflussen deren Instandhaltungskonzepte

Die deutsche Politik hat sich klar für Dekarbonisierung aus dem Pariser Klimaabkommen positioniert, das sogar von den USA mitunterzeichnet wurde. Daraus resultiert die aktuelle Diskussion um die Dekarbonisierung, also weg von Diesel und anderen fossilen Kraftstoffen und hin zur Nutzung regenerativ erzeugbarer Kraftstoffe, auch im ÖPNV. Dies bedeutet für die Instandhaltung und Einrichtung der Betriebshöfe, dass sich die technischen Abteilungen der Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) dieser neuen Herausforderung stellen müssen.

Genau hier setzt die Arbeit des VDV-Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW) an. In regelmäßigen Sitzungen wird neben dem wichtigen Punkt der Bauberatung für unsere Mitgliedsunternehmen in zahlreichen Veranstaltungen ein reger Austausch zu neuen Themen wie z. B. zur Elektromobilität geführt.

So fand im April 2016 in Leipzig das 3. BuW-Seminar statt. Mit zahlreichen Teilnehmern aus vielen deutschen Mitgliedsunternehmen des VDV sowie aus seinen außerordentlichen Mitgliedsunternehmen in Luxemburg, Österreich und der Schweiz wurde über viele praxisnahe Themen, z. B. über die Anforderungen der Elektrofachkraft oder über die heute schon zum Standard gehörenden Dacharbeitsplätze, referiert und diskutiert.



Eine weitere wichtige Veranstaltungsreihe zum Austausch über technische Themen zwischen der Industrie und den VDV-Mitgliedsunternehmen sind die VDV-Omnibustage, die 2016 bei der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) stattfanden. Diese Veranstaltung ist so konzipiert, dass neben den Vorstellungen neuer und innovativer Produkte Erfahrungsberichte aus VDV-Mitgliedsunternehmen dargelegt werden. Damit lassen sich die Praxiserfahrungen direkt diskutieren und Optimierungen für weitere Einsätze ableiten.

Ebenfalls sucht der BuW den Dialog mit der Politik zu den neuen, innovativen Techniken, um diese für die Anforderungen im betrieblichen Bereich der Verkehrsunternehmen zu sensibilisieren. Beispielsweise wurde Mitgliedern aus dem Bundestag

und der Kommunalpolitik in Hürth bei Köln die Komplexität einer Wasserstofftankstelle mit den besonderen Anforderungen an die Werkstatt und den Betrieb erläutert. Gemeinsam mit der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), die dort den Busverkehr betreibt, konnte beispielhaft dargestellt werden, dass der Wasserstoff als Abfallprodukt der ortsansässigen Chemieindustrie direkt zum Verdichten in eine Tankanlage eingespeist werden kann. Somit entfällt der Transport auf der Straße komplett, wodurch der Wasserstoff in dem Falle eine sehr günstige Alternative zum Strom bzw. Dieselmotorkraftstoff darstellt.



In den kommenden Jahren werden sich die Antriebe der ÖPNV-Fahrzeuge verändern. Doch nicht nur dieser Bereich birgt Neuerungen – auch die Gefäßgrößen und gar ganze Nahverkehrskonzepte müssen sich der Bevölkerungsentwicklung anpassen. Auch die Konsequenzen des in Zukunft auftretenden autonom fahrenden Fahrzeugs werden immer mehr diskutiert. Diese Entwicklungen werden auch die Abläufe und Aufgaben in den Betriebshöfen und Werkstätten verändern. Im BuW stellen wir uns den Herausforderungen, mit dem Ziel, uns auf moderne Verkehrskonzepte in Betrieb und Technik für die Zukunft vorzubereiten.

Jens Schmitz
Bussysteme, Elektromobilität,
Betriebshöfe und Werkstätten
T 0221 57979-139
j.schmitz@vdv.de

Die Neuauflage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie unterstützt die Branche bei der Standortbestimmung

Das Verständnis des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und seiner Mitgliedsunternehmen von Nachhaltigkeit wird schon seit vielen Jahren durch das VDV-Leitbild zur „Nachhaltigen Mobilität“ sowie durch zahlreiche Veröffentlichungen dokumentiert. Mit der Neuauflage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie im Jahr 2016 erhält die Branche eine geeignete Möglichkeit, die eigenen Ziele und Aktivitäten entsprechend zu überprüfen und bei Bedarf nachzujustieren.

Zur Jahresmitte 2016 legte die Bundesregierung den Entwurf der Neuauflage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie vor. Die notwendig gewordene Fortschreibung erfolgte vor dem Hintergrund der von den Staats- und Regierungschefs der 193 UN-Mitgliedstaaten im September 2015 verabschiedeten „Agenda 2030“, welche für die nächsten 13 Jahre den Orientierungsrahmen für eine nachhaltige Entwicklung auf unserem Globus darstellen und Eingang in zahlreiche Politikfelder finden soll. In ihrer Regierungserklärung vom 24. September 2015 bekannte sich Bundeskanzlerin Angela Merkel zu einer ehrgeizigen Umsetzung der Agenda und forderte dabei auch den Beitrag der Wirtschaft ein. Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen werden für den Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf Straße und Schiene ihren Beitrag zur Zielerreichung leisten.

Sustainable Development Goals (SDGs) als Wegweiser

Den Kern der Agenda 2030 bilden bekanntermaßen die 17 SDGs mit ihren weiteren knapp 170 Unterzielen, die bis zum Jahr 2030 oder in Teilen sogar noch deutlich früher erreicht werden sollen. Während die Relevanz einiger Ziele wie z. B. „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ (SDG 11) oder „Maßnahmen zum Klimaschutz“ (SDG 13) für die Branche sehr schnell erkennbar wird, wird sie bei anderen Zielen wie „Leben an Land“ (SDG 15) oder „Partnerschaften zur Erreichung der Ziele“ (SDG 17) erst auf den zweiten Blick ersichtlich.

Insbesondere die größeren Mitgliedsunternehmen des VDV sind auf den verschiedenen Themenfeldern der Nachhaltigkeit bereits gut aufgestellt. Soziales Engagement, sowohl nach innen als auch in der Öffentlichkeit, langfristig sinnvolle Investitionen in die örtliche Infrastruktur, die auch einen entsprechenden volkswirtschaftlichen Nutzen stiften, aber auch die konsequente Erneuerung der eigenen Fahrzeugflotten, versehen mit höchsten Abgasstandards, gehören zum Selbstverständnis nachhaltigen Handelns.

In seiner Stellungnahme zum Entwurf der Neuauflage hat der Verband deutlich gemacht, wie wichtig

nachhaltige Mobilität ist und dass dieses Ziel nur mit einem gut ausgebauten und gut funktionierenden ÖV auf Straße und Schiene erreichbar ist. Leider fand diese Position zur nachhaltigen Mobilität nur in sehr abgeschwächter Form Eingang in die Schlussfassung. Ein klareres Bekenntnis wäre wünschenswert und erforderlich gewesen.



Download unter www.vdv.de/nachhaltigkeit.aspx

Wichtige Arbeitsgrundlage

Der VDV-Unterausschuss „Nachhaltigkeit“ (UA NH) hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Aktivitäten der Branche unter dem Eindruck der 17 SDGs in verschiedener Form zu reflektieren. Die im Januar 2017 von der Bundesregierung beschlossene Neuauflage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bietet eine gute Grundlage dafür.

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.



Wichtige Weichenstellungen für ÖPNV-Finanzierungsthemen in Baden-Württemberg

Nach der Landtagswahl konnte im Sommer 2016 eine Einigung für eine Nachfolgeregelung der Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Baden-Württemberg erzielt werden. Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg war maßgeblich an der Ausarbeitung der Eckpunkte für eine Neuregelung beteiligt. Weitere Schwerpunkte der Landesgruppe sind eine langfristige Fortführung und Aufstockung der finanziellen Basis für das Landesgemeindevkehrsförderungsgesetz (LGVFG) und die Wiedereinführung der Schienenfahrzeugförderung.

Nachfolgeregelung Ausgleichsleistungen § 45a PBefG

Im Sommer 2014 hatte die damalige grün-rote Landesregierung eine Reform für eine Nachfolgeregelung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG ausgesetzt, u. a. deshalb, weil der Regierungskoalition die Unterstützung für eine Aufstockung der Mittel aus dem Landeshaushalt fehlte. Nach der Landtagswahl im Frühjahr 2016 war das Thema nun wieder auf der Agenda.

Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg hatte gemeinsam mit dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) konzeptionell einen neuen Anlauf gestartet, der anschließend auch mit den kommunalen Spitzenverbänden abgeklungen wurde.

Daraus entstand dann im September 2016 ein gemeinsames Eckpunktepapier der vier Verbände Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), WBO, Städtetag Baden-Württemberg und Landkreistag mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Wichtige Elemente sind eine Übertragung der Mittel auf die Aufgabenträger (ab 2018), die Ermöglichung eigenwirtschaftlicher Verkehre durch allgemeine Vorschriften in Verbindung mit einer deutlichen Aufstockung der heute zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 200 Mio. Euro und die Ausarbeitung neuer Aufteilungsparameter ab 2021. Die Regierungskoalition hat in ihrer Koalitionsvereinbarung vom Mai 2016 seitens des Landes eine Aufstockung der Mittel über 25 Mio. Euro in Aussicht gestellt, wenn gleichzeitig die kommunale Seite ebenfalls weitere 25 Mio. Euro ergänzt.

Der nun von der Landesregierung vorgelegte Änderungsvorschlag des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) folgt weitgehend dem Eckpunktepapier, muss aber gleichzeitig aus Sicht der VDV-Landesgruppe noch in einigen Punkten nachgebessert werden. Ein zentraler Punkt ist allerdings noch nicht gelöst: Die kommunalen Landesverbände möchten eine verbindliche Finanzierungszusage erst mit der Festlegung der neuen Aufteilungsparameter in der Stufe zwei ab 2021 machen. Die VDV-Landesgruppe verfolgt diesen Prozess weiter intensiv mit

dem Ziel, eine möglichst praktikable und planbare Neuregelung zu erarbeiten.

Wiedereinstieg in Schienenfahrzeugförderung und Perspektive für ein LGVFG nach 2019

Nachdem die VDV-Landesgruppe gemeinsam mit dem Städtetag Baden-Württemberg seit mehreren Jahren auf die Problematik der Finanzierung der kommunalen Schienenfahrzeuge hingewiesen hat, ist nun im Januar 2017 der Wiedereinstieg in eine Landesförderung geglückt. Diese war seit 2006 ausgesetzt, obwohl noch formal im LGVFG enthalten.

Im Rahmen der aktuellen Haushaltsberatungen des Landes konnte eine Aufstockung des vom Land gespeisten kommunalen Sanierungsfonds um insgesamt 60 Mio. Euro für Schienenfahrzeuge auf Straßen- und Stadtbahnnetzen und kommunalen Nebenbahnen erreicht werden. Für die kommenden Jahre 2017, 2018 und 2019 stehen dann jeweils 20 Mio. Euro zur Verfügung.

Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg hatte in einer aktuellen Umfrage unter den VDV-Mitgliedsunternehmen einen jährlichen Investitionsbedarf von rund 100 Mio. Euro für kommunale Schienenfahrzeuge bis mindestens 2030 ermittelt. Aus Sicht der VDV-Landesgruppe fehlt allerdings eine langfristige Perspektive für den Zeitraum nach 2019.

Diese fällt zusammen mit einer dringend erforderlichen Nachfolgeregelung für das LGVFG nach dem Auslaufen der Entflechtungsmittel. Es gibt seitens der Landespolitik bereits erste Signale für eine Fortführung des LGVFG über 2019 hinaus, konkrete Ergebnisse dazu liegen bislang nicht vor. Dieses dicke Brett weiter zu bohren wird Aufgabe der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg sein. Bereits zur Landtagswahl 2016 hat der VDV gemeinsam mit dem Städtetag Baden-Württemberg als wesentliche Forderung eine Aufstockung des LGVFG um 100 Mio. Euro der unzureichenden 165 Mio. Euro pro Jahr aufgestellt.

Ulrich Weber

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

T 0711 7885-6044

weber@vdv.de

Schlichtungsaktivitäten in neuer Zuständigkeit

Nach zwölf Jahren schließt die VDV-Landesgruppe Bayern ihre Ombudsstelle Nahverkehr Bayern und übergibt die Schlichtungsaktivitäten an die söp Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. in Berlin. Eine kurze Reflexion über diese Zeit macht deutlich, wie wichtig und sinnvoll diese Tätigkeit war und wie wichtig die Fortführung im professionellen Rahmen ist.

Mit der Gründung der Ombudsstelle Nahverkehr Bayern im Dezember 2004 wurde ein wichtiges Signal in Bezug auf Kundenzufriedenheit gesetzt. Mit ihrer schlanken Konstruktion und ihrer sehr effizienten Arbeitsweise konnte die Ombudsstelle in den zwölf Jahren ihres Bestehens bei zahlreichen Beschwerden schnell und unbürokratisch Abhilfe schaffen.

Von einfachen und schwierigen Fällen

Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen von Verkehrsunternehmen füllen in der Regel mehrere Seiten eines Fahrplanbuches oder bilden gar ein eigenes Werk. Häufig genug sind es für den Leser Selbstverständlichkeiten, die dort drinstehen, wie z. B. das durchaus verständliche Verbot, während der Fahrt in einer Straßenbahn die Türen zu öffnen oder Gegenstände aus dem Fahrzeug zu werfen. Schwieriger wird es, speziell in Bayern, schon bei der Frage, ob man auf dem Heimweg vom Arbeitsplatz im Fahrzeug ein alkoholhaltiges Bier trinken oder auf dem Rückweg von einem großen Volksfest als Jugendlicher einen metallbeschichteten Luftballon mit sich führen darf oder nicht. Und noch schwieriger wird es, wenn das Verhalten der Fahrgäste mal beanstandet wird und in anderen Fällen nicht.

Während die oben genannten Beispiele noch vergleichsweise harmlos sind, führen sehr ausdifferenzierte Tarifsortimente erfahrungsgemäß häufig dazu, dass insbesondere Kunden aus anderen Städten und Bundesländern mit örtlichen Gegebenheiten Schwierigkeiten haben. Bestes Beispiel sind Fahrscheine, die am Wohnort bereits entwertet und zur sofortigen Fahrt gültig sind, während sie am Urlaubsort nach Entnahme aus dem Fahrschein-

automaten vom Fahrgast noch selbst entwertet werden müssen. Die eindeutigen Hinweise auf dem Display von modernen Fahrscheinautomaten sind beim Kaufvorgang eines Tickets allerdings wirklich nicht zu übersehen. Mancher Schwarzfahrer zeigte sich dann auch überrascht, als man ihm im Dialog mit der Ombudsstelle einen entsprechenden FSA-Screenshot vorgelegt hat.

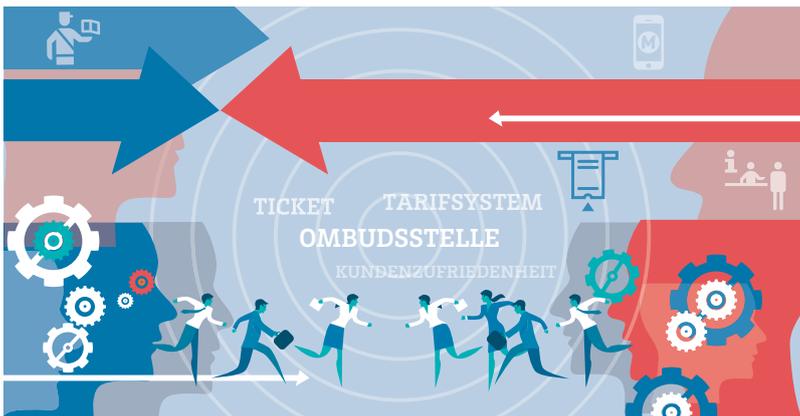
Eindeutig hingegen – und mit Blick auf die eigene Uhr für den Fahrgast zumutbar und lösbar – ist die Tatsache, dass ein sog. 9-Uhr-Ticket eben nicht schon um 8 Uhr 55 gilt, auch wenn man erst um 9 Uhr 03 in die Fahrscheinkontrolle gerät. Wiederrum schwieriger wird es, wenn die Ombudsstelle einem nachweislich langjährigen Abonnenten erklären muss, dass eine zu Hause vergessene übertragbare Monatskarte vom Kontrolleur zu Recht mit einem EBE über 60,00 Euro belegt wurde. Dann steht man vor der Frage, ob man einen treuen Kunden, der regelmäßig einen dreistelligen Betrag pro Jahr für die ÖPNV-Nutzung bezahlt, mit Verweis auf die geltenden Tarifbestimmungen wissentlich verliert.

Fazit

Gerade bei komplexen Tarifsystemen und -sortimenten stellt sich die Frage, was man einem Gelegenheitskunden, der in seinem Zielort erstmals einen Fahrschein des Bartarifes erwerben will, in angemessener Zeit zumuten kann und muss. Zwar sind Tarifinformationen in Vitrinen und an Fahrscheinautomaten mittlerweile zunehmend unmissverständlich, aber dennoch bergen sie immer noch genügend Fallen für Gelegenheitskunden. Der nachfolgende Dialog mit Mahn- und Inkassostellen von Verkehrsunternehmen ist in der Regel für beide Seiten auch nicht erfreulich. Insbesondere hier bietet sich, beherrschbare Fallzahlen vorausgesetzt, die Möglichkeit, als neutrale Instanz und im Massengeschäft einen betroffenen Fahrgast erneut „anzuschauen“. Die Resonanz war auch in den Fällen, in denen letztlich zuungunsten des Fahrgastes entschieden wurde, dennoch meistens erfreulich.

Gerrit Poel

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



Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Landes-GVFG) für Hessen – Landesgruppe erarbeitet Forderungskatalog der Branche

Die Landesgruppe Hessen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) rückt mit dem VDV-Fachaustausch die technischen Innovationen im Schienen- und Busverkehr in Hessen in den Fokus. Die aufgestellten verbandspolitischen Forderungen zu Landesfragen der Infrastrukturfinanzierung und der Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) runden ein erfolgreiches und bewegtes Jahr 2016 für den VDV Hessen ab.

Die VDV-Landesgruppe Hessen hat sich im Jahr 2016 inhaltlich mit den Finanzierungsfragen der Infrastruktur zur Einführung eines Landes-GVFG in Hessen beschäftigt und diese mit der Landespolitik kommuniziert.

Arbeitsgruppe erarbeitet Forderungskatalog zur Einführung eines Landes-GVFG

Die initiierte Arbeitsgruppe hatte zum Ziel, einen Forderungskatalog der gesamten Branche aufzustellen, der die Interessen des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen bei der Einführung eines Landes-GVFG in Hessen beinhaltet. Im Kern soll laut VDV die bestehende investive Zweckbindung für den Verkehrsbereich weiter festgeschrieben werden. Dabei soll ein möglichst großer Mittelanteil für den ÖPNV gesichert werden. Dadurch wäre bspw. auch der Einstieg in eine Fahrzeugförderung unter bestimmten Bedingungen bzw. innovationsbezogen möglich. Die Arbeitsgruppe war sich bewusst, dass die bestehende Ordnungspolitik im hessischen ÖPNV dabei zu beachten ist. Generell wurde seitens des VDV auch die Nutzung der Gesetzesinitiative zur Entbürokratisierung der Verfahren und zur Harmonisierung bezüglich der Kongruenz von Gesetz, Förderhandbuch und Regelungen des Zuwendungsbescheides befürwortet. Einig war sich die AG auch in der Forderung nach Aufnahme einer Flexibilisierungsklausel im Gesetz bezüglich der Umschichtung nicht verwendeter Mittel des Straßenbaus in Richtung des klimaschonenden Umweltverbundes.

Fachaustausch 2016 –

Innovationen im Schienen- und Busverkehr

Zukunftsfähige Innovationen im Schienen- und Busverkehr leisten einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Unter diesem Leitmotiv stand der Fachaustausch der Landesgruppe in Frankfurt am Main. Der Fachaustausch diente auch der Vorstellung von Lösungen und Konzepten in dem Bereich der Fahrzeuge bei Bussen und Bahnen. Er bot die ideale Plattform, um zukunftsweisende Ideen und deren Umsetzung in der Praxis mit Vertretern von Mitgliedsunternehmen und Hochschulen sowie mit Anwendern und Entwicklern in Hessen zu diskutieren. Die vorgestellten Themen von Fahrerassistenzsystemen im BO-Strab-Verkehr (VGF) über neue Elektrobusskonzepte (HEAG mobilo) bis hin zur Informationstechnologie in Zügen (DB Systel) zeigte die Bandbreite und Leistungsstärke der Unternehmen der Landesgruppe auf.

Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft-Nahmobilität

Im Oktober 2016 trat die VDV-Landesgruppe Hessen nach einem Vorstandsbeschluss der AGNH des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung bei.

Als aktives Gründungsmitglied möchte die Landesgruppe die Arbeit der Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs an der Schnittstelle zum ÖPNV unterstützen. Gemeinsame Erfahrungsaustausche sowie die Entwicklung und Implementierung neuer konzeptioneller Ansätze zur Verbesserung der Nahmobilität in ganz Hessen mit thematischer Anbindung zum ÖPNV wird die VDV-Landesgruppe Hessen daher gerne aktiv begleiten.

Innovationen bei Betrieb und Technik im Fokus: Die Branche kam auf Einladung der VDV-Landesgruppe Hessen und der DB Systel GmbH zum Fachaustausch zusammen



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

Qualitätssteigerung durch die Unternehmen auf Schiene und Straße trotz schwierigem Umfeld

In Niedersachsen wurde die ÖPNV-Finanzierung „kommunalisiert“. Wie jeder Systemwechsel bringt er Unsicherheiten mit sich. Dennoch haben die Unternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die gebotenen Chancen genutzt und auf Straße und Schiene die Qualität ihres Angebotes verbessert. Auch im Schienenverkehr wurden die Chancen des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) genutzt. Aufgrund der hohen Bedeutung der Schieneninfrastruktur wurde auch erreicht, dass das zur Vegetationskontrolle eingesetzte und in die Diskussion geratene Mittel Glyphosat bei den niedersächsischen nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) angewendet werden darf.

