

2018/2019

Jahresbericht



2018/2019

Jahresbericht

Inhalt

6 Editorial

Warum wir ein starkes, vereintes Europa brauchen – und wie wir es im Verkehr gemeinsam gestalten müssen

8 Verbandspolitik im ÖPNV

Eine Verkehrswende ist möglich – Zeit für neues Denken und Handeln

10 Eisenbahnpolitik

Zukunftsbündnis Schiene – Beschäftigungstherapie für die Branche oder Signal zum Aufbruch?

12 Technik und Normung

Neuer Rückenwind für den ÖV und den SGV

14 Wissenschaftlicher Beirat

Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

Politik und Kommunikation

18 VDV-Veranstaltungen

20 Verbandskommunikation

Initiative „Deutschland mobil 2030“: die Verkehrswende vor Ort als Branche gemeinsam gestalten

22 Öffentlichkeitsarbeit

Die VDV-Internetseite – eine Zeitreise

24 Politische Planung

Verbandspolitische Arbeit nach der Bundestagswahl 2017 im Überblick

26 Europapolitik

Im Vorfeld der Europawahl: Busverkehr und Daten des öffentlichen Sektors im Visier der EU-Institutionen

Wirtschaft und Recht

30 Steuern

Ermäßigte Umsatzsteuer im Schienenfernverkehr für mehr Wettbewerbsgleichheit – auch in Deutschland

32 Business Development

Fortschreibung der Standardisierten Bewertung: mehr Nutzen durch den ÖPNV

33 Schwarzfahren

Sanktionen gegen Schwarzfahrer auf dem Prüfstand der politischen und fachlichen Diskussion

34 Forschungsprojekt „Ramona“

Forschungsprojekt RAMONA: Rahmenbedingungen für das autonome Fahren im öffentlichen Verkehr

35 Personenbeförderungsrecht

Busse, Bahnen, Taxis, Mietwagen – gegenseitige Abhängigkeiten der Regelungssysteme

36 Aufgabenträger und Verbände

Neue Tarifkonzepte im Kontext der Luftreinhaltung – nachhaltiges Konzept oder politisches Strohfeuer?

37 Bildung

Cooler Jobs – die Modernisierung der Branchenberufe

38 ÖPNV-Finanzierung

Weiteres Wachstum im „Förderdschungel“: Umsetzung neuer Förderinitiativen des Bundes

40 Verkehrsbetriebswirtschaft

Zukunftsfähiger ÖPNV: ein Blick auf die Branchendaten

42 Verkehrsbetriebswirtschaft

Anstieg im Nettoertrag kann die steigenden Aufwendungen für Personal und Abschreibungen nicht mehr auffangen

43 Statistik

Verkehrsverhalten und Modal-Split – MiD 2017

46 Eisenbahnpersonenverkehr

Eisenbahnpersonenverkehr 2019: Alles o.k.?

47 Marktfragen Güterverkehr

Breites Bündnis pro Gleisanschluss gestartet

48 Ressourcenmanagement Eisenbahn

VDV fordert stärkeres Engagement für die Aus- und Weiterbildung im Eisenbahnverkehr

49 Eisenbahnpolitik und –infrastruktur

Licht und Schatten bei der Umsetzung des „Masterplans Schienengüterverkehr“

50 Eisenbahnbetrieb

Verbesserung der Rahmenbedingungen für grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr

51 Eisenbahnrecht

Regionalbahn ade – und nun?

Technik und Normung

54 Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen

Die Neuorganisation der Bahnnormung in Deutschland

55 Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung

Das europäische Genehmigungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge – eine Herausforderung nicht nur für die ERA

56 Zugsicherungstechnik

ETCS und GSM-R/FRMCS für NE

- 57 Betrieb ÖPNV**
Mobile Endgeräte im Fahrdienst: ein Beitrag zur Effizienzsteigerung und Mitarbeiterzufriedenheit
- 58 Verkehrsplanung**
Weniger oder mehr Verkehr? Auswirkungen von Uber, Lyft & Co. auf das Verkehrsaufkommen in Städten
- 60 Eisenbahninfrastruktur**
Eisenbahninfrastruktur
- 61 IT-Sicherheitsgesetz**
Die VDV-Schrift 440: der IT-Sicherheitsstandard für kritische Infrastrukturen des ÖPNV und des Schienenverkehrs der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE)
- 62 KnowHow@ÖV**
KnowHow@ÖV – VDV entwickelt Wissens- und Lernplattform für die ÖV-Branche
- 63 Informationsverarbeitung**
VDV-Schrift 457 „Automatische Fahrgastzähl-systeme (AFZS)“ Version 2.1
- 64 Urban Rail Standardisierung**
Normung für städtische Schienenbahnen (Urban Rail)
- 65 Kraftfahrwesen**
Digitalisierung Omnibus
- 66 Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen**
Klebarbeiten an städtischen Schienenfahrzeugen: VDV-Regelwerk gibt wertvolle Hinweise
- 67 Elektrische Energieanlagen**
Kabel vs. BauPVO: VDV arbeitet mit dem Fachverband „Kabel und isolierte Drähte“ eng zusammen
- 68 Technik- und Umweltrecht**
Luftreinhaltung und nachhaltige urbane Mobilität
- 69 Betriebshöfe und Werkstätten**
Bauberatung – ein kostenfreier Service des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten für VDV-Mitglieder
- 70 E-Bus**
E-Busse vs. Dieselse und Clean-Vehicles-Richtlinie
- 71 Nachhaltigkeit**
Umsetzung der Agenda 2030 und der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie im öffentlichen Verkehr

VDV-Landesgruppen

- 73 Im Überblick**
Die VDV-Landesgruppen
- 74 Baden-Württemberg**
Durchbruch bei Nachfolge des LGVFG in Baden-Württemberg

- 75 Bayern**
Landesgruppe tritt der Bayerischen Klima-Allianz bei
- 76 Hessen**
Hessen nach der Wahl: gemeinsam Schwung holen für die Verkehrswende
- 77 Niedersachsen/Bremen**
Schritt für Schritt die Verkehrswende meistern
- 78 Nord**
Digitalisierung und Kapazitätsprobleme sowie eine unzureichende Finanzierung von E-Mobilität im ÖPNV
- 79 Nordrhein-Westfalen**
VDV NRW prüft Vereinfachungen bei der Durchführung von Schwerbehindertenzählungen
- 80 Ost**
Landesgruppe Ost: Finanzierungsthemen und kein Ende
- 81 Sachsen/Thüringen**
Wichtige Weichenstellungen für den ÖPNV in Sachsen und Thüringen
- 82 Südwest**
Die Branche ist im Aufbruch – viel Potenzial für einen starken ÖPNV im Südwesten

VDV-Organisationen

- 84 VDV eTicket Service**
(((eTicket Deutschland ist fertig und wird „mobile“
- 86 VDV-Akademie**
Lernen im digitalen Zeitalter
- 87 Stiftung Führungsnachwuchs**
Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

VDV-Informationen

- 90 Neuerscheinungen 2018**
VDV-Schriften, VDV-Mitteilungen, VDV-Positionen/-Stellungnahmen
- 93 Zeitschriften**
Zeitschriften des VDV
- 94 VDV-Online**
Internetangebote des VDV
- 95 Der VDV**
Ziele, Aufgaben und Struktur
- 96 Bildquellen**
- 97 Impressum**

Warum wir ein starkes, vereintes Europa brauchen – und wie wir es im Verkehr gemeinsam gestalten müssen

Es ist das Jahr der Europawahlen – am 26. Mai 2019 können rund 400 Mio. Bürgerinnen und Bürger in Europa die Abgeordneten des Europäischen Parlaments wählen. Diese Wahl hat eine zentrale Bedeutung für die Zukunft der EU, aber auch für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsbranche. Die Europapolitik bewegt uns und unsere Mitgliedsunternehmen, weil hier richtungsweisende Entscheidungen für Deutschland und auch für unsere Branche getroffen werden.

Normalerweise blicke ich an dieser Stelle gern auf die wichtigsten Ereignisse in der Verkehrspolitik und in unserer Verbandsarbeit des letzten Jahres zurück. Und was ich auch diesmal keinesfalls missen möchte, ist mein Dank an alle Kolleginnen und Kollegen aus dem Verband und aus unseren Gremien, die auch in den vergangenen zwölf Monaten, wie Sie auf den folgenden Seiten eindrucksvoll lesen können, wieder sehr gute und wertvolle Arbeit geleistet haben.

Ansonsten gestatten Sie es mir, liebe Leserinnen und Leser, dass ich in diesem Jahr aus Anlass der Europawahlen einen entsprechenden Schwerpunkt in meinem Beitrag setze. Ich bin zutiefst überzeugt davon, dass wir ein demokratisches, starkes und vereintes Europa brauchen. Angesichts des fortschreitenden Nationalismus und Protektionismus in immer mehr Ländern ist dies sogar wichtiger denn je. Denn die Herausforderungen für uns als Gesellschaft und auch für die Verkehrsbranche sind so umfassend und global, dass einzelne Staaten oder gar wenige Personen an deren Spitze diese nicht autark für sich werden angehen können.

Wir brauchen die Gemeinschaft und deren Stärke, auch im Verkehrssektor. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fühlt sich aus folgenden Beweggründen dem europäischen Gedanken in besonderem Maße verpflichtet:

**Wir lieben
EUROPA**



*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe*

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Wir stehen für die Werte der EU

Europa bewegt den VDV und seine rund 600 Mitgliedsunternehmen vor allem auch, weil wir als

Branche gemeinsam für die Werte der EU stehen und uns aktiv für sie einsetzen: Frieden, Demokratie, Menschenrechte, Vielfalt und Gemeinschaft. Diese Werte sind die zentralen Gründe, warum wir Europa lieben. Wir stehen in der Verantwortung, diese grundlegenden gemeinsamen Werte der EU weiter zu stärken und für unsere nachfolgenden Generationen zu sichern.

Wir stehen für Vielfalt und Gemeinschaft

Wir als Branche stehen für Vielfalt und Gemeinschaft. In den VDV-Mitgliedsunternehmen arbeiten Menschen aus verschiedensten Nationen – die Branche ist multikulturell und spricht sich deutlich gegen jede Form von Diskriminierung aus. Darüber hinaus beschäftigen sich die Verkehrsunternehmen (VU) aus ihrer sozialen Verantwortung heraus intensiv mit der Integration von geflüchteten Menschen in den Arbeitsmarkt.

Wir profitieren vom freien Personen- und Warenverkehr in Europa

Eine wesentliche Errungenschaft ist u. a. der freie Personen- und Güterverkehr innerhalb Europas. Täglich sind Menschen und Güter mit uns über die Grenzen hinweg unterwegs. Durch das Schengenabkommen von 1985 können mehr als 400 Mio. Menschen innerhalb Europas reisen, ohne an der Grenze ihren Pass vorzeigen zu müssen. Jeden Tag pendeln etwa 1,7 Mio. Menschen über innereuropäische Grenzen hinweg zur Arbeit. Die EU ist außerdem der erste Teil der Welt mit länderübergreifenden Verbraucherschutzregeln, in dem Reisende bei allen Verkehrsmitteln klar definierte Fahrgastrechte besitzen – egal ob Bus, Bahn, Flugzeug oder Schiff. Im Güterverkehr werden für Waren, die sich innerhalb der EU bewegen, keine Zölle oder ähnliche Abgaben erhoben.

Wir gestalten die Verkehrspolitik in Europa

Für das Erreichen der Klimaschutzziele ist sich die Politik europaweit einig, den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu stärken. Auf der anderen Seite gibt es europapolitische Entscheidungen und Vorhaben, die den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland eher schwächen als stärken. Durch die Regulierung der EU sind

gerade kleine, regional tätige Unternehmen meist wirtschaftlich überfordert. Hier muss klar sein, dass europaweite einheitliche Regelungen nicht immer sinnvoll sind und gerade für kleinere und mittlere kommunale Unternehmen mit hohen Kosten verbunden sind.

Bedeutende Themen und Direktiven im Einzelnen:

Grenzüberschreitender Schienenverkehr

Eine Herausforderung ist vor allem der SGV in Europa. Über die Hälfte des SGV in Deutschland ist grenzüberschreitend. Problematisch ist dabei die Sicherstellung der Interoperabilität im technischen und betrieblichen Bereich des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs. Ein wichtiges Ziel ist es, eine einheitliche technische Standardisierung der Technik und Regelwerke im Eisenbahnverkehr zu erreichen. So setzen wir uns als Verband z. B. für die europaweite Einführung des Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) ein. Das international anerkannte Standardsystem kann den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr bedeutend vereinfachen und damit auch die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit des SGV deutlich verbessern. Eine großflächige Umstellung auf ETCS bedeutet auf der anderen Seite auch eine großflächige Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur. Auch die Fahrzeuge müssten entsprechend mit dem neuen System ausgerüstet werden. Deshalb muss eine Finanzierung über die öffentliche Hand sichergestellt werden. Gute Beispiele dafür gibt es in Europa bereits: In Großbritannien wird der Einbau von ETCS mit bis zu 500.000 Euro pro Fahrzeug gefördert. Und auch in Dänemark, Österreich, Norwegen und der Schweiz wird die ETCS-Ausstattung über die öffentliche Hand gefördert.

Beschaffungsquoten für E-Busse kritisch

Wie weitreichend die verkehrspolitischen Entscheidungen der EU bis in jedes VU hinein wirken können, wird an einem anderen Thema deutlich: Mit der Clean-Vehicles-Richtlinie will die EU-Kommission den öffentlichen Unternehmen in den Mitgliedstaaten feste Quoten bei der Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen wie E-Bussen vorschreiben.

Dem Anschein nach handelt es sich bei dieser Regelung um den Versuch der Dekarbonisierung des Verkehrs mithilfe des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Tatsächlich verfolgt die Clean-Vehicles-Richtlinie allerdings den Zweck, die Industrie zu zwingen, emissionsfreie Busse herzustellen. Damit die Industrie dies umsetzt, wird den Unternehmen vorgeschrieben, nur entsprechende Fahrzeuge zu erwerben, damit quasi ein entsprechender Markt entsteht. Nur mittelbar wird also das Thema Dekarbonisierung verfolgt – tatsächlich betreibt die EU-Kommission auf diese Weise und auf dem Rücken der ÖPNV-Unternehmen Industriepolitik und dies einmal mehr ohne wirtschaftliche Heranziehung der Automobilhersteller. Völlig außer Acht bleibt dabei, dass der ebenfalls durch die

EU-Kommission so technologisch fortgeschrittene Dieselbus nicht nur in die Sackgasse gestellt, sondern abgewrackt wird. Wer das Ziel der Dekarbonisierung verfolgt, müsste unverzüglich den Einsatz von Bussen mit der Euro-IV-Norm fördern und fördern!

Keine uneingeschränkte Datenweitergabe an Dritte

Eine weitere geplante EU-Richtlinie könnte die Zukunft und die Innovationsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs stark einschränken: die sog. Public-Sector-Information-Richtlinie (PSI-Richtlinie). Die EU-Kommission will darin neu regeln, wie Informationen des öffentlichen Sektors weiterverwendet werden sollen. Behörden und öffentliche Unternehmen, und damit auch die kommunalen VU, sollen dazu verpflichtet werden, Daten aus ihrem Geschäftsbetrieb uneingeschränkt und kostenlos an Dritte weiterzugeben. Das wäre jedoch ein gravierender Eingriff in die Märkte der Mobilitätsdienstleistungen, was zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen für die kommunalen Unternehmen im ÖPNV führen würde.

So wichtig und entscheidend die digitale Transformation und der Aufbau neuer Mobilitätsplattformen für uns als Branche auch sind, sie sind für die VU mit hohen Kosten und auch großen Möglichkeiten verbunden. Vor diesem Hintergrund sollten die kommunalen VU, die auch Eigentümer dieser Daten sind, weiterhin selbst darüber entscheiden können, wie und mit wem sie ihre Daten austauschen. Oder anders gesagt: Über eine EU-Richtlinie dem Privatsektor bzgl. Datennutzung einen einseitigen Wettbewerbsvorteil zu ermöglichen, ist der falsche Weg, um den ÖV innovativer und leistungsfähiger zu gestalten. Gerade für die öffentlichen VU wird es in Zukunft entscheidend sein, über ihr Kerngeschäft hinaus mit innovativen Angeboten neue Kunden zu gewinnen und so den Marktanteil auszubauen.

Insgesamt lässt sich also festhalten: Auf europäischer Ebene müssen die Bedeutung und die Schlüsselrolle des ÖV für den Klimaschutz noch stärker im politischen Bewusstsein verankert werden. Unsere Aufgabe ist es, hier weiterhin gemeinsam als Branche die notwendigen Botschaften und Forderungen aktiv an die Politik heranzutragen. Denn am Ende ist ein starkes, demokratisches und vereintes Europa trotz aller Kraft, die wir in die Begleitung der dortigen politischen Prozesse investieren müssen, das Rückgrat für den Wirtschaftsstandort und den Wohlstand in unserem Land.