2016 wurde die ÖPNV-Finanzierung umgestellt. Der Landtag beschloss, dass die Mittel nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an die für den Busverkehr zuständigen Aufgabenträger weitergeleitet werden. Das zu verteilende Finanzvolumen beträgt ca. 90 Mio. Euro pro Jahr. Aufgrund der Bedeutung der Zahlungen ist eine spürbare Unruhe in der Branche wahrnehmbar, denn alle Beteiligten müssen sich noch in der neuen Rolle mehr oder weniger zurechtfinden. Manch einer arrangiert sich mit der Situation, andere wollen die neue Situation nicht akzeptieren und nutzen alle rechtlichen Möglichkeiten, den Systemwandel noch zu verhindern. Nach drei Jahren erfolgt eine Evaluation, bei der der Mittelbedarf der Mittelzuweisung gegenübergestellt und eine Fortschreibung der Systematik der Mittelzuscheidung vorgenommen wird.

Zusätzlich wurde eine sog. zweite Finanzierungssäule mit 20 Mio. Euro pro Jahr geschaffen, aus der die Aufgabenträger Mittel für Maßnahmen im ÖPNV erhalten. Sie sollen vorzugsweise zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt werden. Zudem erwartet das Land, dass die Nahverkehrspläne deutlich an Qualität und Aussagekraft zulegen, damit bei Genehmigungsverfahren die angestrebten Ziele der Aufgabenträger besser berücksichtigt werden können.

Ebenfalls zum Jahreswechsel wurde per Erlass eine Förderrichtlinie vom Land veröffentlicht, deren Ziel die Initiierung von sog. landesbedeutsamen Buslinien ist. Hierfür stellt das Land zunächst 10 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung.

Für bundesweite Aufmerksamkeit sorgten die Genehmigungsverfahren der Stadtbusverkehre in Oldenburg und Hildesheim. Sie sollten mit der Leistungserbringung direkt betraut werden. Im Rahmen der Phase der Vorabbekanntmachung stellten konkurrierende Unternehmen eigenwirtschaftliche Anträge. Die Situation sorgte bei allen Beteiligten, insbesondere bei den Beschäftigten, für große Unruhe. In Hildesheim stellte das

städtische Unternehmen daraufhin einen eigenen eigenwirtschaftlichen Antrag, der nur durch modifizierte Arbeitsverträge und umfassende Sparmaßnahmen ermöglicht wurde. In Oldenburg wies die Genehmigungsbehörde aufgrund ihrer Ansicht nach fehlender wirtschaftlicher Basis den Konkurrenzantrag zurück. Ob die Entscheidung rechtmäßig ist, wird nun durch ein Gerichtsverfahren geklärt.

Sehr gut angenommen wurde das Busförderprogramm des Landes Niedersachsen. Insgesamt wurden bisher ca. 670 Linienbusse gefördert, davon 374 Busse mit Dieselantrieb. Knapp 300 Fahrzeuge verfügen über Hybrid- oder einen reinen Elektroantrieb. Damit haben die Verkehrsunternehmen als Lösungspartner einen spürbaren Beitrag zum Klimaschutz und zur Qualitätsverbesserung des ÖPNV geleistet.

In Niedersachsen wurden bisher mehr als 50 Mio. Euro in die Unterhaltung der Schieneninfrastruktur bei den NE investiert. Nunmehr zeigen sich Fragestellungen in der administrativen Behandlung von SGFFG-geförderten Projekten wie z. B. der langwierigen Verwendungsnachweisprüfung. Hier sollen zeitnah Lösungen erarbeitet werden.

Aufgrund umfangreicher Verhandlungen konnte in Niedersachsen erreicht werden, dass – solange Glyphosat generell noch angewendet werden darf – auch von NE angewandt werden. Zwar wurden die Auflagen der Anwendung deutlich erhöht, aber die VDV-Landesgruppe konnte erreichen, dass das generelle Verbot zurückgenommen wurde.

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

Der Norden zwischen Landtagswahlen, Elektrobussen und digitalem Wandel

Während sich Hamburg bundesweit immer mehr als Motor für den digitalen und e-mobilen Wandel im ÖPNV positioniert, war und ist die Verbandsarbeit in den beiden Flächenländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein geprägt von den jeweiligen Landtagswahlen und der Frage, welche Bedeutung und Finanzierung die Landesregierungen ÖPNV und SPNV) künftig beimessen.

Hamburg

In Hamburg stehen die Verkehrsunternehmen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) vor einem einschneidenden digitalen Wandel, der sowohl Vertriebs- als auch Informations- und Mobilitätsthemen betrifft. Wesentlicher Baustein der Digitalisierungsstrategie ist der elektronische Vertrieb in seinen verschiedenen Facetten, zu denen auch die jetzt begonnene verbundweite Einführung der HVV-Card gehört. Zudem bietet die laufend weiterentwickelte und erfolgreiche HVV-App eine persönliche Fahrplanauskunft nebst Ticketkauf. Sie zeigt den Nutzern etwa auch, wo sich in der Nähe switchh-Carsharing-Fahrzeuge und StadtRAD-Stationen befinden. Besondere Bedeutung hat im zurückliegenden Jahr der Einstieg in das Projekt Check-In/Be-out (CIBo) erlangt, an dem neben Hamburg auch die Nachbarländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein beteiligt sind. Der HVV betritt mit diesem Projekt, das im dritten Quartal 2017 in den Testbetrieb gehen soll, technologisches Neuland.

Im Dezember startete die VDV-Landesgruppe Nord mit der verkehrspolitischen Lounge ein neues Veranstaltungsformat, das den Staatsrat für Verkehr, Verkehrspolitikern und Unternehmen aus dem HVV zusammenbrachte und zu einer sehr offenen und lebhaften Diskussionsrunde zu Themen wie den Ausbau der Schnellbahnsysteme, switchh, Busoptimierung oder den Nordtarif führte.

Mecklenburg-Vorpommern

Die Verbandsarbeit war insbesondere geprägt von der Forderung nach einer künftig verbesserten Verkehrsfinanzierung. Konkret ging es um die Entwürfe des Landes zum Integrierten Landesverkehrsplan (ILVP) sowie zur Verlängerung der Ausgleichsverordnung für die Schüler- und Auszubildendenbeförderung und zur ÖPNV-Invest-Richtlinie. Die Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung ist nach wie vor wichtiger Inhalt einer Vielzahl von Gesprächen und Abstimmungen der Verbände mit Unternehmen, Landespolitikern, der Landesregierung und den kommunalen Spitzenverbänden. Bei der im Juni 2016 organisierten Podiumsdiskussion mit dem Minister und allen im Landtag vertretenen verkehrspolitischen Sprechern nutzten die Verkehrsunternehmen noch einmal die Möglichkeit, VDV-Positionen deutlich zu machen. Die im September

2016 erfolgten Landtagswahlen, bei denen die AfD erstmals in den Landtag eingezogen ist und Bündnis 90/Die Grünen und NPD nicht mehr vertreten sind, haben keine personellen Veränderungen im Verkehrsministerium herbeigeführt, sodass der offene und rege Austausch mit dem Verkehrsminister und seinem Ministerium kontinuierlich fortgesetzt werden kann. Hier wird es vor allem darum gehen, bei der Neuordnung der Finanzierung vor dem Hintergrund zurückgehender Regionalisierungsmittel entsprechende Zweckbindungen und Verlässlichkeiten einzubauen, damit dem Nahverkehr nicht noch mehr Mittel verloren gehen.

Schleswig-Holstein

Auch im nördlichsten Bundesland, das vor Landtagswahlen im Mai 2017 steht, ging es für die Landesgruppe darum, den politischen Entscheidungsträgern die drängenden verkehrspolitischen Themen zu verdeutlichen. Neben der weiterhin nicht geklärten auskömmlichen Verkehrsfinanzierung ging es angesichts zusätzlicher Regionalisierungsmittel darum, diese Mittel im Wege einer sinnvollen Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten auf Schiene und Straße nun zügig und effizient einzusetzen. Neben den Herausforderungen bei der Bewältigung des sehr hohen Fahrgastaufkommens in der Metropolregion war und ist zentrales Thema die Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität im ländlichen Raum. Die Landesentwicklungsstrategie Schleswig-Holstein 2030 gibt dazu bislang keine aus Sicht der Verkehrsunternehmen zufriedenstellenden Antworten. Ein von der Landesgruppe in Auftrag gegebenes Gutachten zur Machbarkeit reiner E-Mobilität auf der ländlichen Schnellbusstrecke Flensburg-Niebüll liegt dem Verkehrsministerium vor, in der Hoffnung auf einen zügigen Einstieg in diese innovative Technologie – unter besonderer Berücksichtigung der im eigenen Land gewonnenen Windenergie. Hinsichtlich der Glyphosat-Problematik bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) haben die Interventionen gegenüber dem grünen Umweltressort noch nicht den gewünschten Erfolg herbeigeführt.

Dr. Joachim Schack

Geschäftsführer
VDV-Landesgruppe Nord
T 0431 61427
schack@vdv.de

NRW novelliert das ÖPNV-Gesetz umfassend und sichert die Entflechtungsmittel dauerhaft für den ÖPNV

Zum Jahreswechsel hat der Landtag Nordrhein-Westfalen die Novelle des ÖPNV-Gesetzes verabschiedet und damit umfangreiche zusätzliche Investitionen in den Nahverkehr beschlossen. Bis zum Jahr 2031 fördert das Land u. a. den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV mit jährlich durchschnittlich 321 Mio. Euro mehr. Möglich wird diese Finanzspritze durch die 2016 beschlossene Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen sowie durch die Erhöhung der Regionalisierungsmittel.



Mit großzügiger Unterstützung des Landes wurde die Wuppertaler Schwebebahn bereits saniert, aktuell werden die neuen Wagen ausgeliefert. Diesem Beispiel müssen jetzt die 11 Stadtbahnsysteme in NRW folgen

Neu und aus Sicht der Verkehrsunternehmen besonders wichtig ist die Möglichkeit, Erneuerungsinvestitionen in die Stadtbahnsysteme „im besonderen Landesinteresse“, also direkt durch das Land, fördern zu können. Die elf Stadtbahnsysteme in NRW bewegen mehr als doppelt so viele Fahrgäste wie alle Eisenbahnen in NRW zusammen. Trotzdem fehlte es seit Jahren an den notwendigen Investitionsmitteln für den Erhalt und die Modernisierung dieser Systeme. Nunmehr erkennt das Land explizit den Sanierungsstau an und bekennt sich dazu, diesen durch die Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln zu beseitigen. Ein Gutachten zur Ermittlung des konkreten Bedarfs wurde bereits in Auftrag gegeben. Ergebnisse werden im Frühjahr 2017 erwartet.

Darüber hinaus wird sich das Land zukünftig auch bei der Herstellung der Barrierefreiheit, der Einführung von Elektrobussen und bei der Reaktivierung von Strecken für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und deren Elektrifizierung direkt finanziell engagieren.

Entflechtungsmittel dauerhaft gesichert

Um 30 Mio. Euro auf dann 150 Mio. Euro angehoben wird auch die pauschalierte Investitionsförderung für Neu- und Ausbaumaßnahmen vornehmlich im kommunalen ÖPNV. Ursprünglich sollte diese Förderung mit dem Wegfall der Entflechtungsmittel 2019 auslaufen. Das hätte praktisch einen Baustopp bedeutet. Nachdem sich Bund und Länder jedoch auf einen Ausgleich verständigt haben, ist NRW das erste Bundesland, das mit originären Landesmitteln dauerhaft und gesetzlich gesichert nach 2019 die wegfallenden Entflechtungsmittel kompensiert.

Planungssicherheit für den SPNV erhalten auch die Zweckverbände. Ihre Finanzausstattung regelt das Land betragsgenau bis 2031. Das ist nur zu begrüßen. Allerdings verbindet der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) damit die zwingende Erwartung, dass die Zweckverbände diese Mittel so bewirtschaften, dass sie zur Finanzierung des SPNV-Angebots auch tatsächlich hinreichen und nicht wieder Investitionsmittel zur Finanzierung des SPNV-Betriebs umgeschichtet werden.

Neue Impulse setzt das Gesetz im planerischen Bereich. Gerade im ländlichen Raum sollen regionale Schnellbusse zu einer sinnvollen Alternative für die kostenträchtige und nicht immer vorteilhafte Reaktivierung von SPNV-Strecken entwickelt werden. Allerdings wäre hier zumindest eine Anschubfinanzierung sinnvoll gewesen.

Bundesweit einmalig ist die Pflicht der Aufgabenträger, sich im Nahverkehrsplan konkrete Ziele für den Modal Split zu setzen. Damit sollen die Erfolge der Nahverkehrspolitik der Aufgabenträger konkret messbar werden.

Der Grundstein für dieses Investitionsprogramm wurde bei der Neuordnung der horizontalen Verteilung der Regionalisierungsmittel gelegt. Bis 2019 steigt der NRW-Anteil von bisher gut 15 Prozent auf annähernd 19 Prozent im Jahr 2031. Damit wurde durch die erfolgreiche Verhandlungsführung des Landes die objektiv zu geringe Zuweisung an das Land NRW zumindest in etwa ausgeglichen.

Aus Sicht der VDV-Landesgruppe NRW sind dieser Verhandlungserfolg und die darauf aufbauende Novelle des ÖPNVG NRW nicht hoch genug zu bewerten. Jetzt gilt es, die Mittel wirklich zielgenau einzusetzen und langfristig tragfähige Finanzierungsstrukturen aufzubauen.

Volker Wente

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen

T 0221 57979-138

wente@vdv.de

Landesgruppe Ost 2016 – Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt

Verantwortungsbewusste Mobilitätspolitik im Aufwind. Koalitionsvereinbarungen in Sachsen-Anhalt und Berlin machen Mut. Die VDV-Landesgruppe Ost sorgt für solide Datenbasis in der Diskussion, welche Rolle der ÖPNV übernehmen kann.

Brandenburg: Mobilitätsstrategie des Landes mit Lücken

Brandenburg diskutiert über eine neue Mobilitätsstrategie der Landesregierung. Damit befindet sich das Land immerhin in einem Prozess, der hoffentlich dem Thema zu einem höheren Stellenwert in der Öffentlichkeit des Landes verhilft. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat sich an dieser Debatte intensiv beteiligt und Hinweise geben. Erstens fehlt in der Strategie eine Einschätzung zur Mobilität in den mittelgroßen Städten des Landes. Deren Rolle als Ankerpunkt im Raum wird bislang von der Landesregierung vernachlässigt. Das betrifft leider auch deren urbane Verkehrssysteme, die sich in einigen Fällen auf die Straßenbahn stützen. Zweitens ist die Finanzierung des ÖPNV ein Dauerthema, dem sich die Landesregierung nur unzureichend widmet. Unsere Erhebung vom Herbst 2016 zeigt dann auch, welche Defizite bei der Förderung der Infrastruktur vorhanden sind.



Berlin: Aufwind für den Umweltverbund

Die neue Koalitionsvereinbarung in Berlin zwischen SPD, Linken und Grünen setzt klare Schwerpunkte beim Umweltverbund. Dies unterstützen wir ausdrücklich. Dies gilt nicht zuletzt für den vorgesehenen Ausbau der Straßenbahn. Folgerichtig engagiert sich die VDV-Landesgruppe Ost auch im Berliner BÜNDNIS Pro Straßenbahn, dem ein gutes Dutzend Organisationen und Parteien angehören. Unser zentraler Hinweis im BÜNDNIS und gegenüber dem Senat: Meldet den Ausbau der Straßenbahn als Gesamtprojekt zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) an und setzt euch im Bund dafür ein, dieses Programm deutlich (bedarfsgerecht) aufzustocken.



Sachsen-Anhalt: fünf neue Jahre

Auch in Sachsen-Anhalt hat im Jahr 2016 eine neue Koalitionsregierung ihre Geschäfte aufgenommen. Die ersten Festlegungen im Koalitionsvertrag waren vielversprechend. Allerdings hat uns die Realität inzwischen eingeholt: Die versprochenen Landesmittel für den Schülerverkehr wurden im Haushalt 2017/2018 nicht verwirklicht. Sollte das ein schlechtes Omen für den gesamten Koalitionsvertrag sein? Wir haben uns im Rahmen eines parlamentarischen Abends damit auseinandergesetzt. Die Fragezeichen bestehen fort.



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

Das Thüringer RegioNetz – Angebotsoffensive im regionalen ÖPNV des Freistaates Thüringen

Der größte Teil der Einwohner Thüringens lebt im ländlichen Raum, der damit volkswirtschaftlich von hoher Relevanz ist. Thüringen hat eine polyzentrische und kleinteilige Raumstruktur. Die heutigen Mittelzentren waren früher Kreisstädte oder vielfach historische Residenzstädte und sind die Zentren von Dienstleistungen, sozialer und medizinischer Versorgung, von Bildung und kulturellen und wissenschaftlichen Einrichtungen. Sie sind die Grundbausteine der Raumstruktur Thüringens und auch untereinander durch vielfältige Beziehungen verbunden.

Seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wurde in Thüringen ein effizientes und leistungsstarkes SPNV-Angebot mit abgestimmtem Taktfahrplan geschaffen. Auch in Tagesrandlagen und am Wochenende profitieren die Fahrgäste in vielen Landesteilen von einem dichten SPNV-Angebot. Diese positive Entwicklung im SPNV betrifft jedoch nicht alle Bahnstrecken. Auf zahlreichen regionalen und netzergänzenden Verbindungen wurde seit der Wiedervereinigung der Verkehr aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage abbestellt oder die Strecken wurden wegen infrastruktureller Mängel stillgelegt.

Die Ausgangslage im regionalen Busverkehr

Dem zumeist doch recht hohen Angebotsniveau im regionalen Thüringer ÖPNV steht eine noch entwicklungsfähige Kooperation und Vernetzung über Aufgaben- und Verkehrssystemgrenzen hinweg entgegen. Der traditionell im Freistaat Thüringen praktizierte Grundsatz „Die Bahn erschließt alle Landesteile, der Bus übernimmt dazu Zu- und Abbringerfunktionen und erschließt die Fläche“ beschreibt natürlich nur zum Teil die verkehrliche Aufgabe und Bedeutung des Verkehrsmittels Bus. Dazu kam, dass es in den neuen Bundesländern kein überregional orientiertes Post- bzw. Bahnbusnetz gegeben hat und bei der Kommunalisierung des regionalen Busverkehrs nach der Wende über mehrere Kreisgrenzen hinweg laufende Buslinien vielfach aufgegeben wurden.

Es wurde daraus folgend der Entschluss gefasst, die Schwachstellen im Thüringer Regionalbusverkehr – Fokussierung auf den Schülerverkehr, Orientierung an kleinräumigen Kreisstrukturen, mangelnde Abstimmung mit dem SPNV – zu überwinden und ein entsprechendes offensives ÖPNV-Konzept zu entwickeln. Dazu wurde seitens der VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen das Instrument „ÖPNV-Zukunftswerkstatt“ geschaffen, in dem alle Akteure des ÖPNV aus Politik, Verwaltung, Kammern, Institutionen und Verbänden zusammengeführt wurden. Dort wurde das Thüringer RegioNetz entwickelt, welches als neuen Baustein neben dem SPNV ein an der gemäß Landesplanung definierten zentralörtlichen Struktur

ein landesweit orientiertes hochwertiges Buslinienkonzept umfasst, mit klaren Qualitäts- und Angebotskriterien. Dabei wurde Wert darauf gelegt, dass die durch die ÖPNV-Gesetzgebung gegebenen Zuständigkeiten (Freistaat Thüringen für den SPNV, Landkreise für den regionalen Busverkehr) erhalten bleiben konnten. Dieses Konzept wurde zum Schwerpunkt der verbandspolitischen Arbeit der VDV-Landesgruppe bezüglich des ÖPNV im ländlichen Raum. Es gelang, dieses Konzept in die politische Diskussion einzubringen. Im Ergebnis fand es Eingang in die Programmatik der gegenwärtigen Thüringer Regierungskoalition und deren Verwaltungshandeln. So konnte zum 1. Januar 2017 eine neue Thüringer Finanzierungsrichtlinie für den straßengebundenen ÖPNV im Freistaat Thüringen in Kraft gesetzt werden, deren wesentlicher neuer Bestandteil ein Netz sog. landesbedeutsamer Buslinien ist.

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 konnte die Thüringer Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft Birgit Keller in Mihla an der Buslinie Eisenach–Mühlhausen den Startschuss des Netzes landesbedeutsamer Buslinien geben. Einen Tag später wurde dies in Ebeleben für die Buslinie Mühlhausen–Sondershausen ebenso vollzogen. Inzwischen sind es bereits 17 Buslinien, zum Teil sogar Ländergrenzen (wie z. B. nach Hessen aus dem Wartburgkreis) überschreitend. Durch intensives fachlich qualifiziertes Arbeiten ist es dank des hohen Engagements der VDV-Landesgruppe gelungen, Verkehrswende und Klimaschutz auch im ländlichen Raum im wahrsten Wortsinne erfahrbar zu machen.

Matthias Scheidhauer

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen

T 03643 498964

scheidhauer@vdv.de

Politik in Rheinland-Pfalz und im Saarland erkennt Notwendigkeiten für neue Rechtsrahmen in den Ländern

Neue Entwicklungen in der Verkehrspolitik und im ÖPNV-Markt, technologische Fortschritte und Megatrends wie Digitalisierung, Sharing Economy und der demografische Wandel stellen den ÖPNV in seiner bisherigen Form vor neue Herausforderungen. Die jeweils rund 20 Jahre alten ÖPNV-Gesetze in Rheinland-Pfalz und im Saarland werden den Anforderungen an einen zukunftsorientierten ÖPNV nicht mehr gerecht. Das Saarland hat 2016 gehandelt und ein neues ÖPNV-Gesetz verabschiedet. Auch Rheinland-Pfalz will eine Novellierung auf den Weg bringen.