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

Eine Verkehrswende ist möglich – Zeit für neues Denken und Handeln

2018 war im wahrsten Sinne ein bewegtes Jahr für den ÖPNV. Selten zuvor wurde in Gesellschaft und Medien so viel über den erforderlichen Wandel des Verkehrssektors mit Blick auf die klima- und umweltpolitischen Notwendigkeiten diskutiert und gestritten. Inzwischen ist der Einstieg in eine Verkehrswende keine Utopie vereinzelter Idealisten mehr, sondern findet breitere Unterstützung in Politik und Gesellschaft. Nun gilt es, den überfälligen Wandel politisch und unternehmerisch zu gestalten.

Nach langen Verhandlungen und nach Abbruch der Gespräche einer möglichen Jamaikakoalition wurde Mitte März 2018 der Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD geschlossen. Dabei nimmt das Kapitel zum Thema Verkehr mit zehn Seiten so viel Raum ein wie selten zuvor. Ein deutlicher Nachweis für die politische Brisanz und den Handlungsbedarf in diesem Sektor.

Und die Bilanz für den ÖPNV kann sich sehen lassen: Eine Verstärkung des Hochlaufs für die Verkehrsinvestitionen, eine Erhöhung der Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bis 2021 auf jährlich 1 Mrd. Euro, eine Verpflichtung der Mobilitätspolitik zu dem Pariser Klimaschutzabkommen und dem Klimaszield 2030 sowie die Verabschiedung eines entsprechenden Klimaschutzgesetzes bilden wesentliche Eckpunkte. Auch eine Verstärkung des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017–2020“, eine Förderung der Verlagerung von Pendlerverkehren auf die Schiene, eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Blick auf On-Demand-Verkehre sowie die Geltung von Sozialstandards, Qualitätsstandards und ökologischen Standards über die Nahverkehrspläne auch für eigenwirtschaftliche Verkehre sind weitere Themen des Koalitionsvertrags, die die kommenden Debatten prägen werden. Große Chancen für den ÖPNV, sich mit seinen 10,4 Mrd. Kunden pro Jahr weiter als Rückgrat einer modernen und nachhaltigen Mobilität zu positionieren und seine Systemvorteile zu nutzen.

„Deutschland mobil 2030“

Die Zielsetzung des ÖPNV ist dabei eine deutliche Steigerung des Modal Split um 30 Prozent gegenüber dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Denn so können die umwelt- und klimapolitischen Ziele erreicht sowie die Lebensqualität in den Städten und im ländlichen Raum gesteigert werden – wie die Studie „Deutschland mobil 2030“ zeigt, die von den Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers GmbH (PwC) und Intraplan Consult GmbH im Auftrag des VDV erarbeitet und im März 2018 vorgestellt wurde. Flankiert wird diese Szenarioanalyse von einer politischen Kampagne, die – zusammen mit Partnern wie dem Deutschen Städte- tag, dem DStGB, dem ADAC, dem Hauptverband der

Deutschen Bauindustrie und über 40 VDV-Mitgliedern – die entsprechenden unternehmerischen Maßnahmen und die gleichzeitig notwendigen politischen Rahmensetzungen aufzeigt.

Mehr Klimaschutz und Luftreinhaltung statt Debatten über Grenzwerte und Messstellen

Was bereits lange hinter den Kulissen klar war, wurde im Januar 2018 offiziell: Deutschland wird nicht nur sein eigenes Klimaziel für 2020 deutlich verfehlen, sondern auch der Beitrag zu dem weniger ambitionierten, aber rechtlich verbindlichen EU-Ziel reicht nicht aus. In der Folge kommt es dazu, dass die Bundesrepublik Berechtigungen von anderen Ländern zukaufen muss – ein teurer und unbefriedigender Zustand für das Land, das einstmals international als Vorreiter galt. Und während in anderen Sektoren seit 1990 zum Teil deutliche Emissionsminderungen erzielt wurden, sind die Emissionen des Verkehrs im gleichen Zeitraum sogar leicht angestiegen. Der größte Teil der Emissionen stammt dabei aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung hat für den Verkehr das Zwischenziel einer Treibhausgasreduzierung von 40 bis 42 Prozent bis zum Jahr 2030 gesetzt. Ein ambitioniertes Ziel, das in dieser Legislaturperiode endlich angegangen werden muss.

Erschwerend kommt hinzu, dass im Februar 2018 das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschied, dass Fahrverbote für Diesel zulässig sind, wenn sie die einzig geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxidgrenzwerte sowie verhältnismäßig sind. Dies erhöhte den Handlungsdruck auf die Politik weiter, da spätestens jetzt klar war, dass schnell und konsequent gehandelt werden musste, um Fahrverbote zu vermeiden. Zwar führten das Urteil und die Dieselpflicht noch einmal zu einer Aufstockung des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017–2020“ um weitere 500 Mio. Euro, gleichzeitig wurde jedoch ein administrativer Förderdschungel geschaffen, der nachweislich nicht ausreichend war, um die Anordnung von Fahrverboten durch die Verwaltungsgerichte zu verhindern. Dass pauschale Fahrverbote bei schnellem und entschiedenem Handeln vermieden werden können, zeigt

indes das Beispiel in Darmstadt. Der dafür vorgelegte „Green City Plan“ umfasst rund 200 Maßnahmen, die zu einer deutlichen Änderung des Modal Split von derzeit 17 Prozent ÖPNV auf 25 Prozent führen sollen. Auch der Ausbau des Radverkehrs, eine Umstellung des Lieferverkehrs sowie eine Optimierung der Verkehrssteuerung sind Teil des Konzeptes.

Mehr Kapazität und Kundenorientierung statt Debatten über kostenlosen ÖPNV

Für die notwendige Verkehrswende sind leistungsfähige Infrastrukturen und eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Angebote essenziell. Dafür müssen die Kapazitäten signifikant erhöht und die Schienensysteme sowohl in den Städten als auch im Eisenbahnnetz bundesweit modernisiert werden. Die Unternehmen selbst investieren dabei erheblich in Fahrzeuge und Personal. Vom Bund und von den Ländern ist ergänzend dazu unbedingt eine nachhaltige Finanzierung für Modernisierung und den Ausbau der Infrastrukturen nötig.

Die Aufstockung der GVFG-Mittel ist hierzu ein bedeutsamer Schritt – gleichzeitig sind auch die Mittel für den Betrieb notwendig. Und hier müssen gestiegenen Anforderungen auch steigende Mittel entgegenstehen. Dafür ist es aber nicht hilfreich, wenn gleichzeitig die wichtigste Finanzierungssäule, die Fahrgeldeinnahmen, infrage gestellt wird. Einen kostenlosen ÖPNV gibt es nicht und wenn nicht der Nutzer zahlt, wird es am Ende auf den Steuerzahler hinauslaufen müssen. Kein wünschenswerter Zustand mit Blick auf eine sichere Finanzierungskulisse. Und sicher wäre es auch sinnvoll, politisch nicht den Eindruck zu vermitteln, dass Schwarzfahren – und damit eine Schädigung aller ehrlichen Kunden – eher ein Kavaliersdelikt denn eine Straftat ist.

Mehr Sharing und ein höherer Besetzungsgrad statt einer reinen Elektrifizierung der Antriebe

Um zu einer nachhaltigen Mobilität in den Städten zu kommen, muss Effizienz in den Mittelpunkt der Debatten rücken – sowohl Energie- als auch Flächeneffizienz. Dies ist zwingend aus der Perspektive des Gesamtsystems zu denken. Je höher die Bevölkerungsdichte ist, umso effizienter müssen die Mobilitätsangebote sein, um Lösungen zu bieten. Neben dem Modal Split bildet dabei der Besetzungsgrad im MIV eine Richtgröße, um zu erkennen, ob der Individualverkehr (IV) effizienter geworden ist. Das Ergebnis laut der aktuellen Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) ist so eindeutig wie ernüchternd: Seit 2002 liegt der Besetzungsgrad bis heute unverändert bei etwa 1,5 Personen pro Pkw. Auch hier liegt die Lösung also im ÖPNV. Denn Sharing – und damit ein hoher Besetzungsgrad – ist seit jeher Teil der DNA des ÖPNV. Und die Verkehrsunternehmen (VU) vor Ort sind schon heute Mobilitätsdienstleister und aggregieren zusammen mit den Aufgabenträgern die unterschiedlichen Verkehrsangebote. Dabei ermöglicht

die Digitalisierung weitere Spielarten „individueller öffentlicher Mobilität“, die jedoch jeweils für sich allein – wie die Erfahrungen aus den USA zeigen – keine Lösung für die Verkehrsprobleme darstellen. Nur ein gutes Zusammenwirken mit dem ÖPNV und eine passgenaue Steuerung vor Ort können die Chancen dieser Systeme optimal nutzbar machen. Das sind die Leitplanken, an denen sich eine Novelle des PBefG in dieser Legislatur ausrichten muss. Es darf keine Rosinenpickerei geben. Die öffentlichen Verkehrsinteressen, der Nahverkehrsplan sowie eine ausreichende Abgrenzung der einzelnen Verkehrsarten sind die roten Linien, die nicht überschritten werden dürfen.

Mehr Personal statt Einschränkung der Angebote – die Arbeitgeberinitiative

Um den notwendigen Wandel zu gestalten, bedarf es aber jenseits guter Konzepte auch entsprechend qualifizierter Mitarbeiter – vom Busfahrer oder Lokführer bis hin zum Betriebswirt, von der IT-Spezialistin bis hin zur Ingenieurin. Daher besteht derzeit ein hoher Personalbedarf, was auch auf den demografischen Wandel zurückzuführen ist. Bis 2030 müssen allein im ÖPNV von den insgesamt ca. 150 000 Beschäftigten etwa 74 000 Stellen wiederbesetzt werden – d. h., fast 50 Prozent neue Mitarbeiter werden benötigt, nur um den Status quo aufrechtzuerhalten. Und wenn die Zielstellung einer Verkehrswende und das damit verbundene Wachstum abgebildet werden sollen, ist zusätzliches Personal vonnöten.

Daher müssen sich Branche und Unternehmen als attraktive Arbeitgeber sichtbar machen. Ein Baustein hierfür ist die auf der VDV-Mitgliederversammlung mit breiter Mehrheit befürwortete Arbeitgeberinitiative. Interesse an den Verkehrsberufen wecken, das Image der Branche durch Informationen verbessern und die VU operativ bei der Personalgewinnung unterstützen – das sind die gemeinsamen Ziele. Kernstück der Initiative ist ein Webportal, das sich an Auszubildende, Studenten, Quereinsteiger und Fachkräfte richtet. Hier werden neben Porträts von Unternehmen und Berufen auch Stellenangebote abrufbar sein. Ergänzt wird dies durch einen Instrumentenkoffer mit Softwareanwendungen und Materialien wie Fotos, Filmen und Texten, die die VU beim Recruiting einsetzen können. Ein weiterer Bestandteil der Initiative ist eine Imagekampagne, für die z. B. Fahrzeuge als Werbeträger und Onlinekanäle genutzt werden können.



Dr. Jan Schilling
Geschäftsführer ÖPNV
T 0221 57979-154
schilling@vdv.de

Zukunftsbündnis Schiene – Beschäftigungstherapie für die Branche oder Signal zum Aufbruch?

Die Koalitionsvereinbarung der herrschenden Regierungskoalition fordert einen Schienenpakt von Politik und Wirtschaft mit dem Ziel, bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste zu gewinnen und gleichzeitig mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Den Prozess zur Erarbeitung dieses „Zukunftsbündnis Schiene“ genannten Paktes hat Bundesminister Andreas Scheuer Anfang Oktober 2018 gestartet. Was kann die Bahnbranche von dieser Initiative erwarten?

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, bekräftigte bei der Auftaktsitzung des Zukunftsbündnisses im Herbst 2018 die hohen Ansprüche, die die Koalitionsvereinbarung mit diesem Projekt verbindet. Er sieht darin das größte Projekt im Eisenbahnbereich seit der Bahnreform von 1994 und möchte damit eine Aufbruchsstimmung für den Eisenbahnverkehr auslösen. „Wir wollen den Wow-Effekt und Bahnfahren als Leidenschaft“, so der Minister wörtlich.

Zur gleichen Zeit erreichte die Wahrnehmung der Leistungen des deutschen Eisenbahnsektors in der Öffentlichkeit einen Tiefpunkt, der weiter von einem „Wow-Effekt“ kaum entfernt sein konnte. Das Bild der Branche wurde zunehmend von nicht eingelösten Erwartungen, insbesondere von Unzuverlässigkeit und Verspätungen, geprägt. Die Ehrlichkeit gebietet es, einzuräumen, dass dieses schlechte Image zum großen Teil durch objektive Qualitätsmängel über nahezu die gesamte Bandbreite des Sektors hinweg verdient wurde. Gleichzeitig war es in Gesellschaft und Politik selten so wenig umstritten wie heute, dass die Zukunft der Mobilität auf der Schiene liegt. Wenn die Verpflichtungen, die die Bundesregierung im Bereich des Klimaschutzes eingegangen ist, auch nur annähernd eingehalten werden sollen und die Mobilitätsanforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft nicht im Stau ersticken sollen, führt an einer weit größeren Rolle der Schiene objektiv kein Weg vorbei. Hinzu kommt, dass die Ansätze, diesen Erfordernissen auf dem Automobilsektor nachzukommen, bislang komplett gescheitert sind und aller Voraussicht nach auch in absehbarer Zukunft scheitern werden.

An diese Bestandsaufnahme knüpft sich die Forderung nach einem neuen Ansatz im Bahnsektor, der nicht nur die bestehenden Mängel beseitigt, sondern auch erhebliche Wachstumsraten ermöglicht, ohne die wiedergewonnene Qualität wieder aufs Spiel zu setzen. Die angestrebte Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der Schiene erscheint sehr ehrgeizig, ist allerdings immer noch viel zu gering, um die politische Zielsetzung eines klimaneutralen und gleichzeitig leistungsfähigen Verkehrs zu erreichen. Daher tun alle für den

Standort Deutschland Verantwortlichen gut daran, sich auf noch ehrgeizigere Ziele einzurichten. Um diese Ziele zu erreichen, reicht das bisherige Instrumentarium der Verkehrspolitik nicht mehr aus. Die erforderliche drastische Kursänderung ist nur möglich, wenn die eingefahrenen und seit Langem nicht mehr infrage gestellten Handlungsmuster der Verkehrspolitik durchbrochen werden. Dies wird den handelnden Protagonisten einiges an Mut und Durchsetzungsfähigkeit abverlangen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob das als Leitprojekt für den Bahnsektor vorgestellte Zukunftsbündnis Schiene das Zeug hat, die Bahnbranche auf diesem Weg voranzubringen. Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Beitrages lag zwar das Ergebnis noch nicht vor, jedoch war die Diskussion in den fünf Arbeitsgruppen, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gegründet hatte, um die Inhalte des Zukunftsbündnisses zu erarbeiten, schon weit fortgeschritten.

Die fünf Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene

Die Arbeitsgruppe 1, „Deutschland-Takt umsetzen“, betreut eines der Kernprojekte für die Zukunft des Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Es geht dabei insbesondere um die Erstellung eines zukunftsfähigen Fahrplanes (für Personen- und Güterverkehr). Von diesem Fahrplan werden wiederum Anforderungen an die Infrastruktur abgeleitet, die schon nach Vorlage erster Ergebnisse beträchtlich sein dürften. Darüber hinaus geht es um die Rahmenbedingungen für die Realisierung des Deutschland-Taktes, insbesondere was die Koordination der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und die Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) angeht. Besondere Sensibilität ist dort bei der Sicherung der Voraussetzungen für einen wachsenden Schienengüterverkehr (SGV) gefordert.

Die Arbeitsgruppe 2, „Kapazitäten ausbauen“, hat viele Berührungspunkte mit den anderen Arbeitsgruppen, u. a. mit der Arbeitsgruppe 1 im Hinblick auf die großen Anforderungen des Deutschland-Taktes an die Kapazität. Sie hat die Aufgabe,

koordinierend die Anforderungen an eine zukunfts-fähige Eisenbahninfrastruktur zu definieren. Dabei geht es nicht nur um den Zuschnitt des Netzes, sondern auch um seine Ausbaustandards (z. B. Elektrifizierung sowie Leit- und Sicherungstechnik) sowie um die Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus der Infrastruktur und um Kriterien zur Priorisierung der Maßnahmen.