Ampelkoalition in Rheinland-Pfalz will in Qualitätsverbesserungen investieren

Die Bürger in Rheinland-Pfalz haben 2016 einen neuen Landtag gewählt. Nach Bildung der Koalition aus SPD, FDP und den Grünen wechselte das zuvor im Innenministerium angesiedelte Verkehrsressort (zurück) ins Wirtschaftsministerium. Neuer Wirtschafts- und Verkehrsminister ist Dr. Volker Wissing (FDP). Der Landesgruppenvorstand hat unmittelbar nach der Regierungsbildung erste Gespräche mit dem neuen Minister und Staatssekretär Andy Becht geführt und darin die wesentlichen verkehrspolitischen Positionen der Landesgruppe erörtert. Gespräche auf Vorstandsebene haben nach der Konstituierung des Landtages auch mit den Verkehrspolitikern der Fraktionen stattgefunden. In deren Mittelpunkt stand die verkehrspolitische Bewertung des neuen Koalitionsvertrages, in dem sich wichtige Kernforderungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wiederfinden, darunter auch das sehr erfreuliche Bekenntnis der Landesregierung, wieder in die Förderung von Busbeschaffungen einsteigen zu wollen. Angesichts der Tatsache, dass Rheinland-Pfalz über die älteste Busflotte aller Bundesländer verfügt, ist dies seit vielen Jahren ein zentrales Anliegen der VDV-Landesgruppe Südwest. Erfreulich ist auch das Bekenntnis der Koalition, für die Zeit nach 2019 eine gesetzliche Nachfolgeregelung für die Entflechtungsmittel schaffen zu wollen, um die Kommunen auch weiterhin bei ihren Aufgaben beim Bau von Nahverkehrsinfrastruktur zu unterstützen. Auch dies war eine zentrale Forderung der Landesgruppe vor der Landtagswahl.

Novellierung des Nahverkehrsgesetzes in Rheinland-Pfalz steht an

Bis Ende 2018 möchte die Koalition das Nahverkehrsgesetz überarbeiten, um die Organisationsstrukturen des Nahverkehrs zukunftsfähig zu machen und sie den neuen Herausforderungen anzupassen. Konkrete Vorgaben macht der Koalitionsvertrag nicht, allerdings scheint sicher, dass auch die Struktur der Verkehrsverbünde auf den Prüfstand kommen wird. Die VDV-Landesgruppe wird sich dafür einsetzen, dass deren Weiterentwicklung zu Mobilitätsverbänden durch den gesetzlichen Rahmen ermöglicht werden wird.

Saarland verabschiedet ÖPNV-Gesetz

In puncto Nahverkehrsgesetz ist man im Saarland schon einen Schritt weiter: Im Herbst 2016 hat der Landtag das neue ÖPNV-Gesetz verabschiedet und damit neue Organisationsstrukturen auf den Weg gebracht. Mit dem neuen Gesetz wird der ÖPNV zu einer Pflichtaufgabe für die Aufgabenträger. Diese bilden künftig einen gemeinsamen Verbund und werden im Rahmen eines Kooperations- und Dienstleistungsvertrags zur Zusammenarbeit mit dem Verbund der Unternehmen verpflichtet.

Saarland investiert in Barrierefreiheit – Wegfall der Busförderung

Als ein wesentliches Ziel definiert das Saarland die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022. Um dies zu erreichen, stellt das Land den Städten und Gemeinden sowie Landkreisen weitreichende Mittel zur Verfügung. Bis zu 18 Mio. Euro könnten bis Ende 2017 verbaut werden. Mit dem Sonderprogramm können 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten abgedeckt werden. Im Gegenzug allerdings hat das Land kurzfristig die bisherige Landesförderung zur Busbeschaffung eingestellt. Mit diesen Mitteln wurde in den letzten Jahren erfolgreich die Verjüngung der Fahrzeugflotte vorangetrieben und Verbesserungen bei den Umweltstandards und Ausstattungen der Fahrzeuge erreicht. Nun ist zu befürchten, dass Erneuerungsinvestitionen künftig öfter ausbleiben werden.

Bringt Landtagswahl 2017 Veränderungen?

Welche verkehrspolitischen Schwerpunkte innerhalb des neuen saarländischen Rechtsrahmens künftig gesetzt werden, hängt wesentlich vom Ausgang der Landtagswahl im März 2017 ab. Für die Zukunft des Nahverkehrs wird es bei sinkenden Einwohnerzahlen entscheidend sein, dass der ÖPNV auch für neue Kundengruppen attraktiv wird. Die Digitalisierung bietet hierfür Chancen, die aktiv genutzt werden müssen.

Christian Hoffmann

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



VDV-Organisationen

(((eTicket Deutschland wächst und vernetzt die Mobilität von morgen

Das digitale Ticket steht immer mehr Menschen zur Verfügung und die Zahl der (((eTicket-Systeme im Wirkbetrieb wächst stetig. Jetzt, da die Basisinfrastruktur vorhanden ist und die Kompetenz der Verkehrsunternehmen und -verbände im Umgang mit digitalen Tickets und Tarifen wächst, kommt die Zeit, den nächsten Schritt zu machen: die überregionale Vernetzung.

Im September 2016 trafen sich Vertreter der größten eTicket-Standards aus 11 Ländern in Berlin und bewiesen der internationalen Mobilfunkbranche, dass man im ÖPNV weltweit NFC-kompatibel ist

Wo stehen wir? Ein Überblick in Zahlen

Über 70 Prozent – das ist die Antwort auf die Frage, wie verbreitet das (((eTicket Deutschland eigentlich schon ist. Diese mehr als 70 Prozent stehen für fast 60 Mio. Menschen in Deutschland, die dort leben, wo sie die Mobilitätsleistungen der mittlerweile 373 Teilnehmer an (((eTicket Deutschland nutzen können. Konkret sind das 60 Prozent der Kreise und kreisfreien Städte in der Bundesrepublik, in denen heute bereits (((eTickets im Einsatz sind oder sich die jeweiligen Systeme nach dem Standard der VDV-Kernapplikation im Aufbau befinden. Hier spielt es im Übrigen keine Rolle, ob es sich um eine Chipkarte oder um ein Handyticket handelt. Wenn es ein digitales ÖPNV-Ticket ist, dann ist es fast immer ein (((eTicket Deutschland.



ÖPNV-Branche notwendig ist, um in einem offenen NFC-Ökosystem sichere NFC-Tickets zu verwenden. Zum ersten großen Meilenstein von OPTIMOS trafen sich im September 2016 die beteiligten eTicket-Systemanbieter aus elf Ländern mit Vertretern der Mobilfunkbranche. Hier wurde bewiesen, dass die weltweit verwendeten eTicket-Systeme bei ihrer Übertragungstechnik kompatibel sind und ein Smartphone, das den harmonisierten NFC-Standard nutzt, in allen Ländern als Ticketmedium verwendet werden kann.

2016 befanden sich rund 10 Mio. (((eTicket Deutschland Chipkarten im Einsatz, die meisten als Zeitkarten und Abos



Smartphone-Hersteller richten sich nach ÖPNV

Der 2D-Barcode ist auf lange Sicht als Ticketform ungeeignet. Durch die Notwendigkeit eines zusätzlichen ID-Mediums verlangsamt sich die qualitative Kontrolle erheblich. Die Lösung ist die Funktion der Near Field Communication (NFC) im Smartphone, die dieses in die Lage versetzt, sich bei der Kontrolle wie eine Chipkarte zu verhalten.

Unter der Führung des VDV eTicket Service (VDV ETS) hat eine internationale Gruppe von eTicket-Systemanbietern mit dem Weltverband der Mobilfunkunternehmen (GSMA) über die Harmonisierung des NFC-Standards verhandelt. Ab August 2017 werden alle Smartphones einen einheitlichen NFC-Standard verwenden, der weltweit mit den eTicket-Systemen des ÖPNV kompatibel ist.

Im durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Projekt OPTIMOS wird seit Mitte 2016 erforscht, was vonseiten der

Smartphone oder Chipkarte?

Die Antwort lautet: Smartphone und Chipkarte. Das hat vor allem zwei Gründe: Mittelfristig wird das Smartphone als Nutzermedium in die bestehende ÖPNV-Infrastruktur ohne Qualitätsverlust hinsichtlich Sicherheit, Offenheit der Systeme und Nutzerfreundlichkeit integriert werden können. Durch intuitive Apps ist das Smartphone der ideale Einstieg für Gelegenheitskunden oder ÖPNV-Nutzer in fremden Tarifregionen.

Die Chipkarte bleibt langfristig das unabhängige Rückgrat im kontaktlosen Ticketing. Diese Aussage gilt nicht nur für den deutschen ÖPNV, sondern lässt sich für den weltweiten Personenverkehr formulieren. Auch im Banken- und Kreditkartensektor wird das Smartphone der Chipkarte mittelfristig nicht den Rang ablaufen.

Der Herausgeber der Chipkarte ist das Verkehrsunternehmen bzw. der Verbund. Wie viele Transaktionen über diese abgewickelt werden, welche Tarifprodukte verfügbar sind und wer im Rahmen von Kooperationen noch auf die Karte gelassen wird, liegt alleine in der Entscheidung des Herausgebers. Um diese Unabhängigkeit des eigenen Vertriebes

auch langfristig zu garantieren, wird das ((eTicket als Chipkarte weiter das Kundenmassenmedium und die strategische Rückfallebene im elektronischen Ticketing sein.

Clearing:

zentrales Element der digitalen Vernetzung

Um den Fahrgästen ein ((eTicket für ganz Deutschland anzubieten, fehlt technisch betrachtet nur noch ein Baustein in den Systemen von ((eTicket Deutschland. Hierbei handelt es sich um das zentrale Clearing. Dies versetzt die angeschlossenen Verkehrsunternehmen und -verbände in die Lage, gegenseitig Leistungen zu verrechnen, die Fahrgäste in fremden Regionen in Anspruch genommen haben.

Im Rahmen der neuen Förderrichtlinie „eTicketing und digitale Vernetzung im ÖPV“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entwickelt der VDV eTicket Service bis Herbst 2018 diesen noch fehlenden Systembaustein. Als Teil des Clearings wird der erste Tarifserver für Deutschland aufgebaut. Dieser wird benötigt, um z. B. die Ticketpreise für Check-in/Check-out-Systeme mit automatischer Fahrpreisberechnung zu ermitteln und die Tarifberechnung für Reiseketten. Unabhängig vom Abrechnungsprozess im Clearing steht der Tarifserver auch Fahrplanauskunftssystemen zur Verfügung, die neben der Strecke und Zeiten dann auch erstmalig Auskunft über den Fahrpreis außerhalb ihrer eigenen Region geben können.