Die Arbeitsgruppe 3 agiert unter dem Motto „Wettbewerbsfähigkeit stärken“ und hat damit nicht nur ein weites, sondern auch ein verkehrspolitisch heikles Feld zu beackern. Hier geht es um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Konkurrenzkampf mit den anderen Verkehrsträgern, aber auch um die Zukunft des intramodalen Wettbewerbs, u. a. um die Regulierung des Sektors. Vor allem beim intermodalen Wettbewerb stehen dabei einige Maßnahmen an, die von der Politik bislang ausweichend behandelt wurden, z. B. bei der umfassenden Anlastung externer Kosten des Verkehrs und bei der Entlastung der Schiene im steuerlichen Bereich und bei steuerähnlichen Belastungen wie der EEG-Abgabe. Insbesondere bei den Themen dieser Arbeitsgruppe wird sich zeigen, ob es die Bundesregierung mit dem Anspruch, den Verkehrsträger Schiene zu stärken, wirklich ernst meint.

Weit weniger politische Kontroversen sind auf dem Betätigungsfeld der Arbeitsgruppe 4, „Lärmemission senken“, zu erwarten. In diesem Bereich bewegen sich Branche und Politik seit einigen Jahren weitgehend synchron, auch was die Anforderungen in der mittelfristigen Zukunft angeht. Wesentliche Entwicklungen, die nicht schon beschlossen und in Umsetzung begriffen wären, sind beim Lärmschutz auf der Schiene derzeit nicht zu erwarten. Die Gründung einer Arbeitsgruppe zu diesem Thema ist weniger der sachlichen Notwendigkeit einer erneuten politischen Positionierung hierzu geschuldet als der Demonstration des Willens der Bundesregierung, den Lärmschutz auch in Zukunft auf der politischen Agenda zu belassen.

Wesentlich mehr Raum für zukunfts-trächtige Weichenstellungen bietet die Arbeitsgruppe 5, „Innovationen fördern“. Hier geht es um ein Gesamtkonzept für einen technologischen Sprung der Branche nach vorn. Dabei sollen vor allem auch die Chancen der Digitalisierung und Automatisierung genutzt werden, um den Betrieb sowohl kostengünstiger und produktiver als auch kundengerechter durchführen zu können. In diese Arbeitsgruppe fließen auch erhebliche Vorarbeiten im Rahmen des „Masterplans Schienengüterverkehr“ ein.

Masterplan Schienengüterverkehr

Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ wird im Übrigen als eigenständiges Projekt weitergeführt und mit dem „Runden Tisch Schienengüterverkehr“ und dem Zukunftsbündnis Schiene

koordiniert. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatte sich für die eigenständige Weiterführung dieser Initiative ausgesprochen und wird sich dort auch weiterhin intensiv einbringen. Dies ist auch deshalb erforderlich, da die Politik bei der Sicht auf den Eisenbahnsektor gern die Wählerperspektive einnimmt und daher eher den Personenverkehr im Blickfeld hat. Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ mit seiner spezifischen Ausrichtung auf den Güterverkehr bietet die Gewähr, dass die Belange dieser Verkehrsart nicht in der Diskussion untergehen.

Wenn bei der Lektüre dieses Artikels der Eindruck entstanden ist, dass eine Vielzahl von Gremien mit großem Aufwand zahlreiche Themen unseres Sektors bearbeiten und dabei ein hoher Koordinierungsaufwand entsteht, so kann dem nicht widersprochen werden. Bei der dargestellten Bandbreite der Themen besteht zum einen die Gefahr einer nur oberflächlichen und nicht wirklich tief greifenden Bearbeitung der Themen, zum anderen die Gefahr von Reibungsverlusten durch die umfassende Notwendigkeit von Abstimmungen diverser Aktivitäten. Dies gilt umso mehr, als die Arbeiten unter erheblichem Zeitdruck stehen, um die anstehenden Beratungen des Bundeshaushaltes 2020 noch beeinflussen zu können. Andererseits besteht die Chance, erstmals ein die gesamte Branche umfassendes Konzept für die Zukunft zu erarbeiten, über das in wesentlichen Teilen Konsens mit der Politik besteht. Allein diese Chance rechtfertigt bereits den Aufwand, mit dem wir uns dieser Aufgabe stellen.



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

Neuer Rückenwind für den ÖV und den SGV

Mit dem UN-Klimaabkommen von Paris, dem Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2018, dem Auftritt von Greta Thunberg in Davos und der Gründung der Bewegung „Fridays for Future“ ist das Thema „Mobilität der Zukunft“ wieder in den Mittelpunkt der gesellschaftlichen Diskussion gekommen. Hierbei bieten der öffentliche Verkehr (ÖV) und der Schienengüterverkehr (SGV) ein großes Potenzial, attraktive Mobilitätsangebote liefern zu können.

Die Mobilitätsanforderungen und Fahrgastzahlen steigen seit Jahren stetig. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zeigt ein kontinuierliches weiteres Wachstum im ÖV und SGV auf. Um diesem Wachstum und den Erwartungen der Fahrgäste an Qualität Rechnung tragen zu können, ist ein Ausbau der Kapazitäten im infrastrukturellen Bereich und bei den Fahrzeugen notwendig. Neben der Bereitstellung von finanziellen Mitteln sind auch technische Potenziale zu heben, um den Anforderungen gerecht zu werden bzw. mit den Entwicklungen mitzugehen.

Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik

Im Eisenbahnbereich stand insbesondere die Diskussion um den Ausbau der European Train Control Systems (ETCS) im Vordergrund der Diskussionen. Mithilfe der Digitalisierung der Schieneninfrastruktur verspricht man sich einen Kapazitätzuwachs und eine Verbesserung der Servicequalitäten. Hierzu hat sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) intensiv in die Verbändeanhörung ETCS/NeuPro eingebracht und besonders auf die Interessen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) – Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – geachtet, um nicht eine Verschiebung der Systembrüche in der LST von den nationalen Grenzen hin zu den nationalen Eigentümergegrenzen zu erhalten. Darüber hinaus wurde auch sehr deutlich auf die Problematik des Migrationspfades zur Nachrüstung der Loks und Triebwagen hingearbeitet.

Eisenbahninfrastruktur

Neben der Digitalisierung muss auch die Infrastruktur gepflegt und weiterentwickelt werden. Hierzu haben die Kollegen aus dem Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) intensiv gearbeitet und die VDV-Schrift 612 „Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Ob-Ri NE)“ sowie die VDV-Mitteilung 6605 „Leitlinien zum Pflanzenschutz bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Vegetationskontrolle)“ veröffentlicht. Ein besonderer Fokus wurde auf die Untersuchung und die Bewertung alternativer Verfahren zur Vegetationskontrolle für NE und für Bahnen nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) gelegt. Leider ist festzuhalten, dass trotz aller politischen Bemühungen, die Schiene auszubauen, ohne wirksame Mittel zur Vegetationskontrolle die Pflege- und Instandhaltungskosten und -zeiten deutlich ansteigen werden und sich

kontraproduktiv zu den operativen Anforderungen verhalten. Mit der Diskussion über den Ausbau der Elektrifizierung der Schiene wurde eine Arbeitsgruppe im VDV gegründet, um auf Basis neu definierter Rahmenbedingungen eine kostengünstigere Elektrifizierung für NE zu entwickeln.

Standardisierung

Mit der Gründung des neuen Trägervereins Verein für Normung und Weiterbildung des Bahnwesens (NWB) für das DIN FSF konnte die Normung und Standardisierung im Schienensektor (schwere Schiene und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) unterbrechungsfrei weitergeführt werden. Damit konnte unser strategisches Ziel erreicht und in den Gremien des DIN FSF weiter zum Wohle der Schiene in deutschen, europäischen und internationalen Gremien aktiv gearbeitet werden. Der VDV ist seit Langem in allen wichtigen Gremien, wie FSF-Beirat (seit 13 Jahren), Geschäftsführender Ausschuss (seit Gründung 2008) und Koordinierungsausschuss (seit Gründung 2008, Vorsitz seit sieben Jahren), vertreten.

Zukunftsbündnis Schiene

In den Arbeitsgruppen „Lärmemissionen senken“ und „Innovationen“ engagierte sich der technische Bereich im Zukunftsbündnis Schiene, um mit an den Rahmenbedingungen und Förderprogrammen zu arbeiten. In der AG 5 „Innovationen“ wurde der VDV als Co-Vorsitzender durch die Branchenmitglieder der AG gewählt, sodass eine besonders enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur inhaltlichen Ausrichtung des deutschen Forschungszentrums Schiene, welches den Bereich der schweren Schiene und der BOStrab-Bahnen umfasst, erfolgen konnte.

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM)

Zur Erreichung eines gesellschaftlichen Konsenses bei der Umsetzung der CO₂-Minderungsziele für 2030 um 40 Prozent bzw. 65 Mio. t CO₂ wurde vom BMVI die NPM gegründet und der VDV zur Mitarbeit in der AG 1 „Klimaschutz im Verkehr“ und der AG 3 „Digitalisierung des Mobilitätssektors“ eingeladen. Beide Arbeitsgruppen behandeln die Themen ÖV und SGV. Die Berücksichtigung der Belange des ÖV und des SGV war jedoch deutlich schwieriger, als es die zu Beginn aufgeführten positiven politischen Rahmenbedingungen erhoffen ließen. Dies zeigte sich in der Besetzung der Gremien, in denen von

jeweils ca. 50 Personen nur drei den ÖV- und SGV-Sektor vertraten, und in einer höheren Bewertung technologischer Lösungen anstatt der Behandlung von verkehrsstrategischen Themen sowie Themen der Verkehrsverlagerung.

EU-Directives

Auf EU-Ebene werden auch die Themen zur CO₂-Minderung vorangetrieben. Hierbei verfolgte die EU mehrere parallele Initiativen, u. a.:

1. Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/94/EU),
2. Überarbeitung der Clean-Vehicles-Richtlinie (2009/33/EG),
3. Kraftstoffeffizienznormen für schwere Nutzfahrzeuge,
4. Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EG) und European-Electronic-Toll-Service(EETS)-Richtlinie (2004/52/EG),
5. Ridesharing und vernetztes, autonomes Fahren.
6. Die Emissionsvorgaben für den Pkw-Flottenverbrauch, der bis 2030 um 35 Prozent gesenkt werden soll, Vorgaben für den Lkw und Bus sowie Beschaffungsvorgaben für den ÖV mit der PClean-Vehicles-Richtlinie (CVD).

Insbesondere die CVD beschäftigte den technischen Bereich und das VDV-Europabüro in Brüssel durch regelmäßigen Austausch mit EU-Parlamentariern sowie durch Abstimmungen mit der Union Internationale des Transports Publics (UITP) und den kommunalen Spitzenverbänden wie dem Deutschen Städtetag (DST), dem Landkreistag und dem VKU, um auf die falsche Ausrichtung der Richtlinie und auf eine notwendige Finanzierung der Forderungen hinzuweisen.

Nationales Forum Diesel

Der Umgang mit den Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte wurde im Nationalen Forum Diesel diskutiert. Der technische Bereich vertrat die ÖV-Interessen in der Diesel-Expertengruppe III „Umstieg öffentlicher Fahrzeugflotten auf emissionsarme Mobilität“. Ein Ergebnis war die Schaffung eines kurzfristig mit 1 Mrd. Euro dotierten Förderprogramms, in dem 500 Mio. Euro für den Mobilitätsfonds – und damit für Maßnahmen vor allem zur Digitalisierung etc. – und 500 Mio. Euro für sonstige Maßnahmen im Rahmen eines Sofortprogramms bereitgestellt wurden. Die Potenziale der Digitalisierung wurden auch in diesem Jahr wieder intensiv diskutiert und auf konkrete Themen heruntergebrochen. Die Aktivitäten reichten von der Nutzung eines Tablets im Fahrdienst bis hin zur Diskussion der Ausweitung der Onlinediagnose im Busbereich. Hierbei lagen die Schwerpunkte auf einer herstellerübergreifenden Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Informationen zur Erhöhung der betrieblichen Qualität. Um in gemischten Betrieben mit Tram und Bus auf eine gleiche Systemarchitektur zurückgreifen zu können, wurde das Thema übergreifend durch einen Austausch mit den Ausschussvorsitzenden begonnen. Die vielen

Probeprojekte mit autonomen Shuttles wurden im Rahmen des VDV-Lenkungskreises „Autonomes und automatisiertes Fahren“ begleitet und die Erfahrungen ausgetauscht. Die VDV-Position, die Level-4-Definition im Wiener Übereinkommen für ÖV-Shuttledienste umzuschreiben, wurde Ende 2018 mit dem neuen Entwurf erreicht. Darin wird vorgeschlagen, autonome Fahrzeuge zuzulassen, wenn diese von einem Fahrgast, einer Leitstelle zu bremsen sind und diese Fahrzeuge nur in einem bestimmten Gebiet eingesetzt werden. Dies bietet genau das Potenzial, ÖV-Zubringersysteme für die First bzw. Last Mile zu ermöglichen. Auch im Tram-bereich haben die Aktivitäten zum automatisierten Fahren deutlich an Dynamik gewonnen. Die Arbeitsgruppe FAST des Schienenfahrzeugausschusses (SFA) begleitet die Entwicklung eng mit der Industrie. Die Entwicklung eines Branchenspezifischen Sicherheitsstandards (B3S) im Rahmen des Gesetzes zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme (IT-Sicherheitsgesetz) konnte auch mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) abgestimmt und erarbeitet werden.

Forschungs- und Förderprogramme

Die EU-Förderprojekte Zero Emission Urban Bus System (ZeEUS) und Electrification of public transport in cities (ELIPTIC) zur Entwicklung und zum Testen von E-Bussen sind erfolgreich beendet worden. Die Vernetzungs- und Digitalisierungsprojekte Digitalisierte Mobilität – die offene Mobilitätsplattform (DiMo-OMP) und Digitale Mobilität – Fahrzeug und Haltestelle (DiMo-FuH) wurden nahezu beendet und die Ergebnisse sind als VDV-Schriften veröffentlicht worden. Das Projekt KnowHow@ÖV, welches das Ziel hat, das Wissen aus den VDV-Schriften und -Mitteilungen zugänglicher zu machen und die Vernetzungen zwischen den Themenbereichen aufzuzeigen, wird noch bis Ende 2019 fortgesetzt. Zwischenergebnisse sind online testbar.

Für Ihr Mitwirken in unseren Arbeitsgruppen bei der Kommentierung von Normen, der Erstellung von VDV-Schriften und -Mitteilungen sowie dem Erfahrungsaustausch und für Ihre kollegiale Hilfe möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Lassen Sie uns gemeinsam die Kultur der Offenheit und Kollegialität weiter pflegen und gemeinsam hochhalten, um zusammen an dem Ausbau und der Weiterentwicklung des ÖV und SGV zu arbeiten. Die Rahmenbedingungen sind gut, um diese gemeinsam für die Gestaltung einer umweltfreundlichen Zukunft zu nutzen.



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

Auch der Wissenschaftliche Beirat beim VDV befasste sich im Jahre 2018 mit dem Thema Digitalisierung. Bei einem Treffen bei der Wuppertaler Schwebebahn wurde in der Diskussion um Zukunftsmöglichkeiten durch die Digitalisierung der Entschluss gefasst, hier in einer besonderen Diskussion aus Sicht der Wissenschaft Anforderungen zu definieren. Diese Notwendigkeit ergibt sich umso mehr, da im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Schienenforschungszentrum geplant wird, mit dem die Eisenbahnforschung gestärkt werden soll. Hier ist es erforderlich, dass aus dem Bereich des ÖV Forschungsansätze nicht nur für den Bereich der Bahnen gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), sondern auch für Bahnen gemäß Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) und auch für den straßengebundenen Verkehr formuliert werden. So kann der VDV eine Mitgestaltung der Forschungsagenda beim BMVI erreichen. Deshalb wurde entschieden, dass zu diesem Thema ein eigener Workshop veranstaltet werden soll, denn für den Bereich des ÖV ist eine Diskussion über die Chancen und Möglichkeiten der Digitalisierung mindestens genauso wichtig wie für den Individualverkehr.

Gemeinsam mit Vertretern verschiedener Verkehrsunternehmen (VU) wurde im d.lab in Frankfurt am Main das Thema Digitalisierung des Verkehrs unter verschiedenen Blickwinkeln erörtert und die Ergebnisse dokumentiert. Bei der Herbsttagung in der Hauptgeschäftsstelle des VDV in Köln wurden die Ergebnisse und Erkenntnisse diskutiert und weiter aufbereitet, um diese abschließend in einer Sitzung des Wissenschaftlichen Beirats weiter zu verhandeln und auszuwerten. Für die weitere Arbeit wurden vier Themenfelder identifiziert:

- Kundenbedürfnisse,
- Partnerschaften und Ökosysteme,
- Produkte und Services,
- Produktion.

Im Bereich der Kundenbedürfnisse wurde festgestellt, dass übergeordnet für den ÖV eine Akzeptanzforschung zu gemeinwohlorientierten Steuerungsstrategien notwendig ist, um zu sehen, wie sich der ÖV im Zeitalter der Digitalisierung entwickeln kann. Gleichzeitig wurde erkannt, dass für solche Art Fragestellungen derzeit keine Fördermöglichkeiten vorhanden sind und es auch unklar ist, wer dafür die Federführung übernehmen soll. Ein weiteres Thema im Rahmen des Oberthemas Kundenbedürfnisse ist die Frage, inwieweit künstliche Intelligenz (KI) zur Befriedigung von Kundenbedürfnissen eingesetzt werden kann. Wird es möglich sein, auf Basis von Big Data deutlich

präzisere und bessere Auskünfte zu erteilen, sodass der personalisierte Vertrieb zukünftig durch Beratungssavatare ersetzt wird? Auch hierfür muss abgeschätzt werden, welcher Forschungsbedarf vorhanden ist und wie dieser gedeckt werden kann.

Untersuchungsbedarf wird auch bei der Frage gesehen, ob durch zunehmende Digitalisierung die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann. Ferner ist zu vermuten, dass die vorhandenen Verkehrsmodelle bereits die derzeitige Situation nicht mehr richtig abbilden können und daher eine Neueichung von Verkehrsmodellen erforderlich werden wird. Entsprechende Konzeptentscheidungen müssen digitale Aspekte erfassen. Darüber hinaus sind die gesamten Kundenprozesse an die Veränderungen digitaler Prozesse anzupassen. Hier ist insbesondere zu prüfen, welche Art von rechtlichen Hindernissen identifiziert werden kann und welche Potenziale bestehen, um die Prozesse generell zu verändern. Im Rahmen der Digitalisierung von Geschäftsprozessen ist außerdem zu untersuchen, ob es Auswirkungen auf den Verlauf von Zahlungsströmen gibt bzw. ob es bei digitalen Geschäftsmodellen andere Zahlungsbereitschaften gibt. Für die Unternehmen des VDV könnte überdies die Frage wichtig sein, welche spezifischen Zusatzservices je nach Reiseanlass den Kunden angeboten werden können.

In dem Bereich Partnerschaften und Ökosysteme wurde erörtert, inwieweit Berufswelt, Fortbildung und Ausbildung durch Digitalisierung und Automatisierung verändert werden. Hier wird die Notwendigkeit gesehen, komplette Ausbildungsfelder neu zu gestalten. Außerdem wird erwartet, dass der Transfer von Konzepten in die Praxis neu gestaltet werden muss. Hier wird Handlungsbedarf nicht nur bei den VU, sondern auch bei den Berufsverbänden, den Industrie- und Handelskammern sowie beim Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gesehen.

Um durchgängige Transportketten zu ermöglichen, müssen Kooperationen mit neuen Anbietern, aber auch mit Wettbewerbern angedacht werden. Mögliche Vor- und Nachteile müssen ermittelt werden. Neben einer Untersuchung, wie entsprechende Kooperationsmodelle funktionieren können, sind auch entsprechende „Regeln“ zu erarbeiten. Die Kunden werden von neuen Leistungsangeboten profitieren. Dies wird den Gesetzgeber fordern. Auch Unternehmen und Aufgabenträger werden ihre Arbeitsweisen überarbeiten müssen. In dem Bereich Partnerschaft und Ökosysteme wird es auch darum gehen, dass die Gesamtbilanz der Erzeugung von

Antriebsenergien vor der Umweltdiskussion Deutschlands gesamthaft diskutiert wird. Es beginnt mit der Erzeugung von Antriebsenergien und reicht über die Umwandlung bis hin zur Speicherung und Verteilung über entsprechend vorzuhaltende Netze. Eine vorbehaltlose Diskussion und Prüfung aller Antriebsformen wird notwendig, um im Vergleich herauszuarbeiten, welcher Antrieb mit welcher Energie auf welcher Infrastruktur die sauberste Lösung darstellt.

Im Bereich Produkte und Services wird die Frage, wie autonome Fahrzeugflotten in bestehende ÖV-Systeme eingebunden werden können, die Diskussion noch längere Zeit bestimmen. Dies umso mehr, da sich die Frage stellt, ob durch eine Kombination von autonomen Fahrzeugen und ÖV-Systemen insgesamt weniger Verkehr entsteht und damit eine Attraktivitätssteigerung verbunden ist. Hierfür sollten weitere Algorithmen entwickelt, die Kundenakzeptanz erforscht und die ökonomischen Auswirkungen aufgezeigt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob entsprechende Untersuchungen durch Studien, Testfelder oder Imagekampagnen vorangebracht werden können.

Vor dem Hintergrund, dass langfristig nicht sichergestellt werden kann, ob der ÖV im bestehenden Umfang finanzielle Unterstützung erfahren wird, ist zu prüfen, ob eine Erweiterung von Geschäftsfeldern vor rechtlichen und organisatorischen Randbedingungen denkbar ist. So könnte eine weitere Finanzierung gefunden werden und ggf. vorhandene Einrichtungen des ÖV könnten anders genutzt werden. Hierbei geht es nicht nur um eine Kommerzialisierung von Daten, sondern auch um die Nutzung von Verkehrswegen für Leitungen o. Ä. Dies ist mit den entsprechenden Stellen zu diskutieren.

Auch wenn E-Tarife bereits vielfältig angeboten werden, so ist doch wenig darüber bekannt, wie sich diese Tarife auf den Modal Split auswirken. Gelingt es, mit entsprechenden Tarifen Neukunden zu gewinnen, oder wird lediglich ein Abwandern bestimmter Kundengruppen verhindert? Hier sollte überlegt werden, mit welchen Forschungsansätzen diese Fragenstellungen valide beantwortet werden können.

Für den Bereich Produktion müssen auch die Potenziale digitaler Technologien für den Betrieb und die Instandhaltung weiter untersucht werden. Erste Ansätze von 3-D-Druck für die Erstellung von Ersatzteilen sollten systematisiert werden. Robotik und KI müssen für den Einsatz im Werkstättenbereich weiterentwickelt werden. Wie kann Virtual Reality (VR) bei der Instandsetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur eingesetzt werden? Bei allen Fragestellungen muss aber auch die Situation der Arbeitsplätze der Mitarbeiter berücksichtigt werden. Es besteht die Erwartung, dass durch Predictive Maintenance im Zusammenwirken mit Traffic Management die Verfügbarkeit des Verkehrssystems

deutlich erhöht werden kann und somit zu einer Leistungsfähigkeitssteigerung führt.

Vor dem Hintergrund zunehmender Taktverkehre stellt sich die Forschungsfrage, welche Nachfragewirkungen Geschwindigkeits- vs. Umstiegsoptimierungen im Personenverkehr eigentlich erzeugen. Hierfür sind ausführliche Marktforschungen, Laborexperimente oder Nachfrageaktionen bei Kunden vorzunehmen. Mit diesen Erkenntnissen müssen dann die Verkehrsmodelle überarbeitet und angepasst werden.

Wie können Umstiegspunkte zwischen klassischem ÖV und On-Demand-Verkehr ausgebildet werden? Welche Kapazitäten sind vorzusehen, welche Anforderungen an die Stadtplanung sind zu erwarten, welche Finanzierungsmodelle können entwickelt werden? Es gilt, dass nach Anwendung in einer FFPilotregion hier Leitfäden für Kommunen und VU entwickelt werden können.

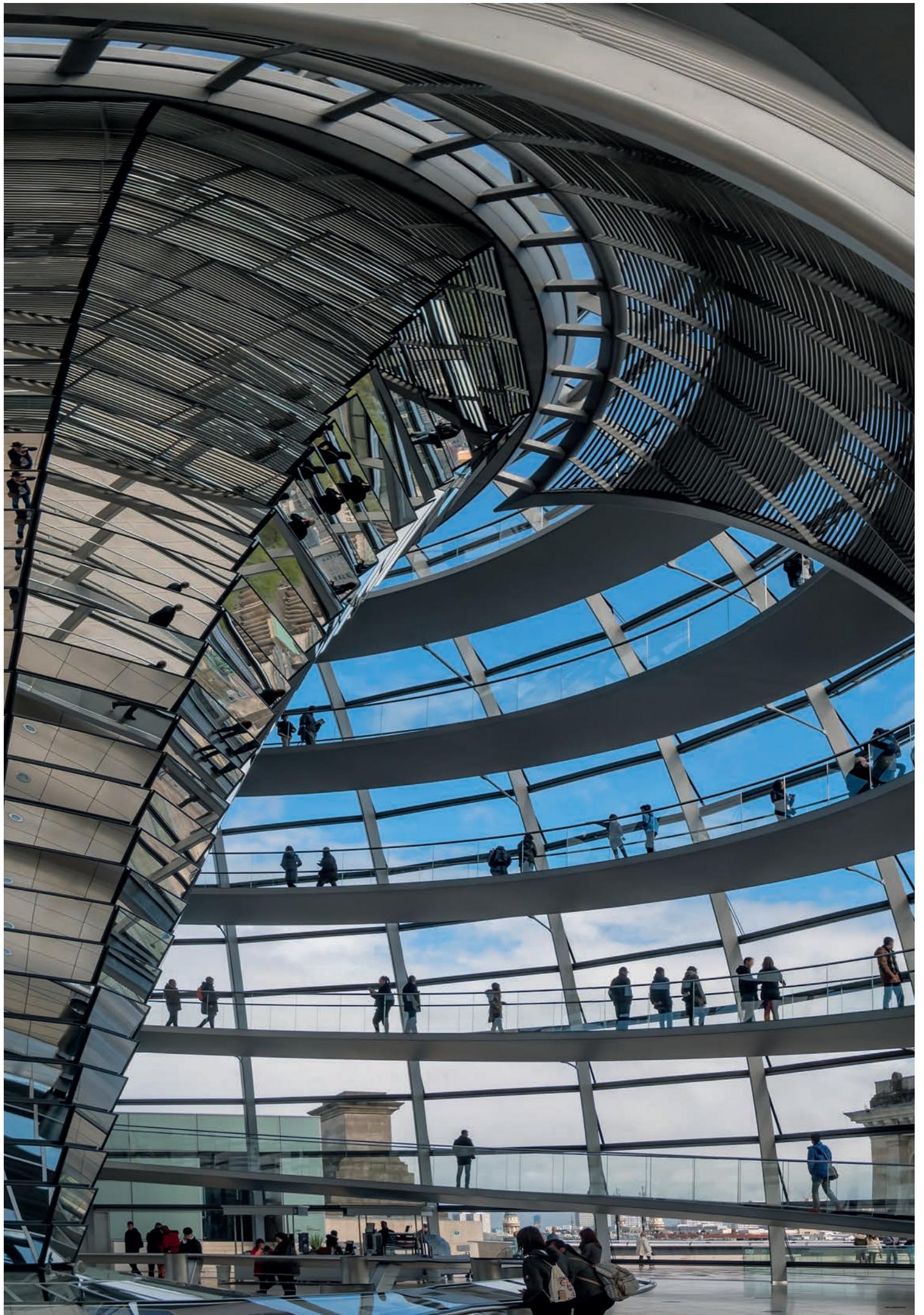
Neben der Klärung von Fragen des Personenverkehrs gilt es, im Rahmen der Digitalisierung und der Verkehrswende auch nach Lösungsmöglichkeiten für den Güterverkehr zu suchen. Hier wird als eine der vorrangigen Aufgaben die Optimierung der Verteilerverkehre (Last Mile) gesehen. Hierfür sollten betriebliche Abläufe, Zulassung, Akzeptanz und entsprechende Schnittstellen untersucht werden. Darüber hinaus werden wirtschaftliche und ökologische Vorteile erhofft. Ein Fortschritt in diesem Bereich könnte die Wettbewerbssituation zwischen Straße und Schiene deutlich verändern.

Für den Güterverkehr wird eine Entwicklung hin zur automatischen Kupplung als wichtiges Strategieziel gesehen. Eine beschleunigte Einführung dieser wird zu einer deutlich besseren Wettbewerbsfähigkeit des SGV beitragen. Hierfür sind europäische Anstrengungen notwendig. Des Weiteren stellt sich die Frage, welche zusätzlichen Möglichkeiten es zur Automatisierung in Güter- und Wirtschaftsverkehr auf der Schiene gibt. Welche Auswirkungen auf Rangieranlagen sind zu erwarten, wird es Auswirkungen auf Standorte und Produktionsstätten geben?

Neben der Digitalisierung ist aber die Nachwuchsgewinnung auf allen Ebenen im ÖV weiterhin eine herausragende Aufgabe.

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



Politik und Kommunikation

VDV-Veranstaltungen in 2018



VDV-Verbandsbeirat

Bundespolitiker treffen auf Verbandsvertreter. Der diesjährige Verbandsbeirat tagte erfolgreich zum Thema „Deutschland nach der Bundestagswahl: Wir brauchen die Verkehrswende!“. In zwei Panels wurden die Themen „Neue Mobilitätsdienstleistungen und Zukunft des PBefG“ sowie „Elektromobilität im Öffentlichen Verkehr ausbauen“ diskutiert.



VDV-Jahrestagung

Mit rund 900 hochkarätigen Teilnehmern stand die VDV-Jahrestagung im Juni 2018 in Potsdam ganz im Zeichen der Herausforderungen und Chancen, die sich vor dem Hintergrund der großen klimapolitischen Ziele und neuer digitaler Möglichkeiten für unsere Branche ergeben. Gastgeber war ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH.





Rheinischer Abend in Berlin

Wir blicken zurück auf einen besonderen Rheinischen Abend, der in diesem Jahr in den DB-Räumlichkeiten des Berliner Hauptbahnhofs stattfand. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz sowie weitere rund 200 Gäste aus Politik, Wirtschaft und den Mitgliedsunternehmen waren gekommen, um Jürgen Fenske, der Ende des Jahres in den Ruhestand ging und damit als VDV-Präsident ausschied, feierlich zu verabschieden.

Britta Böhne

Koordination Veranstaltungen

T 0221 57979-102

boehne@vdv.de



Initiative „Deutschland mobil 2030“: die Verkehrswende vor Ort als Branche gemeinsam gestalten

Anknüpfend an die Szenariostudie „Deutschland mobil 2030“, die die Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers GmbH (PwC) und Intraplan Consult GmbH im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vor rund einem Jahr fertiggestellt haben, hat der VDV im Juni 2018 eine Kommunikationskampagne über die aus Sicht der Branche nötigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor gestartet. Was mit Kommunikationsmaßnahmen auf der Bundesebene begann, wird nun sukzessive auf die Länder, Regionen und Metropolen heruntergebrochen.

30 Prozent mehr öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) und 22 Prozent mehr SGV bis zum Jahr 2030 – diese ambitionierten Wachstumsziele hat sich die Branche in der Szenariostudie „Deutschland mobil 2030“ selbst gesetzt. Damit können aus Sicht des VDV und seiner Mitglieder die geforderten Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden. Allerdings sind für diese „Verkehrswende“ neben eigenen unternehmerischen Aktivitäten auch entsprechende politische und organisatorische bzw. gesetzliche Rahmenbedingungen anzupassen. Um über die dafür notwendigen Maßnahmen mit den verantwortlichen Akteuren gemeinsam zu diskutieren und entsprechende Lösungen aufzuzeigen, hat der VDV zusammen mit seinen Partnern eine neue Initiative initiiert. Seit Juni 2018 ist sie unter dem Titel „Deutschland mobil 2030“ (DM 2030) sichtbar.



Screenshot der DM-2030-Homepage und des extra eingerichteten Content-Hubs auf faz.net

Übergreifende Allianz

Ziel der Initiative ist es, eine breite gesellschaftspolitische Debatte über die Notwendigkeit und die damit verbundenen Maßnahmen einer Verkehrswende in Deutschland anzustoßen und zu begleiten. Damit dies gelingt, ist es notwendig, über den Tellerrand der eigenen Branche hinauszublicken und gemeinsam mit geeigneten Partnern diese Debatten voranzubringen. Der VDV bzw. die dafür operativ zuständige DM 2030 GmbH ist daher bereits frühzeitig auf solche Institutionen zugegangen, die aus Sicht des Verbandes und seiner Mitglieder passende Partner für eine gemeinsame und starke, aber in der konkreten Debatte auch für eine durchaus kontroverse Positionierung sind. So hat sich inzwischen mit dem VDV und seinen Mitgliedern, dem Deutschen Städtetag (DST), dem

Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB), dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC), dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und dem ACE Auto Club Europa eine starke übergreifende Allianz für das Thema Verkehrswende bzw. Mobilitätswandel unter dem Dach der Initiative DM 2030 gebildet. Gemeinsam mit diesen Partnern und weiteren maßgeblichen Akteuren, die je nach Thema und Projekt hinzugezogen werden, ist der nötige Querschnitt seitens der Träger dieser Initiative vorhanden, um in der konkreten Kommunikation den Anspruch einer breiten gesellschafts- und verkehrspolitischen Debatte authentisch abzubilden.