Der jetzt begonnene Aufbau des Clearings bildet das finale Schlüsselement zur Vernetzung der ((eTicket-Deutschland-Systeme. Die bestehenden Chipkartensysteme können verknüpft werden, Handyticketsysteme können informieren und via IPSI (interoperablem Produkt Service Interface) fremde Tickets verkaufen und zur Unterstützung von CICO- und BIBO-Systemen ist die Basis für tarifraumübergreifende Reiseketten gelegt. Parallel erfolgt der Rollout der Produkt- und Kontrollmodule (PKM). Diese vereinheitlichen die Darstellung der Tarifinformationen deutschlandweit und ermöglichen eine transparente Abbildung und Berechnung.

Wissen verbreiten und Branchenkompetenz erhöhen

Durch die steigende Zahl von ((eTicket-Systemen im Wirkbetrieb wächst auch der Bedarf an Fachwissen rund um die VDV-Kernapplikation. Die meisten Teilnehmer und Industriepartner haben mittlerweile eigene Beschäftigte durch die Seminare des VDV eTicket Service weiterbilden lassen. Auf vielfachen Wunsch der ((eTicket-Profis bei Verkehrsunternehmen und -verbänden wurde das Seminarangebot jetzt um eine Vertiefungsreihe erweitert. Während das bestehende Seminarprogramm den Fokus auf Grundlagen und Zusammenhänge legt, geht die neue Reihe in drei Modulen tief in technische Details und die IT-Architektur. Die große Nachfrage zeigt, dass mit dem Standard mittlerweile nicht nur gearbeitet wird, sondern auch der Wunsch nach einem

detaillierteren Verständnis vorhanden ist und so ein sicherer Umgang und die kompetente Weiterentwicklung aus der Branche heraus gesichert wird.

Forschung und Entwicklung

Im Rahmen des zuvor erwähnten Förderprogramms des BMVI ist das zentrale Clearing ein Projekt von insgesamt elf weiteren, die die technischen Lücken für einen vernetzten ÖPV in Deutschland schließen sollen. Hier ist der VDV ETS als Konsortialpartner in zwei weiteren Forschungsvorhaben involviert. Im Projekt „Einsteigen und Losfahren“ (kurz: EILO) wird unter der Leitung des Rhein-Main-Verkehrsbunds (RMV) ein standardisiertes In-Out-System entwickelt und getestet. Beim Projekt „Offene Mobilitätsplattform“ (kurz: OMP) unter der Leitung der Mentz GmbH handelt es sich um eine offene Mobilitätsplattform, die multimodale Angebote über standardisierte Schnittstellen vernetzen soll und so dem Fahrgast eine auf seine Bedürfnisse zugeschnittene Mobilität ermöglicht. Abschluss aller Projekte wird das dritte Quartal 2018 sein.

Neben den Forschungsprojekten im Rahmen der BMVI-Förderung ist der VDV ETS weiterhin am europäischen Projekt „European Travellers Club“ (ETC) beteiligt. Hier wird gemeinsam mit den Niederlanden und Luxemburg das Account-based Ticketing (ABT) erforscht. Ziele sind der grenzüberschreitende Verkehr und multimodale Leistungen, die der Fahrgast über seine ID, die in einer gesicherten Cloud liegt, nutzen kann.

Was macht IPSI?

IPSI ist in Betrieb. Angeschlossen ist der RMV und wartet auf seine Branchenkollegen. Der Anschluss weiterer IPSI-Partner hat sich aufgrund von Liefer-schwierigkeiten bei den jeweiligen technischen Dienstleistern verzögert, soll aber im Laufe dieses Jahres erfolgen. Für den deutschen ÖPV sind diese Verzögerungen ein ernster Innovationsverlust. IPSI ist nicht nur Plattform, Schnittstelle und vertragliches Regelwerk, welches erstmalig den gegenseitigen Verkauf prototypisch regelt – IPSI ist auch das Umfeld für den ÖPV, um innerhalb der Branche Erfahrungen mit tarifraumübergreifenden Fahrten zu sammeln, mit Vertriebsprovisionen zu experimentieren und entscheidende Daten zu sammeln, um zukünftig branchenfremden Mobilitäts- und Vertriebsplattformen geschlossen gegenüberzutreten zu können.

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

Kompetenzen zählen, nicht Noten und Abschlüsse: Was Qualifizierung leisten muss und leisten kann

Berufliche Weiterbildung ist der Scheck auf die Zukunft von Unternehmen und ihren Beschäftigten. Die Digitalisierung der Arbeitswelt zieht einen Strukturwandel auch der Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) nach sich. Umso wichtiger ist es, die neuen Anforderungen bildungsseitig zu berücksichtigen und die Beschäftigten präventiv darauf vorzubereiten. Überbetriebliche und betriebliche Weiterbildungen können dies leisten, wenn sie die Menschen passgenau und kompetenzbasiert qualifizieren und das Lernen digital unterstützen.

Traditionell fokussieren die Zugangsvoraussetzungen zu beruflicher und akademischer Qualifizierung auf erworbene Abschlüsse und Noten. Diese funktionieren nach einem einfachen Verständnis: Je besser die Noten und je höher der erreichte Bildungsabschluss ist, umso geeigneter ist die Person für eine berufliche Aus- und Weiterbildung oder ein Studium. Dazu passt die Strategie des Bildungsprozesses selbst, die da heißt: „One size fits it all“, mit ihren standardisierten Lernrezepturen, Lernzielen und Lösungen.

Überall dort, wo es primär um die Vermittlung von Grundlagenwissen geht, z. B. in der dualen Berufsausbildung oder in einem Bachelorstudium, mag dieses Vorgehen eine gewisse Berechtigung haben. In der beruflichen Weiterbildung hingegen funktioniert es nicht mehr, weil es weder den Unternehmen noch ihren Beschäftigten gerecht wird. Stattdessen muss Bildung die realen Herausforderungen, die in der betrieblichen Arbeitswelt entstehen, aufgreifen und Lösungen bereitstellen, die auf den individuellen Kompetenz- und Lernstatus der Beschäftigten zugeschnitten sind. Praxisorientierung und Individualisierung des Lernens sind die beiden Eckpunkte moderner Qualifizierung, die Bildung erst wirksam werden lassen und berufliche Handlungsfähigkeit generieren.

Mehr Praxis, mehr individuelle Kompetenzentwicklung

Wie funktioniert kompetenzbasiertes Lernen? Die VDV-Akademie entwickelt für die relevanten Berufsbilder und Aufgabengebiete der Verkehrsunternehmen Kompetenzprofile. In diesem Prozess bedienen wir uns der Unterstützung vieler Kollegen aus der betrieblichen Praxis sowie wissenschaftlicher Experten. Jedem Berufsbild werden zwölf bis 14 zentrale Kompetenzen zugeordnet, die die spezifischen Anforderungen an die Fähigkeiten und das Können der Beschäftigten in ihrer notwendigen Sollausprägung definieren.

Auf dieser Grundlage werden erstens vorhandene Lehrpläne aktualisiert, Lehrmaterial überarbeitet und entwickelt sowie das gesamte digitale Lernangebot des Akademie-Lernnetzes angepasst.

Zweitens werden die Teilnehmer vor Beginn der Qualifizierungen mittels praxisorientierter Tests im Akademie-Lernnetz auf die entsprechenden Berufsbildkompetenzen gescannt, um deren aktuelles Profil zu ermitteln. Dieses Profil dient dazu, anschließend in Interviews mit jedem Teilnehmern individuelle Lernziele für die Bildungsmaßnahme zu entwickeln.

Drittens wird parallel dazu mit dem Unternehmen, aus dem die Teilnehmer für die Qualifizierung entsendet werden, das dem Berufsbild zugeordnete Berufsbild besprochen und die vom Unternehmen gewünschten Kompetenzausprägungen vor dem Hintergrund der konkreten Anforderungen als Sollprofil festgelegt. Gegebenenfalls werden einige weitere betriebsrelevante Kompetenzen aufgenommen. Damit kann die notwendige Praxisorientierung im folgenden Lernprozess gewährleistet werden.

Diese drei sehr zeitintensiven Schritte sind die Voraussetzung, um die Lerninhalte sowie die Lernunterlagen – die digitalen für das Akademie-Lernnetz und die analogen für die Präsenzunterrichte – gemeinsam mit den Dozenten betrieblich und teilnehmerbezogen anzupassen. Praxisorientiertes, personalisiertes und kompetenzbasiertes Lernen funktioniert dann, wenn der Lernprozess massiv digital über das Akademie-Lernnetz unterstützt wird. Das Lernen kann so zeitlich weit vor dem Lehrgangsbeginn aufgenommen werden, sodass die Teilnehmer als mit dem Lehrstoff bereits vertraute und informierte Lernende die Präsenzunterrichte besuchen.

Lernende kommen künftig mit einem Rucksack voller Fragen, Probleme, Lösungen und Ideen in den Präsenzunterricht. Erwartet werden dann Lehrformen, die den Meinungsaustausch und Problemlösungen mit dem Dozenten ermöglichen. Die Präsenzphasen werden zum praxisbezogenen Experimentierraum und damit zum Mittelpunkt einer neuen, auf Wirksamkeit und berufliche Handlungsfähigkeit ausgerichteten Lernwelt.

Michael Weber-Wernz

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

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

2016 schrieb die Stiftung Führungsnachwuchs gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erstmalig einen studentischen Wettbewerb aus. Sie vergab, wie auch im vergangenen Jahr, Stipendien an Mitarbeiter aus VDV-Mitgliedsunternehmen und veranstaltete in Aachen das 18. Management-Symposium für den Führungsnachwuchs.

Die Stiftung Führungsnachwuchs unterstützt Beschäftigte aus VDV-Mitglieds- und VDV-Industrieforumunternehmen 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. Neben diesen bereits bekannten Aktivitäten der Stiftung wurde 2016 erstmalig ein studentischer Wettbewerb zum Thema autonomes Fahren ausgeschrieben.



Studentischer Wettbewerb: die Rolle des autonomen Fahrens von ÖV-Shuttles

Unter autonomen ÖV-Shuttles werden selbstfahrende Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb im öffentlichen Verkehr (ÖV) verstanden, die z. B. im ländlichen Raum, als Pendeldienste von Siedlungen zu Verknüpfungspunkten oder zur Erschließung größerer Areale eingesetzt werden können. Im Gegensatz zu selbstfahrenden Pkws ist das Einsatzgebiet von ÖV-Shuttles sektoral oder linienhaft eingegrenzt.

Die studentischen Beiträge sind im Rahmen einer Bachelor- bzw. Masterabschlussarbeit oder einer Gruppenseminararbeit zu erstellen und sollen sich thematisch im Bereich bestimmter Fragestellungen bewegen, z. B. zu Anforderungen an die Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung, zu Rechtsfragen oder zur operativen Betriebsführung. Angemeldet werden können die Themenvorschläge bis zum 30. April 2017, die ausgearbeiteten Beiträge sollen bis zum 29. September 2017 beim VDV eingereicht sein.

Die Stiftung wird herausragende Arbeiten mit insgesamt 1.500 Euro prämiieren. Die Autoren der prämierten Arbeiten erhalten die Möglichkeit, ihre Ergebnisse auf der 3. VDV-Konferenz „Autonomes Fahren“ im Frühjahr 2018 zu präsentieren.