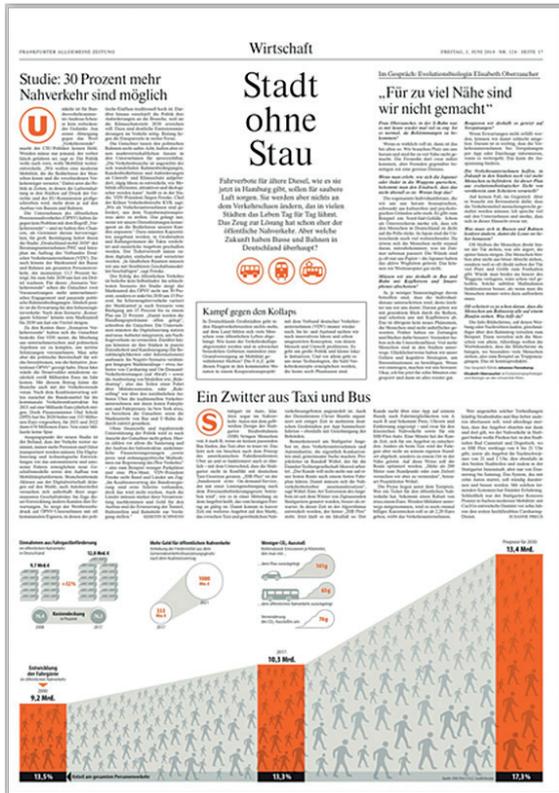
FAZ als wichtiger Wirkungsmultiplikator

Um für die Kernbotschaften aus der Szenariostudie in einem ersten Schritt eine möglichst große Aufmerksamkeit bei den wesentlichen Akteuren und verkehrspolitischen Entscheidern zu erreichen, hat die Initiative Deutschland mobil 2030 auf eine Medienkooperation mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) gesetzt. Diese gehört in Sachen Wirtschaft und Politik in Deutschland zu den führenden meinungsbildenden Medien und wird in den für die Initiative relevanten Zielgruppen entsprechend intensiv wahrgenommen. Durch eine regelmäßige inhaltliche Präsenz in der FAZ können dementsprechend nicht nur die wesentlichen Botschaften der Initiative bei den entscheidenden Zielgruppen platziert werden; es gelingt zudem, die im Rahmen von DM 2030 gewünschte gesellschaftspolitische Debatte für eine Verkehrswende über die „neutrale Stimme“ des Leitmediums FAZ zu initiieren, was eine höhere Relevanz und Glaubwürdigkeit zur Folge hat.

Besonders erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass es gelungen ist, die Kooperation mit der FAZ nicht nur kommerziell, sondern auch redaktionell umzusetzen. So hat die von kommerziellen Kooperationen völlig unabhängige Wirtschaftsredaktion in der 13-teiligen Serie „Stadt ohne Stau“ über den Sommer und Herbst 2018 viele Facetten aus der Szenariostudie DM 2030 aufgegriffen und redaktionell an konkreten

Beispielen aus der Praxis erläutert. Dies war zugleich ein gelungener Startpunkt der Initiative.

Stadt Wien, die ja oft als gutes Beispiel einer gelungenen Verkehrswende gesehen wird.



Auftakt der 13-wöchigen redaktionellen Serie „Stadt ohne Stau“ in der FAZ

FAZ-Mobilitätsgipfel als Auftaktveranstaltung

Neben der redaktionellen Zusammenarbeit gibt es mit der FAZ auch eine kommerzielle Vereinbarung. Im Kern steht dabei die gemeinsame Ausrichtung eines jährlichen Mobilitätsgipfels bei der FAZ in Berlin. Dort sollen auf Bundesebene die wesentlichen Akteure einer Verkehrswende einmal im Jahr (im November) zusammenkommen und über die notwendigen Maßnahmen für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr und für den damit verbundenen Wandel diskutieren. Ergänzt wird diese Veranstaltung durch eine Sonderbeilage und verschiedene Advertorials mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten in der FAZ sowie durch eine eigene Internetpräsenz auf faz.net (siehe Abb. 1). Zudem gibt es im Nachgang der Veranstaltung eine entsprechende redaktionelle Aufbereitung im FAZ-Wirtschaftsteil.

Der erste FAZ-Mobilitätsgipfel, der vom VDV gemeinsam mit den Partnern ADAC und dem Hauptverband der deutschen Bauindustrie inhaltlich getragen und vorbereitet wurde, fand am 19. November 2018 statt. Vor rund 200 Teilnehmern eröffneten Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und der Parlamentarische Staatssekretär Florian Pronold aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) die vom Leiter der FAZ-Wirtschaftsnachrichten moderierte Veranstaltung. Im Anschluss gab es u. a. eine Podiumsdiskussion mit den drei Landesverkehrsministern aus Bremen, Hessen und Brandenburg sowie dem Staatssekretär aus NRW. Weitere Impulse kamen aus der Wissenschaft und aus der

Nächster Schritt: regionale Veranstaltungen

Ein erklärtes Ziel der Initiative DM 2030 ist es, die Herausforderungen und Maßnahmen der Verkehrswende dort mit den Entscheidern zu diskutieren, wo sie umgesetzt werden müssen. Also neben der bundespolitischen branchenweiten Platzierung mit eigenen Veranstaltungsformaten auch in die Regionen und Städte zu gehen, um den konkreten Handlungsbedarf vor Ort zu thematisieren. Dafür ist es, wie auf der Bundesebene auch, wichtig, entsprechende Partner einzubinden, denn auch vor Ort geht es um eine möglichst breite gesellschaftspolitische Debatte. Für das Jahr 2019 sind dabei u. a. zwei Veranstaltungen mit dem ACE zur Pendlermobilität sowie verschiedene Start-up-Pitches und zwei Metropolenkonferenzen in zwei deutschen Großstädten geplant. Auch hierbei ist es das Ziel, die Veranstaltungen vor Ort medial durch eine Zeitung zu begleiten.

Onlinekommunikation

Bei der Umsetzung der bundesweiten Kommunikation im Rahmen von DM 2030 spielen die Onlinemedien und dabei allen voran die Social-Media-Kanäle eine entscheidende Rolle. Denn auch dort lässt sich, zudem mit finanziell überschaubarem Aufwand, eine gesellschafts- und verkehrspolitische Debatte zur Verkehrswende, die im Netz an entsprechenden Stellen ohnehin längst stattfindet, führen und inhaltlich begleiten. Einen Schwerpunkt wird die Initiative dabei auf die sehr genaue zielgruppenspezifische Ansprache der für die Verkehrswende verantwortlichen politischen Entscheider legen. Das sog. Social-Media-Bannmeilen-Campaigning spielt dabei eine entscheidende Rolle und wird im zweiten Halbjahr 2019 entsprechend umgesetzt. Daneben findet die Ansprache der Zielgruppen und Interessenten der Initiative in Form eines regelmäßigen Blogs zu den wichtigsten Themen von Deutschland mobil 2030 statt sowie in Form eines „klassischen“ Newsletters



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer beim FAZ-Mobilitätsgipfel am 19. November 2018 in Berlin

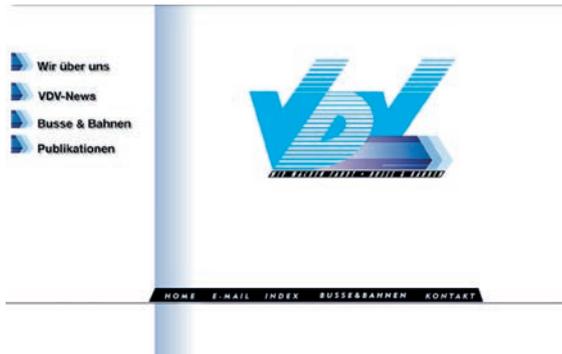
Lars Wagner

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

Die VDV-Internetseite – eine Zeitreise

Mit einem neuen Internetauftritt ging der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Anfang Februar 2019 online. Ziel des Relaunchs war es, im öffentlichen Bereich der VDV-Internetseite stärker die zentralen Themen der Branche in den Fokus zu rücken und weniger die interne Struktur des Verbandes darzustellen. Durch das moderne responsive Design und die neue Struktur sollen die Informationen und Inhalte in Zukunft auf das Wesentliche reduziert und zusammengefasst werden.

Die VDV-Internetseite im Jahr 2000



Jede Veränderung ist eine Chance auf Verbesserung und Fortschritt; sie erfordert aber auch Mut, weil sie nicht immer gleich auf Akzeptanz stößt. Denn Veränderung bedeutet auch, sich von „alten“ gewohnten Strukturen und Denkweisen zu lösen. Und wenn man sich von diesen gewohnten Strukturen nicht loslösen kann, erkennt man auch nicht die Verbesserungen im Neuen. Das kann man wohl auf alle Bereiche im Leben übertragen – auch wenn es um Veränderungen geht, die den Außenauftritt eines Unternehmens bzw. in diesem Fall des Verbandes betreffen. Der Webseiten-Relaunch ist ein gutes Beispiel dafür.

Der VDV und das Web im Wandel der Zeit

Webseiten waren in den 1990er-Jahren noch stark textlastig, einspaltig und HTML-basiert. Viele Gestaltungsmöglichkeiten gab es noch nicht – bis auf einfache Flash-Animationen, die gern und oft genutzt wurden. Mit Blick auf die Startseite der VDV-Webseite Anfang 2000 kann man diesen Trend auch wiedererkennen: eine einfache Menüstruktur mit dem VDV-Logo auf der Startseite. In einer einfachen Animation fährt immer wieder ein Zug aus dem Logo heraus – darunter steht der Schriftzug „Wir machen Fahrt · Busse & Bahnen“. Inhaltlich stand vor allem die Organisationsstruktur des Verbandes mit den Geschäftsstellen im Mittelpunkt.

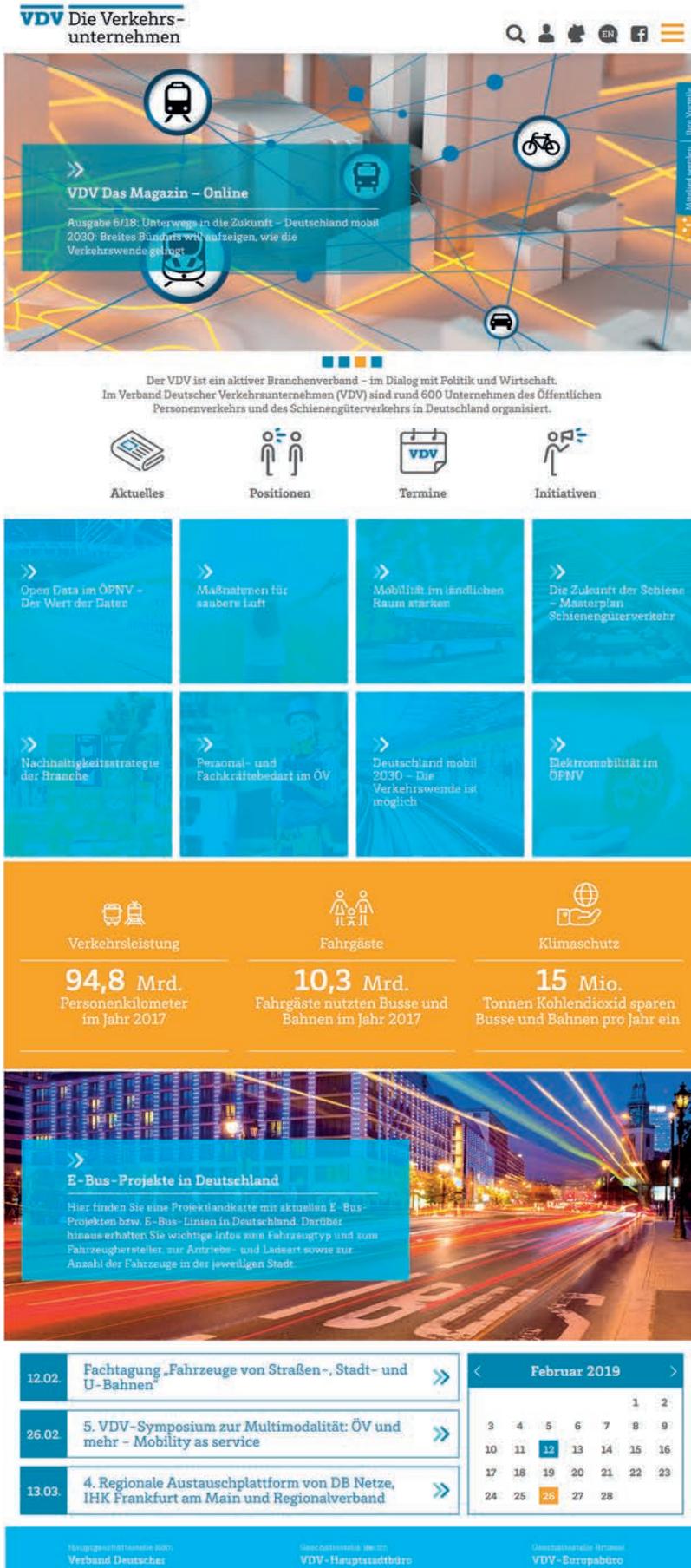
Nach der Umstrukturierung des VDV in fünf Sparten im Jahr 2003 änderte sich auch die Internetseite des Verbandes. Auf der Startseite standen nun zentral die fünf Sparten. Zu der Zeit waren in der Webseitengestaltung tabellenbasierte Seiten beliebt, was eine Aufteilung der Seite in mehrere Spalten ermöglichte. Dadurch konnten mehr Inhalte auf einer Seite angeordnet werden. Der VDV nutzte die Möglichkeit dieser Webseitengestaltung, um mehr Informationen über aktuelle Pressemeldungen

Die VDV-Startseite im Jahr 2007 mit den fünf Sparten im Zentrum



und Positionen sowie Veranstaltungen auf der Startseite zu platzieren.

CSS-basierte Internetseiten mit einer Drop-down-Menünavigation im oberen Bereich der



Internetseiten werden seit den späten 2000er-Jahren als beliebtes Stilmittel in der Webseitengestaltung genutzt. Auch die Anpassung der Internetseite für mobile Endgeräte bzw. das responsive Design muss beim Aufbau einer Internetseite berücksichtigt werden.

2013 erfolgte im VDV eine komplette Neugestaltung: Der Verband präsentierte sich in einem neuen Corporate Design (CD) und mit einem neuen Logo, parallel dazu wurde nach dem neuen CD auch die Internetseite im CSS-basierten Layout neu gestaltet und aufgebaut.

Seit 2013 haben sich die Anforderungen an das Webdesign weiterentwickelt: Flatscreen-Design, große Typografie, kräftige Farben, bewegte Icons und Filme, dafür weniger Text – alles im responsive Design.

In den letzten Jahren sind auch deutlich die Themen, die Initiativen des VDV und die Bedeutung der Branche für eine breitere Öffentlichkeit gewachsen. Vor diesem Hintergrund ging der VDV im Februar 2019 mit einem neuen Layout und einer neuen Struktur der Internetseite online. Themen rund um Luftreinhaltung in den Städten, Verkehrswende, Elektromobilität oder Personalbedarf der Branche, die nun medial und gesellschaftlich stärker in den Fokus gerückt sind, stehen jetzt im Zentrum der Startseite. Das ist es, was die Öffentlichkeit interessiert; den Benutzer interessiert weniger die interne Organisationsstruktur des Verbandes.

Neben den aktuellen Positionen, Pressemitteilungen und Veranstaltungen des VDV findet der User jetzt auch eine Übersicht über die Initiativen und Kampagnen des Verbandes. Fest steht, dass nicht alle Informationen aus allen Bereichen auf der ersten Seite untergebracht werden können und sollten. Eine Herausforderung ist jedoch dieser wie Jens Jacobsen in seinem Buch „Webseiten-Konzeption“ (Seite 120) ganz anschaulich darstellt: „Schwieriger noch als Auftraggeber, die interne Strukturen auf der Website abbilden wollen, sind solche, die mit der Website Politik machen. Die Website eines Unternehmens eignet sich hervorragend zur Selbstdarstellung [...]“

Im nächsten Schritt wird das VDV-Magazin (Onlineversion) erweitert. Geplant ist auch, dass der VDV in diesem Jahr mit Twitter startet.