Stipendiaten 2016

Auch im vergangenen Jahr hat die Stiftung Führungsnachwuchs Mitarbeiter aus VDV-Mitgliedsunternehmen finanziell im Rahmen eines Stipendiums gefördert. Vor allem der berufsbegleitende Masterstudiengang ÖPNV und Mobilität an der Universität Kassel erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Der Studiengang richtet sich an Fach- und (angehende) Führungskräfte mit erstem akademischem Abschluss. Die Themen Verkehrsplanung, Mobilität, Verkehrstechnik, ÖPNV-Finanzierung, Recht und Human Resources werden in fünf Semestern wissenschaftlich durchdrungen. Mehr Informationen dazu gibt es auf den Internetseiten www.vdv-akademie.de und www.unikims.de.

Das 18. Management-Symposium der Stiftung Führungsnachwuchs

Jedes Jahr lädt die Stiftung etwa 60 Nachwuchsführungskräfte aus den Verkehrsunternehmen und der Fahrzeugindustrie zur Teilnahme an ihrem Symposium ein. Das Symposium findet traditionell von Freitagmittag bis Sonntagmittag statt und präsentiert in verschiedenen Blöcken aktuelle Themen mit Referenten aus der Verkehrsbranche, der Wissenschaft, aus Politik und Beratung. Dieses Jahr fand die Veranstaltung vom 14. bis 16. Oktober 2016 in Aachen statt. Die Teilnehmer hörten Vorträge über die Euregio Maas-Rhein, zu Digitalisierungsstrategien im ÖPNV, zur Entwicklung des ÖPNV in China, zur Entwicklung unserer Arbeitswelt und gesellschaftlichen Werte, zu Führung und vielem mehr. Die interdisziplinären Themen und das Netzwerk am Rande verbinden sich jährlich zu einer hochinteressanten Veranstaltung für unsere Führungskräfte von morgen.

Eine Einladung zum nächsten Management-Symposium, das vom 10. bis 11. November 2017 in Bremen stattfinden wird, erhalten alle VDV-Mitglieds- und VDV-Industrieforumunternehmen im Frühsommer 2017.

Mehr Informationen finden Sie unter www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de

Angela Struß

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



VDV-Informationen

VDV-Schrift 734 | 11/2016 | Ticketlayout für
Printtickets

VDV-Schrift 733 | 11/2016 | Ticketlayout für
mobiles Ticketing

VDV-Schrift 152 | 10/2016 | Empfehlungen für
die Festigkeitsauslegung von Personenzugfahrzeugen
nach BOStrab

VDV-Schrift 822 | 9/2016 | Richtlinie für den Bau
von Omnibus-Betriebshöfen

VDV-Schrift 755 | 8/2016 | Richtlinie für den
Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der
Streckenkenntnis auf Schienenwegen öffentlicher
Betreiber der Schienenwege – Streckenkenntnis-
Richtlinie

VDV-Schrift 754 | 8/2016 | Richtlinie über die
Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb

VDV Recommendation 343 | 8/2016 veröffentlicht |
Ausgabe 2/2016 | Design and Construction
of Point Control Systems in Areas with Driving
on Sight

VDV-Schrift 183 | 8/2016 | Beschaffung und In-
standhaltung von Heizungs-, Lüftungs- und Kühl-
anlagensystemen (HLK-Systemen) für Fahrzeuge
von städtischen und regionalen Schienenbahnen

VDV-Schrift 432 | 7/2016 | Identifikation von Hal-
testellen – Anwendung der Global ID in Deutschland

VDV-Schrift 301-2-10 | 7/2016 | IBIS-IP
Beschreibung der Dienste, Dienst TimeService

VDV-Schrift 301-2-9 | 7/2016 | IBIS-IP
Beschreibung der Dienste, Dienst TicketingService

VDV-Schrift 301-2-8 | 7/2016 | IBIS-IP Beschrei-
bung der Dienste, Dienst PassengerCountingService

VDV-Schrift 301-2-7 | 7/2016 | IBIS-IP Beschrei-
bung der Dienste, Dienst NetworkLocationService

VDV-Schrift 301-2-6 | 7/2016 | IBIS-IP Beschrei-
bung der Dienste, Dienst JourneyInformationService

VDV-Schrift 301-2-5 | 7/2016 | IBIS-IP Beschrei-
bung der Dienste, Dienst GNSSLocationService

VDV-Schrift 301-2-4 | 7/2016 | IBIS-IP Beschrei-
bung der Dienste, Dienst DistanceLocationService

VDV-Schrift 301-2-3 | 7/2016 | IBIS-IP
Beschreibung der Dienste, Dienst CustomerInfor-
mationService

VDV-Schrift 301-2-2 | 7/2016 | IBIS-IP Beschrei-
bung der Dienste, Dienst BeaconLocationService

VDV-Schrift 301-2-1 | 7/2016 | IBIS-IP Beschrei-
bung der Dienste, Gemeinsame Datenstrukturen
und Aufzählungstypen

VDV-Schrift 301-2 | 7/2016 | Internetprotokoll
basiertes integriertes Bordinformationssystem
IBIS-IP, Teil 2: Schnittstellenspezifikation,
Basisdienste V1.0

VDV-Schrift 361 | 6/2016 | Eisenbahn-Signal-
Anlagen (ESA) – Signaltechnische Grundsätze
für Nichtbundeseigene Eisenbahnen

VDV-Schrift 730 | 5/2016 veröffentlicht | **Ausgabe
12/2015** | Funktionale Anforderungen an ein itcs –
Leitfaden für die itcs-Ausschreibung

VDV-Schrift 722 | 5/2016 veröffentlicht | **Ausgabe
12/2015** | Strukturiertes Störungsmanagement –
Disposition – Information – Dokumentation –
Empfehlungen zur Bewältigung von Betriebs-
störungen im Bus- und Bahnbetrieb

VDV-Schrift 345 | 4/2016 veröffentlicht | **Ausgabe
12/2015** | Technische Anforderungen an betriebs-
leittechnische Einrichtungen zur Fernbedienung
von Zugsicherungs- und Fahrsignalanlagen
(BOStrab)

VDV-Schrift 731 | 3/2016 veröffentlicht | **Ausgabe
11/2015** | Betriebliche Anforderungen an
ÖPNV-Leitstellen

VDV-Schrift 260 | 3/2016 | E-Bus -Infrastruktur/
Ladestellen

VDV-Schrift 861 | 2/2016 veröffentlicht | **Ausgabe
4/2015** | Fahrzeugwäsche

VDV-Schrift 343 | 2/2016 | Planung und Bau von
Weichensteuerungen im Sichtfahrbereich

VDV Recommendation 580 | 2/2016 veröffentlicht |
Ausgabe 7/2014 | Insulated Elevating Work
Platforms for Working on Overhead Contact Line
Systems up to DC 1500 V

VDV-Mitteilungen

Neuerscheinungen 2016

VDV-Mitteilung 9064 | 12/2016 | Beschäftigtenübergang und Sozialstandards bei wettbewerblichen Vergabeverfahren im Busverkehr

VDV-Mitteilung 9063 | 11/2016 | Praxis der ÖPNV-Finanzierung – Beispielsammlung für Finanzierungsregelungen

VDV-Mitteilung 7042 | 10/2016 | Empfehlung für eine Rahmendienstanweisung des Betriebsleiters BOKraft

VDV-Mitteilung 7039 | 10/2016 | Strategien zum Umgang mit Spannungsausfällen

VDV-Mitteilung 3002 | 10/2016 | Internetprotokoll basiertes integriertes Bordinformationssystem IBIS-IP – Übersicht Dokumente und Dienste

VDV-Mitteilung 8851 | 09/2016 | Instandhaltungsvorgaben für die Bremsanlage der Triebzüge Flirt erster Bauart

VDV-Mitteilung 4017 | 09/2016 | Einsatz von Sprachübertragung mit nichtbetriebseigener Funk-Infrastruktur

VDV-Mitteilung 7510 | 08/2016 | Muster-Prüfungsordnung für Eisenbahnunternehmen

VDV-Mitteilung 9923 – verbandsintern | 06/2016 | Erträge und Aufwendungen 2014 im Personennahverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung

VDV-Mitteilung 9062 | 06/2016 | Zulässigkeit von Medizinischen Untersuchungen vor Einstellung (MUvE)

VDV-Mitteilung 9031 | 06/2016 | Betreuung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach einem Extremereignis

VDV-Mitteilung 3317 | 06/2016 | Auswahl und Einsatz von Sachverständigen für Bahnanwendungen

VDV-Mitteilung 9051 | 05/2016 | Kriterien der Krankenstandermittlung unter personalwirtschaftlichen Gesichtspunkten

VDV-Mitteilung 3318 | 04/2016 | Einsatz von LED-Signalen für Zugsicherungs- und Fahrsignalanlagen (BOStrab)

VDV-Mitteilung 7040 | 03/2016 | Beschwerdemanagement – Kundendialog als Chance zur Qualitätsverbesserung

VDV-Mitteilung 8871 | 02/2016 veröffentlicht | Ausgabe 10/2015 | Instandhaltung fahrzeugeitiger PZB-Geräte von Eisenbahnfahrzeugen, Anwendungsempfehlung zur Wartungsdokumentation für die INDUSI I60R/PZB90

Neuerscheinungen 2016

Alle VDV-Positionen und Stellungnahmen sind zu finden unter www.vdv.de/positionensuche.aspx

Politische Kernforderungen der Eisenbahnverbände | 11/2016

Mobilität und Klimaschutz: Deutschland braucht eine entschlossene Politik für mehr Schienenverkehr.

Fahrzeug 2020+ | 09/2016

Bahnen und Aufgabenträger im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) haben sich das Ziel gesetzt, unter der Überschrift „Fahrzeug 2020+“ ein gemeinsames pragmatisches Leitbild für das SPNV-Fahrzeug der Zukunft herauszuarbeiten.

Zukunftsfähige ÖPNV-Finanzierung | 05/2016

Der Ausschuss für Wirtschaft arbeitet in dem Positionspapier „Zukunftsfähige ÖPNV-Finanzierung“ die Kernprobleme der derzeitigen ÖPNV-Finanzierung heraus und stellt Lösungsansätze vor, die insbesondere auf Landesebene geregelt werden sollten.

Bundesverkehrswegeplan 2030 | 05/2016

Stellungnahme des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Elektromobilität im ÖPNV weiter fördern | 03/2016

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht in den Beschlüssen der UN-Klimakonferenz in Paris vom 12. Dezember 2015 ein weiteres Signal zur deutlichen Stärkung des umwelt- und klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs.

Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen | 03/2016

Zum vierten Mal hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Herbst 2015 eine Umfrage zum Investitionsbedarf für die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Infrastrukturen) durchgeführt.