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

Verbandspolitische Arbeit nach der Bundestagswahl 2017 im Überblick

Die verbandspolitische Arbeit war 2018 vor allem durch die lange Regierungsbildung nach der Bundestagswahl 2017 geprägt. So waren einerseits die Koalitionsverhandlungen der Parteien vergleichsweise lange zu begleiten, andererseits waren durch die zahlreichen personellen Veränderungen in Abgeordnetenbüros und Ausschüssen des Deutschen Bundestages und in den Bundesministerien zahlreiche Antrittsbesuche, eine verstärkte Präsenz und neue Veranstaltungsformate nötig. Dabei stand insbesondere die Frage im Mittelpunkt, wie Mobilitätsangebote von Bussen und Bahnen für eine bessere Luftreinhaltung und mehr Klimaschutz weiter verbessert werden können? Im Bereich SGV stand darüber hinaus zur Diskussion, wie die 2017 vereinbarten Sofortmaßnahmen im „Masterplan Schienengüterverkehr“ in der neuen Legislaturperiode gesetzlich verankert werden können?

VDV-Verbandsbeirat 2018: Auftakt der verbandspolitischen Kommunikation

Diese und andere Fragen wurden mit dem Jahresbeginn 2018 zunächst auf der traditionellen Sitzung des VDV-Verbandsbeirates diskutiert. Hier kommen jedes Jahr in der zweiten Sitzungswoche des Deutschen Bundestages rund 80 Vertreterinnen und Vertreter der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder, der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, der Unternehmen, der Gewerkschaften und der Wissenschaft zusammen.

Abgeordnete, Vertreter von Bundes- und Landesministerien sowie Branchenvertreter diskutierten dabei mit dem VDV-Präsidium auch über die Einbindung von neuen Mobilitätsangeboten in die bestehenden Strukturen des öffentlichen Personenverkehrs in Deutschland. Das Panel Eisenbahn- und Schienengüterverkehr konzentrierte sich hingegen auf die Frage, wie der Elektrifizierungsgrad des Bundesschienennetzes verbessert werden kann?

Unternehmerische Berufsverbände von SPD und Union

Über neue bzw. flexible Mobilitätsangebote, die auf der „letzten Meile“ eine gute Ergänzung zum Kernangebot mit Bussen und Bahnen bilden können, wurde auch bei den unternehmerischen Berufsverbänden von SPD und Union diskutiert. Sowohl beim „Wirtschaftsrat der CDU“ als auch beim „Wirtschaftsforum der SPD“ waren VDV-Geschäftsführung und -Präsidium auf den Podien vertreten. Dabei wurde u. a. betont, dass Rideselling-Angebote Bestandteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) werden können, aber zugleich in die Tarifstruktur, in Mitnahme- und Bedienpflichten des ÖPNV eingebunden werden müssen.

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

Beim Rheinischen Abend des VDV stand im Herbst 2018 schließlich die Verabschiedung von Jürgen



Wirtschaftsforum der SPD: Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des VDV auf dem Podium der Fachveranstaltung „Neue Mobilitätskonzepte – die Zukunft der Automobilindustrie?“ im Oktober 2018

Fenske im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Vertreter der Branche blickten dabei auf die zahlreichen VDV-Initiativen zurück, die gemeinsam mit Jürgen Fenske angestoßen wurden. Die Erhöhung der ÖPNV-Finanzierung für Busse und Bahnen, die abgewendete Kostenbelastung der Branche durch Änderungen bei der EEG-Umlage, aber auch das von Jürgen Fenske ausgerufene Branchenziel, bei der Eingliederung von Flüchtlingen in den deutschen Arbeitsmarkt zu helfen, hatten dabei einen besonderen Stellenwert.



Rheinischer Abend 2018: Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer verabschiedet Jürgen Fenske

Besuch aus China

Interesse an den Mobilitätsangeboten von Bussen und Bahnen in Deutschland zeigte 2018 auch eine Delegation des chinesischen Verkehrsministeriums, die das VDV-Hauptstadtbüro besuchte.



VDV-Kompetenz wird auch im Ausland geschätzt: Delegation aus dem chinesischen Verkehrsministerium zu Gast im VDV-Hauptstadtbüro

Im Mittelpunkt des Austausches stand die Frage, welche Rolle Verbände bzw. Interessengruppen bei der verkehrspolitischen Arbeit in Deutschland spielen? Auch die brancheneigene Vernetzungsinitiative „Mobility inside“, mit der ein deutschlandweiter und digitaler Zugang zum ÖPNV jenseits aller Länder- und Verbundgrenzen geschaffen wird, sorgte für die zahlreiche Rückfragen.

VDV-Politikbrief

Die Vorteile eines elektronischen Tickets, mit dem man bargeldlos über die Verkehrsverbände hinweg bundesweit fahren kann, waren 2018/2019 auch im VDV-Politikbrief Thema, 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 aber auch über viele weitere Branchenthemen. So hinterfragte die Ausgabe 01.18 bspw. die zunehmenden Forderungen auf EU-Ebene, dass städtisch/kommunale VU ihre Daten für Dritte zugänglich machen sollen. Aus der Sicht des öffentlichen Personenverkehrs können mit dem Prinzip Open Data zwar viele Chancen verbunden sein – etwa beim Aufbau und Betrieb einer digitalen Mobilitätsplattform, über die zukünftig Fahrplaninformationen und Buchungen im Nah- und Fernverkehr bundesweit und intermodal angeboten werden sollen. Darüber hinaus stellen Daten aber auch einen Wert für die Unternehmen dar, um Angebote verbessern oder wirtschaftlicher vermarkten zu können. Eine besondere Rolle spielt dies bei der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten in unwirtschaftlichen Nachtstunden oder in dünn besiedelten Regionen, also bei der Sicherung der Daseinsvorsorge. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Branche, keine pauschalen Verpflichtungen zur Datenweitergabe gesetzlich festzuschreiben. Zunächst muss die Frage beantwortet werden, welche Daten konkret gemeint sind. Sollen etwa in Zukunft weltweit agierende Anbieter digitaler

Suchmaschinen oder soziale Netzwerke frei auf Betriebsdaten eines örtlichen VU zugreifen dürfen? Hier muss es Grenzen geben, so die Kernaussage im Leitartikel der Ausgabe 01.18.



Die Ausgabe 02.18 konzentrierte sich hingegen auf den Eisenbahnverkehr bzw. SGV und die hier nötige Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (LST). Das Alter vieler Stellwerke und die hohe Anzahl der verschiedenen Bautypen, die über Jahrzehnte in Betrieb gegangen sind, führen zu hohen Instandhaltungskosten und zu einem erheblichen Aufwand bei der Ausbildung des Bedien- und Instandhaltungspersonals. Ferner machen europäische Vorgaben zur Harmonisierung der Zugsicherungs- und Leitsysteme eine Modernisierung der Technik durch die Digitalisierung nötig. Das betrifft vor allem die Einführung des European Train Control Systems (ETCS).

Alle Ausgaben des VDV-Politikbriefes stehen kostenlos auf vdv.de zum Download bereit.

Norbert Mauren

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

Im Vorfeld der Europawahl: Busverkehr und Daten des öffentlichen Sektors im Visier der EU-Institutionen

Im Jahr 2018 suchten die EU-Institutionen besonders die Arbeit an den bereits veröffentlichten Mobilitätspaketen voranzubringen. Daneben stand mit der Public-Sector-Information(PSI)-Richtlinie genannt – aber auch ein Teil des neuen Datenpakets im Fokus der Gesetzgeber, der sich maßgeblich auf den Verkehrssektor auswirken wird.

Während sich Brüssel auf die Europawahl im Mai vorbereitet, neigt sich die Arbeit an vielen Dossiers, die den Verkehrssektor betreffen, dem Ende zu. Das schnelle Voranschreiten erklärt sich durch die Zielsetzung der europäischen Institutionen, möglichst viele der noch offenen Themen noch vor der Europawahl und damit vor dem Ende der Legislaturperiode abzuschließen.

Einigung zur Barrierefreiheit

Bereits Ende 2015 legte die Europäische Kommission ihren Richtlinienvorschlag zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen („European Accessibility Act“ (EAA)) vor. Im November 2018, rund drei Jahre nach der Veröffentlichung des Vorschlags, konnten die europäischen Institutionen nun eine vorläufige Einigung erzielen. Lediglich die endgültige Annahme des Textes durch die Plenarsitzung des Parlaments und den Rat steht derzeit noch aus. Ein Ergebnis wird noch in dieser Legislaturperiode erwartet. Im Kern des Richtlinienvorschlags stand die Verpflichtung, bestimmte Produkte und die Verkehrsinfrastruktur barrierefrei zu gestalten. Die komplexen Verhandlungen zu diesem Dossier waren seit 2016 Kernbestandteil der Arbeit des Europabüros. Dabei stellte sich die Frage, welche Anforderungen und Kosten eventuell auf unsere Unternehmen zukommen.

Die nun vorliegende Einigung spiegelt einen Großteil der Forderungen des VDV wider. Sowohl der Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr als auch die bauliche Umgebung sind fast vollständig von der Richtlinie ausgenommen. Lediglich Fahrscheinautomaten fallen in den Anwendungsbereich; in Betrieb befindliche Automaten können aber noch bis zum Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder maximal 20 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie genutzt werden. Grundsätzlich sind nur Dienste und Produkte betroffen, die nicht bereits durch sektorale EU-Vorschriften geregelt sind.

Beschaffungsquoten für saubere Busse

Auch die Überarbeitung der sog. Clean-Vehicles-Richtlinie (2009/33/EU) ist inzwischen weitestgehend abgeschlossen. Der Kommissionsvorschlag wurde im November 2017 als Teil des zweiten Mobilitätspakets veröffentlicht und legt verpflichtende

Mindestbeschaffungsquoten für saubere Fahrzeuge fest, auch für Busse. Erklärtes Ziel der Überarbeitung ist es, die Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren und die europäische Industrie anzukurbeln. Der VDV stand dem Richtlinienentwurf aufgrund der zu erwartenden hohen Belastung für den ÖPNV kritisch gegenüber, zumal die mit dem Vorschlag verbundenen Kosten darin nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Das VDV-Europabüro führte daher zahlreiche Gespräche mit Vertretern von Kommission und Parlament, flankiert von VDV-Mitgliedsunternehmen.

Am 11. Februar 2019 wurde nun eine politische Einigung erzielt. Für Deutschland gilt: 45 Prozent der vom Ende des Umsetzungszeitraums bis Dezember 2025 neu beschafften Busse müssen „sauber“ im Sinne der Richtlinie sein, zwischen 2026 und Ende 2030 sollen es 65 Prozent sein. Zudem soll die Hälfte der Beschaffungsquoten mit emissionsfreien Bussen erreicht werden. Davon sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 betroffen sowie Verträge über den Kauf, das Leasing, die Anmietung oder den Mietkauf von Fahrzeugen durch Auftraggeber, soweit sie zur Anwendung der Vergabeverfahren nach den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU verpflichtet sind.

Da für Busse noch keine europaweit vergleichbaren CO₂-Werte vorliegen, behilft sich der Gesetzgeber mit einer Liste „sauberer“ Antriebstechnologien. Entsprechend den Forderungen des VDV und der Union Internationale des Transports Publics (UITP) nach mehr Flexibilität bei der Beschaffung von Bussen konnte die von der Kommission ursprünglich auf Elektrizität, Wasserstoff und Gas (inkl. Biomethan) beschränkte Liste im Laufe der Verhandlungen erweitert werden. Demnach zählen in Zukunft auch synthetische Kraftstoffe, Autogas sowie nachhaltige Biokraftstoffe für die Erfüllung der Quote. Hybridfahrzeuge werden nicht explizit erwähnt und sind damit dem konventionellen Dieselmotorgleichgestellt.

Sobald die überarbeitete Richtlinie in Kraft tritt, voraussichtlich noch vor der Europawahl, haben die Mitgliedsstaaten 24 Monate Zeit für die Umsetzung in nationales Recht. Danach muss die erste Quote bei neuen Verträgen berücksichtigt werden. Die Ausgestaltung dieser Umsetzung in Deutschland

wird maßgeblich beeinflussen, wie stark gerade kleinere Verkehrsunternehmen (VU) von der Richtlinie betroffen sein werden.

Öffnung des Bus- und Fernbusmarkts

Neben der Clean-Vehicles-Richtlinie enthielt das zweite Mobilitätspaket zudem eine Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt. Die Kommission zielte damit auf eine weitgehende Liberalisierung der nationalen Bus- und Fernbusmärkte ab. Obwohl der Vorschlag als reine Initiative zur Öffnung der Fernbusmärkte präsentiert worden war, sollten die meisten Regeln auch für den Nahverkehr gelten. So soll die Kabotage dauerhaft zugelassen werden, zudem sollen Beförderungsunternehmen unter diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zu urbanen Busbahnhöfen erhalten.

Aus VDV-Sicht berücksichtigt der Vorschlag nur unzureichend die Daseinsvorsorge und steht im Widerspruch zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, welche den Kommunen Spielraum bei der Gestaltung ihres Nahverkehrsangebots lässt. Der VDV forderte daher, die Verordnung auch weiterhin ausschließlich auf Fernverkehrsdienste zu beschränken. Diese Forderung erhielt umfassende Unterstützung im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments: Die Verhandlungsposition des Parlaments, die am 22. Februar 2019 im Plenum des Europäischen Parlaments angenommen wurde, nimmt den ÖPNV vom Anwendungsbereich der Verordnung aus. Viele EU-Mitgliedsstaaten stehen dem Vorschlag der Kommission ebenfalls kritisch gegenüber, das Dossier hat für die derzeitige Ratspräsidentschaft allerdings keine Priorität. Eine Einigung ist daher derzeit nicht abzusehen.

Daten des öffentlichen Sektors

Neben den klassischen Verkehrsthemen stand im vergangenen Jahr auch das Thema Daten im Fokus der Arbeit des VDV-Europabüros. Im April 2018 legte die Europäische Kommission im Rahmen eines „Datenpakets“ einen Vorschlag für die Neufassung der Richtlinie 2003/98/EG über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (PSI-Richtlinie) vor. Ziel der Richtlinie ist es, möglichst viele Daten öffentlicher Stellen für die Weiterverwendung durch die private Wirtschaft nutzbar zu machen. Erstmals betrifft der Entwurf nun auch öffentliche Unternehmen, zudem werden die bisherigen Regeln verschärft.

Auch die öffentlichen VU sind von dieser Ausweitung des Anwendungsbereichs betroffen, nicht jedoch ihre privaten Konkurrenten. In zahlreichen Gesprächen mit Vertretern der Kommission und mit EU-Abgeordneten äußerte der VDV daher starke Bedenken hinsichtlich der mangelnden Berücksichtigung des Wettbewerbs im Verkehrssektor und setzte sich für ein „level playing field“ ein. Der Vorschlag des Parlaments, auch private Unternehmen

in den Anwendungsbereich aufzunehmen, fand jedoch keine Zustimmung.

Am 22. Januar 2019 erzielten das Europäische Parlament und der EU-Ministerrat eine vorläufige Einigung. Unter anderem schränkt die Neufassung der Richtlinie die freie Wahl von Lizenzen stark ein und lässt exklusive Vereinbarungen nur als Ausnahme zu. Daten öffentlicher Unternehmen und öffentlicher Stellen, die einem Nutzer überlassen werden, müssen in Zukunft allen potenziellen Nutzern zur Verfügung gestellt werden. Ausgenommen von der Richtlinie sind Dokumente, die Rückschlüsse auf sensible Informationen zu kritischer Infrastruktur zulassen. Weitere Ausnahmen gibt es für Dokumente öffentlicher Unternehmen, die im Zusammenhang mit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzten Tätigkeiten stehen.

Ein Kernaspekt der Neufassung der PSI-Richtlinie ist eine neue Zugangsregelung für sog. hochwertige Datensätze. Die Umbenennung der Richtlinie in Open-Data-Richtlinie ist dabei bezeichnend für ihren Inhalt. Während die restliche Richtlinie lediglich die Weiterverwendung von bereits geöffneten Daten betrifft, verpflichtet dieser Artikel zur Öffnung bestimmter Datensätze. Diese sollen demnach grundsätzlich gebührenfrei, per Anwendungsprogrammierschnittstelle (application programming interface (API)) und in einem maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden. Öffentliche Unternehmen können jedoch vom Prinzip der gebührenfreien Bereitstellung ausgenommen werden, wenn diese eine Wettbewerbsverzerrung darstellen würde. Die Liste der betroffenen Datensätze steht noch nicht fest, sie wird im nächsten Schritt von der Kommission erstellt. Bereits jetzt ist jedoch klar, dass auch Daten des Verkehrssektors betroffen sein werden. Vor diesem Hintergrund wird sich der VDV im Jahr 2019 weiterhin für eine Ausrichtung an den statischen Daten einsetzen, die bereits im Rahmen der Richtlinie 2010/40/EU über intelligente Verkehrssysteme (ITS-Richtlinie) bereitgestellt werden müssen.