Gestaltung von urbaner Straßenbahninfrastruktur – Handbuch für die städtebauliche Integration

Nur wenige andere Unternehmen sind im Alltagsbild einer Stadt so präsent wie ein Verkehrsunternehmen mit seiner Straßenbahninfrastruktur. Deshalb ist bei der Gestaltung von Straßen, Bahnanlagen, Halte- und Verknüpfungspunkten sowie Straßenbahnfahrzeugen neben funktionalen und ökonomischen Bezügen auch die ästhetische und emotionale Dimension in einem ganzheitlichen Konzept des gestalteten Straßenraums einzubinden. Um diesem komplexen Auftrag gerecht zu werden, sind die unterschiedlichen Phasen eines solchen Planungsprozesses zusammengetragen. Erstmals und umfassend werden die Grundsätze erfolgreicher Gestaltungsplanung der Entwurfs-elemente Schienenfahrweg, Bahnsteig, Haltestelle, Oberleitung sowie Fahrzeugaußengestaltung anschaulich erläutert und an typischen Entwurfs-situationen verdeutlicht. Kern des Gestaltungshandbuches ist eine umfangreiche, über 200 Abbildungen umfassende Bilddokumentation gelungener Umsetzungsbeispiele aus dem deutschsprachigen Raum.

Das Gestaltungshandbuch spricht neben Verkehrsexperten auch Ingenieure, Architekten, Stadtplaner, Landschaftsplaner und Designer an und gibt vielfältige Anregungen für ihre Arbeit. Auch allen interessierten Lesern gibt die Publikation einen spannenden Einblick in das komplexe Thema städtischer Bahninfrastruktur und wirbt eindrücklich für einen stadtverträglichen Planungsansatz.

Dieses Buch aus der Blauen Buchreihe ist auch in einer englischsprachigen Ausgabe erhältlich:

Design of Urban Tramway Infrastructure – Manual for Urban Architectural Integration.

Herausgeber: VDV / VDV-Industrieforum,

Köln 2016, 168 Seiten

Bezug: www.bekaverlag.de



Fair Play für den Schienengüterverkehr

Güter gehören auf die Schiene!

So oder in ähnlicher Form werden die Erwartungen an die Verkehrspolitik formuliert. Diese verspricht in ihren Programmen und den dazugehörigen Positionsbestimmungen, alles dafür zu tun, dass mehr Güterverkehr auf die umweltverträgliche, energieeffiziente und sichere Schiene verlagert wird. Die Wirklichkeit sieht indes anders aus. Der Lkw-Verkehr wächst ungebremst und soll bis 2030 noch einmal um knapp 40 Prozent zulegen. In absoluten Zahlen ist allein der Zuwachs an Verkehrsleistung auf der Straße höher als die gesamte für 2030 prognostizierte Verkehrsleistung auf der Schiene. Das ist nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch umwelt- und energiepolitisch, gerade nach dem Pariser Klimagipfel, inakzeptabel. Der Blick auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Verkehrsträger offenbart zumindest einen Teil der Ursachen dieser Entwicklung. Die Verkehrspolitik hat in der Vergangenheit nicht immer gehalten, was in Programmen und



Sonntagsreden versprochen wurde. Weniger noch: Der Schienengüterverkehr ist zumindest bis jetzt das Stiefkind der Verkehrspolitik geblieben.

Die Broschüre liefert die Fakten zu dieser These. Sie zeigt aber auch die gesellschaftlichen Vorteile eines stärkeren Schienengüterverkehrs und benennt Maßnahmen, die mehr Fairness im Wettbewerb der Verkehrsträger ermöglichen. Diese Fairness ist ein notwendiger Baustein für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr und für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem.

Herausgeber: VDV, Köln 2016, 16 Seiten | Download: www.vdv.de/zeitschriften---broschueren.aspx

vierteljahrhundert VDV-Jubiläumsbroschüre

Im Februar 1991 wurde der VDV offiziell im deutschen Verbandsregister eingetragen. 25 Jahre später ist aus dem damaligen Unternehmensverband ein Branchenverband geworden, der mittlerweile mehr als 600 Mitglieder umfasst.

Die 60-seitige Jubiläumsbroschüre „vierteljahrhundert“ beschreibt diesen erfolgreichen Weg – angefangen bei den Aktivitäten der ersten deutschen Eisenbahnverbände im 19. Jahrhundert, über die Ereignisse der Gründungsjahre 1989/90 hinweg bis hin zu den jüngsten Diskussionen um aktuelle und zukünftige Finanzierungsfragen der deutschen Infrastruktur.

In Interviews, Beiträgen und Statements beschreiben Gründungsväter und namhafte Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft das Wirken des VDV in den zurückliegenden Jahren, kommentieren es und werfen gleichzeitig den Blick voraus in die Zukunft eines Verbandes, der bestens gerüstet ist für die nächsten 25 Jahre.

Herausgeber: VDV, Köln 2016, 60 Seiten | Download: www.vdv.de/zeitschriften---broschueren.aspx



**Mobilität und Klimaschutz:
Deutschland braucht eine entschlossene Politik
für mehr Schienenverkehr**

Politische Kernforderungen der Eisenbahnverbände

In der gemeinsamen Broschüre haben acht Eisenbahnverbände ihre Kernforderungen zur Bundestagswahl 2017 und für die kommende Legislaturperiode zusammengefasst. Zusammen mit den politischen Entscheidern im Bund und in den Ländern wollen sie sich in den kommenden Jahren für die Einführung des Deutschland-Takts, für die Halbierung der Schienenmaut und für die Förderung von Innovationen im Schienenverkehr einsetzen.

Herausgeber: Allianz pro Schiene e. V., Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V. (BAG-SPNV), mofair e. V., Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE), Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V., Verband



Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. – VPI, Berlin 2016, 8 Seiten | Download: www.vdv.de/zeitschriften---broschueren.aspx

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



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.

Download: www.vdv-dasmagazin.de



Internetangebote des VDV

VDV-Website

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.

VDV auf Facebook

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

Der Facebook-Auftritt des VDV deckt die thematische Breite des ÖPNV und des SGV ab: ob verkehrspolitische Entwicklungen, innovative technische Neuerungen, interessante Beiträge aus den Mitgliedsunternehmen oder Berichterstattungen von VDV-Veranstaltungen. Über den Social-Media-Kanal soll eine schnelle und kompakte Kommunikation aktueller Themen der Branche erreicht werden.

Mitgliederbereich der VDV-Website

[www.vdv.de | Mitglieder](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

Themeneinsteiger und Verkehrsexperten erfahren hier Wissenswertes über Busse und Bahnen. Der VDV bietet mit dieser Onlineplattform eine umfassende Übersicht mit Definitionen zu den wichtigsten Begriffen des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs an. 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

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

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

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 –E-Ticket Deutschland

www.eticket-deutschland.de

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

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.

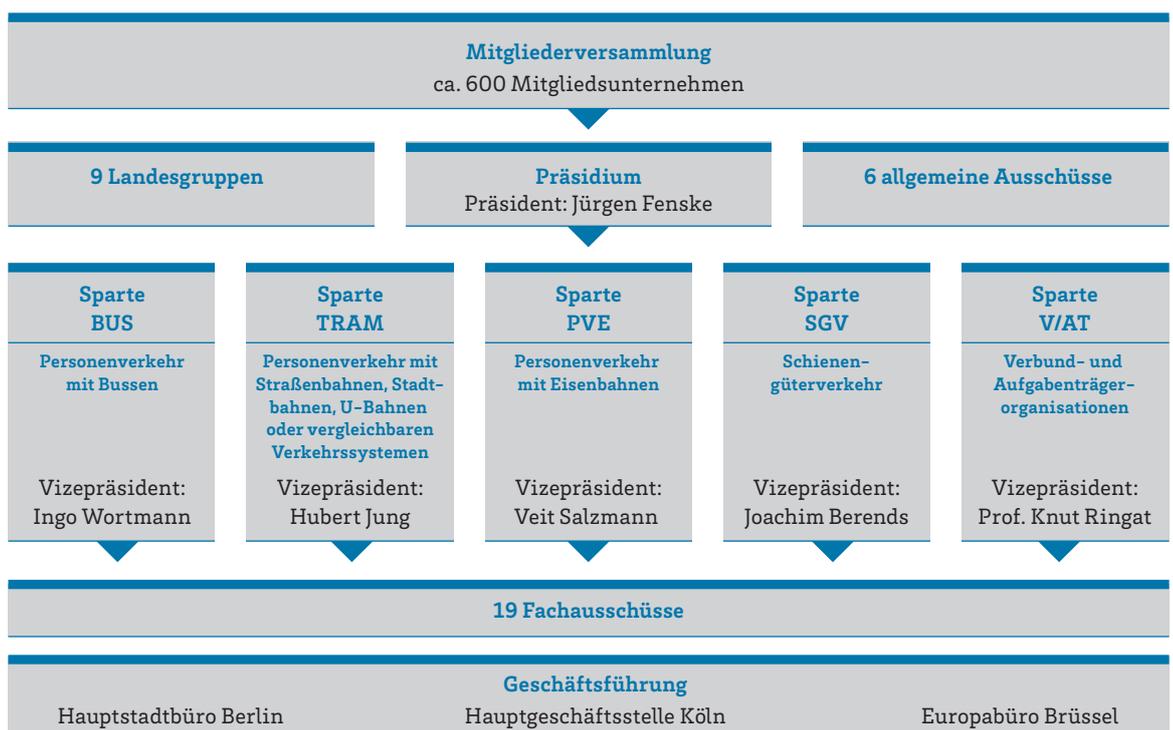
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert 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.



Bildquellen

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

Alle Bilder von links nach rechts

- | | |
|--|---|
| 1 Paolese, Fotolia.com · istockphoto.com, Tomas Sereda · Abellio GmbH · Rheinbahn AG, Armand Maruhn · Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), Nikola Neven Haubner | 44 Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (KSW) |
| 16 PeskyMonkey, Istockphoto.com · Michael Eichhammer, Fotolia.com | 45 duisport, Rolf Köppen |
| 19 VDV, Michael Fahrig, Berlin | 45 Häfen und Güterverkehr Köln AG |
| 20 VDV | 50 Hartmut Völker, Hamburger HOCHBAHN AG |
| 21 VDV | 58 VDV |
| 22 audioundwerbung, istockphoto.com | 59 Copyright HvS Consulting AG |
| 22 Sergey Ryzhov, Fotolia.com | 61 VDV |
| 24 VDV, Michael Fahrig, Berlin · Andrea Cossa-boom, INFRA Dialog Deutschland GmbH | 63 Harald Münch, Stadtwerke Bonn |
| 25 VDV, Michael Fahrig, Berlin | 65 VDV · Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) |
| 26 VRS GmbH 2013, Smilla Dankert | 70 bakhtiarzein, Fotolia.com (Layout VDV) |
| 28 AKN Eisenbahn AG | 71 Unternehmenskommunikation Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) |
| 31 VDV | 78 Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), Nikola Neven Haubner |
| 37 Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH | 80 VDV eTicket Service GmbH & Co. KG |
| | 83 martialred, Fotolia.com |
| | 84 davis, Fotolia.com |

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

Projektsteuerung

Rahime Algan

Gestaltung und Satz

Maren Clauberg, Melanie Fischer, Heike Schröder

Herstellung

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln

Erschienen im Mai 2017

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