Ausblick auf das Jahr 2019

Vom 23. bis zum 26. Mai finden die Europawahlen statt, bevor im November eine neue Europäische Kommission berufen wird. Damit kommen viele Veränderungen auf die politische Landschaft in Brüssel zu. Vor diesem Hintergrund gilt es, die Anliegen des Verbandes und seiner Mitglieder gegenüber neuen Amtsträgern zu verdeutlichen und neue Kontakte zu knüpfen. Neben der Arbeit an bereits laufenden Gesetzesvorhaben wie der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bleibt abzuwarten, welche Schwerpunkte die neue Kommission im Verkehrsbereich setzen wird.

Lucie Petersen

VDV-Europabüro Brüssel
T 0032 2 663 6625
petersen@vdv.de



Wirtschaft und Recht

Ermäßigte Umsatzsteuer im Schienenfernverkehr für mehr Wettbewerbsgleichheit – auch in Deutschland

Das Steuerrecht wird seit Langem eingesetzt, um erhebliche Lenkungswirkungen zu erzielen. Die Chancen, die sich hieraus ergeben, sollten auch auf dem Weg zu nachhaltiger und sauberer Mobilität genutzt werden.

Im Dezember 2018 wurden auf dem Klimagipfel in Kattowitz von fast 200 Staaten gemeinsame Regeln für die praktische Umsetzung des Pariser Klimaabkommens beschlossen. In Deutschland liegt nun bereits ein ambitionierter Entwurf für ein Klimaschutzgesetz vor, um die Erreichung der erforderlichen Emissionswerte bis 2030 sicherzustellen.

Der Verkehrssektor steht dabei in Deutschland im Fokus wie kein anderer Bereich. Hier werden aufgrund des sektoralen Minderungsziels von minus 40 Prozent in den nächsten Jahren die größten Anstrengungen zur Einsparung von Emissionen verlangt. Aus diesem Grund gilt es jetzt, bereits vorhandene steuerliche Möglichkeiten mit Lenkungswirkung zur Emissionsreduktion konsequent auszuschöpfen.

Bei der Umsatzsteuer, mit 233 Mrd. Euro der aufkommensstärksten indirekten Steuer, nimmt Deutschland die klimafreundliche Personenbeförderung im Schienenverkehr mit einer Beförderungstrecke über 50 km von einer Ermäßigung vollständig aus (Homepage des Bundesministeriums der Finanzen (BMF), „Entwicklung der Steuereinnahmen“ vom 20. Dezember 2018). Sie unterliegt stattdessen dem Regelsteuersatz von 19 Prozent.

Vergleicht man dies mit anderen EU-Ländern, wird insbesondere im internationalen Personenfernverkehr eine massive steuerliche Ungleichbehandlung deutlich, denn 20 der 28 EU-Staaten gewähren diesem die vollständige Umsatzsteuerbefreiung mit Vorsteuerabzugsmöglichkeit. Von den restlichen acht Ländern besteuern fünf Staaten den Personenfernverkehr mit einem Steuersatz von bis zu 10 Prozent statt 19 Prozent. Lediglich zwei Nationen, nämlich das schwer angeschlagene Griechenland sowie Kroatien, erheben eine mit Deutschland vergleichbar hohe Umsatzsteuer.

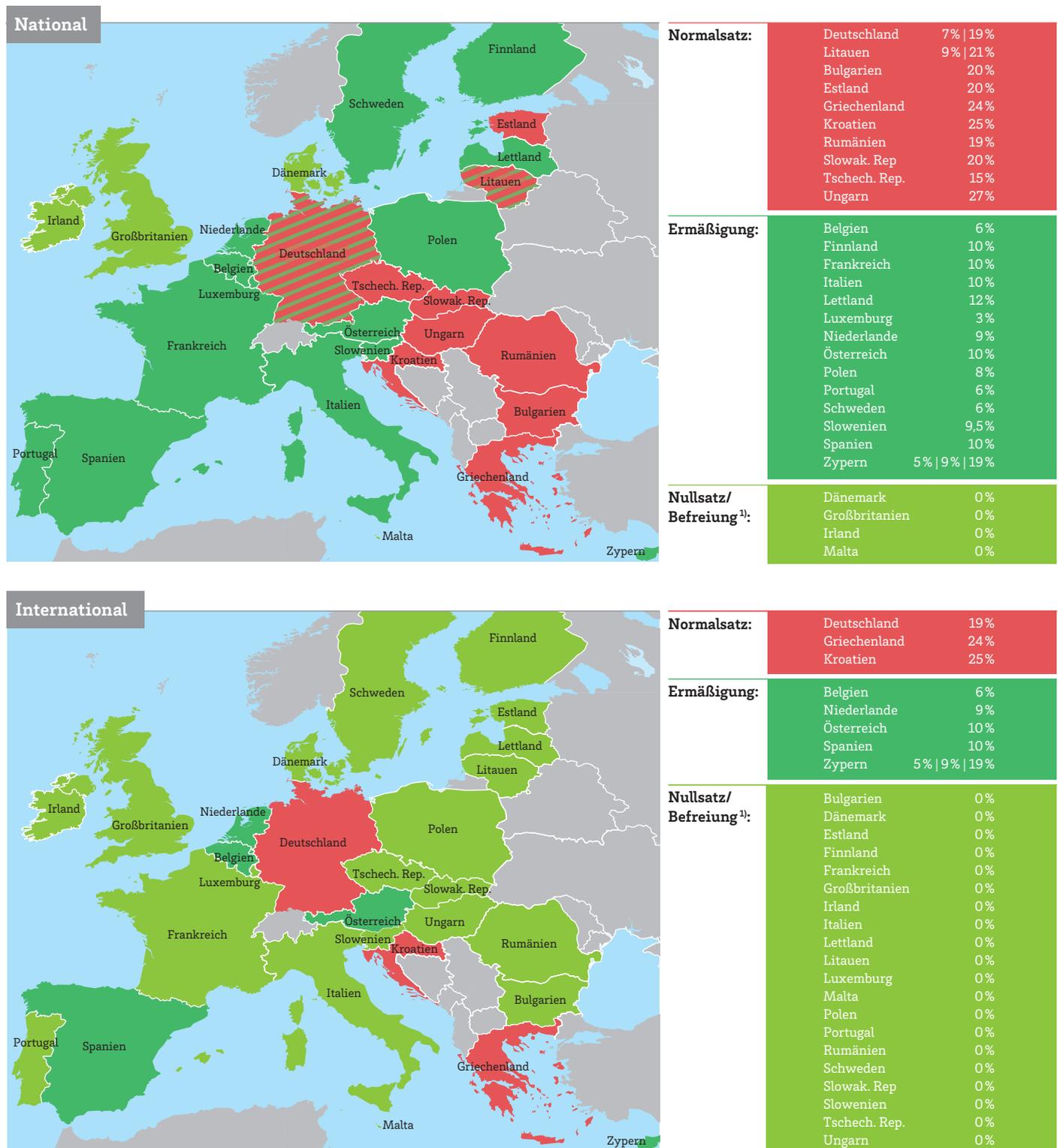
Dies stellt sich im nationalen Personenfernverkehr auf der Schiene über 50 km kaum besser dar. Hier gewähren 17 der 28 EU-Staaten eine Ermäßigung der Umsatzsteuer auf 0 bis maximal 10 Prozent. Lediglich Deutschland, die baltischen Staaten sowie Griechenland erheben auf diese umweltfreundliche Verkehrsleistung den regulären Steuersatz.

Berücksichtigt man zusätzlich, dass der Schienenfernverkehr mit dem steuerbefreiten Luftverkehr konkurrieren muss, offenbart sich eine weitere massive steuerliche Benachteiligung von 19 Prozentpunkten, was zu entsprechenden Wettbewerbsverzerrungen führt. Nach der letzten Schätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) aus dem Jahr 2003 betragen die Umsatzsteuersubventionen für den Flugverkehr bereits damals ca. 500 Mio. Euro (Wochenbericht des DIW Berlin 42/03, Tabelle 3). Dies übersteigt deutlich die Kosten in Höhe von 461 Mio. Euro, die heute für die Entlastung des umweltfreundlichen Schienenfernverkehrs erforderlich wären (Bundesnetzagentur (BNetzA), „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018“, Seite 5, Umsatz SPFV 4,2 Mrd. Euro).

Die rechtlichen Möglichkeiten zum Abbau dieser Ungleichbehandlung und Benachteiligung sind europaweit gegeben und werden von den anderen EU-Staaten umfangreich genutzt. Die EU-Kommission ermöglicht und befürwortet seit Langem die Einführung ermäßigter Umsatzsteuersätze zur Förderung des gesamten öffentlichen Personenverkehrs. Dabei wäre sogar die Reduzierung auf den EU-Mindestsatz von 5 Prozent auf alle öffentlichen Personenbeförderungen zulässig (Art. 98 Abs. 1, 2, Art. 99 Abs. 1 i. V. m. Anhang III Nr. 5 Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem (MwStSysRL)).

Die vollständige Mehrwertsteuerbefreiung, wie sie in den meisten anderen EU-Staaten gesetzlich manifestiert ist, galt dort bereits vor Beitritt zur EU. Unsere Nachbarländer haben sich deren Beibehaltung als Ausnahmetatbestände in der Mehrwertsteuersystemrichtlinie gesichert (Art. 373, 378 ff. MwStSysRL). Diese rechtliche Möglichkeit besteht für Deutschland nicht mehr. Eine Senkung der Umsatzsteuer ist deshalb heute maximal auf 5 Prozent möglich.

EU-Umsatzsteueratlas: Besteuerung der Personenbeförderung im Linienverkehr 2018



© VDV 2018 | Quelle: VAT rates applied in the Member States of the EU (Taxud.c.1(2018) Veröffentlichung der Europäischen Kommission | ¹⁾ mit Vorsteuerabzug

Die vorgeschlagene Senkung auf mindestens 7 Prozent würde überwiegend den privaten Endverbrauchern zugutekommen, da diese nicht vorsteuerabzugsberechtigt sind. Dadurch wären wettbewerbsfähigere Tarife in einem Bereich möglich, der sehr preissensibel reagiert. Durch Kundenzuwächse könnte das Verkehrsvolumen im emissionsreichen Individual- und Luftverkehr effektiv auf den umweltfreundlichen

Schienenverkehr umgelenkt und defizitäre Strecken besser ausgelastet werden. Dadurch würde der öffentliche Zuschussbedarf sinken. Der größte Gewinner wäre die Umwelt – und wir alle.

Petra Maring
Steuern
T 0221 57979-112
maring@vdv.de

Fortschreibung der Standardisierten Bewertung: mehr Nutzen durch den ÖPNV

Die „Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“, von den Anwendern kurz „Standi“ genannt, ist seit bald 40 Jahren Steigbügel und Hindernis zugleich für infrastrukturegebundene Nahverkehrsprojekte, die Mittel aus dem Bundeshaushalt erhalten wollen. Dabei zeigt sich aktuell ein erneuter Anpassungsbedarf des Instruments, das hinsichtlich der anstehenden Veränderungen im Kontext der Verkehrswende neu justiert werden sollte.

Die Vertreter des Bundes und der Länder, die über dieses Verfahren wachen, haben gemeinsam mit der Verkehrsbranche und den Gutachtern die erkannten Nutzenkomponenten des Umstiegs vom privaten Pkw auf die Schiene in das Verfahren eingebracht. So werden Klimawirkungen und Schadstoffemissionen ebenso bewertet wie die erhöhte Verkehrssicherheit oder der erzielbare Zeitvorteil. Die „Standi“ wurde in einem aufwendigen Verfahren in den Jahren 2015 bis 2017 fortgeschrieben und in ihren Methoden- und Wertansätzen an die damals vorliegende Erkenntnislage angepasst.

Aktueller Anpassungsbedarf

In der jüngsten Fortschreibung des Bewertungsverfahrens wurden einige positiv wirkende Änderungen vorgenommen, aufgrund der gewollten Vergleichbarkeit mit dem Verfahren des Bundesverkehrswegeplans jedoch auch einige negative Anpassungen, z. B. eine Absenkung der CO₂-Bewertung analog der „Methodenkonvention 2.0“ aus dem Jahr 2012.

Durch gestiegene Baukosten, bürgerfreundliches Bauen und weitere gesellschaftliche Ziele (z. B. Barrierefreiheit, Brandschutz) wird das Erreichen der Wirtschaftlichkeitsschwelle für manche Projekte schwieriger. Damit entsteht – auch vor dem Hintergrund der erwarteten Erhöhung der Bundeszuschüsse (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)) – eine Diskrepanz zwischen den für das Erreichen von Umwelt- und Klimaschutzzielen notwendigen Ausbaumaßnahmen bzw. der Verkehrswende einerseits und den abgeschätzten Bewertungsergebnissen einzelner Infrastrukturmaßnahmen andererseits.

Darüber hinaus müssen Aspekte des wirtschaftlichen und kommunalen Nutzens von öffentlicher Mobilität zusätzlich ergänzt werden. In den wachsenden Stadtregionen Deutschlands können manche Wachstumspotenziale nur mit zusätzlicher Kapazität im hochleistungsfähigen Schienenverkehr verwirklicht werden, was zusätzlich in die Bewertung zwischen „Mitfall“ (mit Umsetzung der Maßnahme) und „Ohnefall“ einfließen sollte.

Neue Bewertung von Treibhausgasen

Ein zentraler Ansatzpunkt einer – möglichst kurzfristigen – Fortschreibung der Bewertungsansätze ist die im November 2018 vom Umweltbundesamt (UBA) veröffentlichte „Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten“.

Dort wurden die verfügbaren Gutachten zur finanziellen Bewertung (Monetarisierung) von Klimaschäden aus gesamtgesellschaftlicher Sicht ausgewertet. Als entscheidender Parameter kommt dabei die „Zeitpräferenzrate“ zum Tragen, die ausdrückt, ob ein Schaden oder ein Nutzen, der in der Zukunft liegt, anders bewertet werden soll, als wenn er sofort eintritt. Insbesondere beim Klimaschutz, bei dem es darum geht, unbeherrschbare Veränderungen und Schäden zu vermeiden, sollte hier keine Verminderung für die Zukunft angesetzt werden. Dieser Ansatz einer Zeitpräferenzrate von 0 Prozent würde auch dem Gedanken des CO₂-Budgets und dem Ziel der langfristigen Dekarbonisierung des Verkehrs entsprechen. Damit würde eine Erhöhung des Bewertungsansatzes für CO₂ von aktuell 149 Euro/t erreicht werden können, was angesichts des Klimavorteils des öffentlichen Verkehrs (ÖV) einen spürbaren Einfluss auf die Nutzenberechnung mit sich bringen würde.

Politische und fachliche Umsetzung

Nachdem im Jahr 2018 der VDV und einige Mitgliedsunternehmen in einem Gutachten neue Ansätze zur Bewertung erarbeiten ließen und die Werte des UBA jetzt vorliegen, steht nun eine herausfordernde Diskussion mit Ministerien und der Politik an, um eine zeitnahe Anpassung zu erreichen. Ein Weg könnte eine Einigung des Bundes mit den Ländern sein, die Bewertung der Treibhausgase in der Standi kurzfristig den Notwendigkeiten des Klimaschutzes und der Verkehrswende anzupassen.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

Sanktionen gegen Schwarzfahrer auf dem Prüfstand der politischen und fachlichen Diskussion

Im Jahr 2018 forderten zwei Parlamentsinitiativen eine Abschaffung des Straftatbestandes, der das Schwarzfahren sanktioniert. Gleichzeitig legte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Referentenentwurf für eine Novellierung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) vor, bei der die Regelung zum erhöhten Fahrpreis für Schwarzfahrer zur Disposition stand.

Eine Schwarzfahrt mit Bus oder Bahn kann zwei Konsequenzen für den Betroffenen haben: Zum einen die strafrechtliche Folge des § 265a Strafgesetzbuch (StGB), das Erschleichen von Leistungen, zum anderen die zivilrechtliche Folge des „erhöhten Beförderungsentgeltes“, so bezeichnet für die Verkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), bzw. dem „erhöhten Fahrpreis“, so genannt in der EVO für die Eisenbahnverkehre.

Anträge zur Abschaffung des § 265a StGB

Im März 2018 reichte die Fraktion Die Linke im Deutschen Bundestag einen Gesetzesantrag mit dem Titel „Straffreiheit für Fahren ohne Fahrchein“ ein. Im April 2018 folgte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit einem Antrag der „Schwarzfahren als Ordnungswidrigkeit“ lautete. Beide Anträge hatten das Ziel, die im StGB festgeschriebene Strafbarkeit des Schwarzfahrens abzuschaffen; im ersten Fall ersatzlos, im zweiten Fall bei gleichzeitiger Einführung einer entsprechenden Ordnungswidrigkeit. Diese Initiativen waren nicht neu. Bereits 1995 forderten BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in einem Antrag die Entkriminalisierung des Schwarzfahrens. Und im Jahr 2016 hatte auch die Fraktion Die Linke bereits einen Antrag eingebracht, der die Streichung des § 265a StGB zum Gegenstand hatte.

Zu beiden Gesetzesinitiativen führte der Rechtsausschuss des Deutschen Bundestages eine Anhörung durch, zu der auch der VDV als Sachverständiger eingeladen wurde. Dort konnten wir u. a. die zu erwartenden Folgen einer Abschaffung der Strafbarkeit oder einer Herabstufung zur Ordnungswidrigkeit darstellen, z. B.

- die negative Signalwirkung mit der Folge einer höheren Schwarzfahrerquote oder
- den Wegfall des Rechts der Fahrausweisprüfer zur vorläufigen Festnahme gemäß § 127 Strafprozessordnung (StPO), da dieses Recht nur bei Straftaten gilt.

Die Anhörung im Rechtsausschuss und die Beratungen im Plenum des Deutschen Bundestages haben gezeigt, dass das Parlament diesen Initiativen daher wohl nicht folgen wird.

Überarbeitung der EVO

Eine weitere ungünstige Änderung für die Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit dem Schwarzfahren stand 2018 insoweit zu befürchten, als nach einem ersten Entwurf des BMVI die Regelung des § 12 Abs. 1 EVO entfallen sollte. Danach ist der Reisende im Falle einer Schwarzfahrt zur Zahlung eines erhöhten Fahrpreises verpflichtet. Diese Regelung in der EVO hat gegenüber den inhaltsgleichen Regelungen in den Tarifen und Beförderungsbedingungen der Unternehmen den Vorteil, dass sie weder einer Kontrolle durch das Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen unterworfen ist noch unter dem Vorbehalt der Gültigkeit eines Beförderungsvertrages steht. Daher sind wir insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Geltendmachung des erhöhten Fahrpreises gegenüber minderjährigen Schwarzfahrern nachdrücklich für die Beibehaltung dieser Norm eingetreten. Unserem Petition ist schließlich auch das BMVI gefolgt und hat die Regelung wieder in den novellierten Verordnungsentwurf aufgenommen.

Ausblick

Diese Initiativen zeigen einmal mehr, dass ein wachsamer Blick auf die Entwicklungen notwendig ist. Durch die VDV-Arbeit kann jetzt davon ausgegangen werden, dass die bestehenden gesetzlichen Regelungen, die die Konsequenzen des Schwarzfahrens regeln, erhalten bleiben. Gleichwohl werden diejenigen, die eine Änderung der Rechtslage anstreben, nicht verstummen. Entsprechend bleibt es unsere Aufgabe, weiterhin den Multiplikatoren und Entscheidungsträgern unsere Argumente für die Beibehaltung der bestehenden Rechtslage zu kommunizieren.

Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

Forschungsprojekt RAMONA: Rahmenbedingungen für das autonome Fahren im öffentlichen Verkehr

Kaum eine Woche vergeht, in der nicht eine neue finanzkräftige Kooperation zwischen Fahrzeugherstellern, Zulieferindustrie und Technologiegiganten verkündet wird, um das autonome Fahren voranzutreiben. Doch wie kann das vollautomatisierte und autonome Fahren gemeinwohlorientiert und in den öffentlichen Verkehr (ÖV) integriert reguliert werden? Seit einem Jahr ist der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Teil eines Forschungskonsortiums, das sich innerhalb eines vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Projekts mit den Rahmenbedingungen des autonomen Fahrens beschäftigt.

RAMONA – mehr als nur ein Name

Realisierung automatisierter Mobilitätskonzepte im Öffentlichen Nahverkehr – kurz RAMONA. Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG), der Hochschule Esslingen, der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und der TU München beschäftigt sich der VDV mit der Frage, wie das autonome Fahren in den ÖPNV Einzug halten kann. Während bei den universitären Einrichtungen technischen Fragen nachgegangen und Akzeptanzforschung betrieben wird, ist der VDV mit den Rahmenbedingungen beauftragt. Hierbei wird untersucht, unter welchen Voraussetzungen ein vollautomatisierter und fahrerloser ÖV-Betrieb wirtschaftlich sein kann und wie der Rechtsrahmen für autonomen ÖV aussehen könnte.

Potenziale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

In einem ersten Schritt wurden im Rahmen einer Metastudie diverse Hochrechnungen und Analysen zur Wirtschaftlichkeit autonomer Verkehre bewertet. Die Grundüberlegung ist klar: Durch das mit der Automatisierung verbundene Einsparpotenzial können ÖPNV-Betreiber ihr Angebot effizienter und attraktiver gestalten. Doch mangelnde Vorhersehbarkeit bei den Kosten für die Fahrzeuge macht genaue Prognosen schwierig. Ein Anwendungsfall wurde allerdings als wirtschaftlich besonders interessant identifiziert: die Feinverteilung über autonome ÖV-Shuttles als Zubringer zu ÖV-Hauptachsen. Ein Ziel, das sich erfreulicherweise ganz mit der Vision von „Deutschland mobil 2030“ deckt.

Fehlende rechtliche Rahmenbedingungen als Innovationsbremse

Anknüpfend wurde auch der rechtliche Rahmen durchleuchtet mit dem ernüchternden Ergebnis, dass ein fahrerloser Betrieb *de lege lata* nicht zulässig ist. Die hochkomplexe und noch in der Diskussion befindliche Frage, wie eine erforderliche und notwendige Gesetzgebung für autonomes Fahren aussehen könnte, vermag noch nicht mit dem rasanten Tempo der technischen Entwicklung mitzuhalten. Dabei wurde im Koalitionsvertrag vereinbart,

dass bis Ende der Legislaturperiode erste rechtliche Rahmenbedingungen für fahrerlose Anwendungsfälle geschaffen werden sollen. Erste Entwicklungen zeigen, dass fahrerlose Anwendungen bereits auf Stufe 4 möglich werden könnten. Dies bedeutet, dass in spezifischen Anwendungsfällen, z. B. auf einer bestimmten Strecke oder in einem genau kartografierten Gebiet, ein fahrerloser Betrieb (ggf. unter Hinzuziehung einer Leitstelle) durchführbar sein soll.

Internationale Konsensbildung nimmt Fahrt auf

Auch auf internationaler Ebene hat sich das Engagement deutlich verstärkt. Die technische Standardsetzung bewegt sich zwar noch auf den Stufen 2 bis 3, also bei dem assistierten Fahren, doch Ende 2018 wurde eine erste Grundlage zum autonomen Fahren geschaffen, nach der fahrerlose Anwendungsfälle mit dem Wiener Übereinkommen harmonisieren sollen, sofern eine Übersteuerung (auch durch eine Leitstelle) des Fahrzeugs möglich ist, wobei unter Übersteuerungsmöglichkeit auch ein „Not-Aus“ genügen soll. Ein Entwicklungspfad, der mit den erarbeiteten Überlegungen diverser VDV-Arbeitsgruppen übereinstimmt.

Zielbild und Vision

Aufgabe wird es nun sein, diese technischen Anforderungen in ein mögliches „Stufe 4 + ÖV“-Gesetz fließen zu lassen, um so den Weg zu einer gemeinwohlorientierten und betreiberbasierten autonomen Mobilität zu ebnet. Die für die Branche essenziellen Fragen – wann einsatzfähige autonome ÖV-Shuttles auf den Markt kommen; ob diese der Branche zur Verfügung gestellt werden und welche Rolle das kommunale Verkehrsunternehmen (VU) in einer vollautomatisierten Verkehrswelt spielt – kann das Forschungsprojekt nicht allein lösen. Hier liegt es an der Branche selbst, sich als innovationsfreundlicher Integrator zu positionieren.

Emanuele Leonetti

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
T 0221 57979-117
leonetti@vdv.de

Busse, Bahnen, Taxis, Mietwagen – gegenseitige Abhängigkeiten der Regelungssysteme

Anfang des Jahres wurde ein Eckpunktepapier aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bekannt, das die im Koalitionsvertrag von Februar 2018 vereinbarten Änderungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) konkretisiert. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bringt sich intensiv in die Debatte ein. Entscheidend ist, dass der systemische Zusammenhang zwischen den einzelnen Verkehrsformen beachtet und Rosinenpickerei vermieden wird. Dreh- und Angelpunkt ist der Maßstab der „öffentlichen Verkehrsinteressen“.

Der VDV ist der Verband der Bus- und Bahnunternehmen. Warum befasst er sich überhaupt mit der Frage, wie Taxis und Mietwagen reguliert werden sollen? Die kurze Antwort: Ein deregulierter Mietwagenmarkt würde die Straßen verstopfen (vgl. ausführlich Seiten 58–59 [V. Deutsch]). Darüber hinaus geht es aber auch um die Frage, welches Verkehrssystem die Bürger benötigen, damit ihre Mobilitätsbedürfnisse alltagstauglich sowie klima- und umweltgerecht gedeckt werden können.

Der ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge

Dass der ÖPNV mit Bussen und Bahnen zur Daseinsvorsorge gehört, ist unumstritten und u. a. im Regionalisierungsgesetz (RegG) anerkannt. Zum ÖPNV gehört aber nach dem heute geltenden PBefG auch der Verkehr mit Taxis und Mietwagen, wenn er den Linienverkehr „ersetzt, ergänzt oder verdichtet“. Über die rechtliche Bedeutung dieser Regelung ließe sich lange diskutieren. Gemeint waren damit in erster Linie die „klassischen“ flexiblen Bedienweisen wie Anruf-Sammel-Taxi oder Anruf-Linien-Taxi u. a., die seit Jahrzehnten von den ÖPNV-Unternehmen in vielen unterschiedlichen Ausprägungen angeboten wurden – meist in Kooperation mit dem örtlichen Taxigewerbe.

Das Taxi als Teil der Daseinsvorsorge

Aber auch außerhalb der Kooperation mit Bussen und Bahnen hat das Taxi eine wichtige Aufgabe bei der Sicherstellung der Mobilität ohne eigenes Auto. Dies ist einer der Gründe dafür, dass der Taximarkt reguliert ist: Taxis müssen bestimmte Mindestzeiten leisten und dürfen sich ihre Fahrgäste nicht aussuchen (Betriebs- und Beförderungspflicht). Die Tarife sind festgelegt, soweit die Fahrten im Pflichtfahrgebiet erfolgen. Im Gegenzug sind – außerhalb Berlins und Hamburgs – die Zahlen der Taxigenehmigungen jeweils örtlich beschränkt.

Der Mietwagen als „gemischtes“ Produkt

Auch dem herkömmlichen Mietwagen ist eine Funktion in der Daseinsvorsorge nicht völlig abzuspüren, so etwa bei der Beförderung von Patienten hin zu Arztpraxen und zurück. Dies sind

allerdings meist Aufgaben, für die auch Taxis eingesetzt werden könnten – nicht zufällig gab es hier häufig Rechtsstreitigkeiten. Außerhalb der eigentlichen Daseinsvorsorge liegt das Tätigkeitsgebiet von gehobenen Chauffeurdiensten bis hin zum Stretchlimousinenservice.



Dieser Mietwagen tritt nicht in Konkurrenz zum ÖPNV, andere schon

Wechselwirkungen beachten

Das PBefG enthält bisher einige – etwas starr wirkende – Regelungen, die eine Hürde zwischen Taxi und Mietwagen aufstellen. Wer diese beseitigen will, muss zuerst die Frage beantworten, wie die Daseinsvorsorgeaufgaben des Taxis erfüllt werden sollen. Auch die Auswirkungen von On-Demand-Diensten auf den klassischen ÖPNV müssen beachtet werden.

Im Eckpunktepapier ist der Aspekt des systemischen Zusammenhangs der Verkehrsformen zwar ansatzweise enthalten, indem bestimmte Einschränkungsmöglichkeiten für Mietwagen aufgestellt werden; aus Sicht des VDV sind diese aber noch nicht ausreichend, um öffentliche Verkehrsinteressen wirksam sicherzustellen. Der Verband wird hier weiterhin aktiv bleiben.

Martin Schäfer

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

Neue Tarifkonzepte im Kontext der Luftreinhaltung – nachhaltiges Konzept oder politisches Strohfeuer?

Tarifpreissenkungen sollen mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen. In den fünf Modellstädten zur Luftreinhaltung werden neue Tarifkonzepte erprobt. Politisch motivierte Tarifpreissenkungen sind isoliert betrachtet unzureichend: Verbesserte Taktung, mehr Platz in den Fahrzeugen, Pünktlichkeit und Sauberkeit bewegen die Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, nicht allein der günstigere Tarif.

Frühjahr 2018: Bundesweit beginnt eine bis dato anhaltende Diskussion zum Thema Stickoxidbelastung in deutschen Städten. Um eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) und damit verbundene Fahrverbote von Dieselfahrzeugen abzuwenden, erwägt die Bundesregierung in einem Brief an den zuständigen EU-Kommissar die Einführung eines „kostenlosen“ Nahverkehrs und befeuert damit eine intensive öffentliche und politische Debatte über die Nutzerfinanzierung im ÖPNV.

Die Modellstädte Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim erteilten dem „kostenlosen“ ÖPNV allerdings schnell eine Absage, vielmehr regen die Städte neue Tarifkonzepte und Maßnahmen an, die mehr Menschen von der Nutzung des ÖPNV überzeugen sollen. Eines jedoch überdauert: die politische Erkenntnis, dass mehr ÖPNV dazu beiträgt, die Stickoxidemissionen zu reduzieren und die Verkehrsprobleme in den Städten zu lösen. Der Bund ist bereit, bis 2020 mit rund 130 Mio. Euro Verkehrsprojekte in den Modellstädten zu finanzieren, davon sind 70 Mio. Euro für die Erstattung der Einnahmeausfälle vorgesehen.

Preissenkungen in den Beförderungstarifen

Zentrale Bedeutung für die Ertragssituation der ÖPNV-Unternehmen haben die Fahrgeldeinnahmen. Die Beförderungserlöse stellen die Haupteinnahmequelle und damit die tragende Finanzierungssäule der Unternehmen dar. Der Anteil der Beförderungserträge an den Gesamterträgen liegt im Jahr 2016 bei 52 Prozent. Die Preisbildung ist damit ein wichtiger Hebel für den wirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens. Die Steuerung der Preise ist für den öffentlichen Verkehr (ÖV) von besonderer Bedeutung, weil jede Preismaßnahme sowohl von der Politik als auch von der Öffentlichkeit naturgemäß intensiv betrachtet wird. Die Idee des kostenlosen ÖPNV ist nicht neu: Nulltarife wurden bereits in den 1970er- und 1990er-Jahren diskutiert, immer mit dem Bestreben, die hohen Wachstumsraten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) einzudämmen, und in der Annahme, dass durch massive Preissenkungen die Verkehrsmittelwahl positiv zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden kann.

Fahrpreis und Nachfrage im ÖV

Ob eine isolierte Senkung der Beförderungstarife die Nachfrage ausreichend stimulieren und damit die umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen unterstützen kann, ist offen. Die Nachfrage im ÖV wird durch verschiedene Größen unterschiedlich stark beeinflusst. Im Wesentlichen hängt die Verkehrsmittelwahl von verkehrlichen Widerständen ab. Fußwege und Wartezeiten werden als hohe Widerstände wahrgenommen. Tarife spielen eine nachgelagerte Rolle, sie beeinflussen die Reisewiderstände nicht. Preisanpassungen wirken im ÖV daher weniger als in anderen Branchen. Erhöht sich der Preis, ist im ÖV mit einem nur geringen Fahrgastschwund zu rechnen (unelastische Nachfrage). Im Umkehrschluss werden aber bei isolierten Preissenkungen weniger Fahrgäste gewonnen, als zur Kompensation der Preisreduktion notwendig wären. Verkehrssteuernde Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung hingegen haben großen Einfluss auf die ÖV-Nachfrage. Preismaßnahmen sind daher erst in einem Gesamtkonzept mit flankierenden Maßnahmen wirklich effektiv. Auch vor dem Hintergrund der drängenden Aufgaben im Infrastrukturausbau und der notwendigen Kapazitätsausweitung ist es nicht sinnvoll, eine Abkehr von der induzierten Fortschreibung der Beförderungstarife vorzunehmen. Stattdessen müssen finanzielle Spielräume genutzt werden, um die wirksamen Hebel des ÖV-Angebotes zu bewegen. Ausgewogene Maßnahmen, die sowohl Anreize zur Nutzung des ÖV sowie Anreize zur Verkehrsvermeidung im Individualverkehr (IV) setzen, sind daher pauschalen Preissenkungen vorzuziehen. Der Fokus sollte nicht darauf liegen, den ÖPNV günstiger zu machen, sondern dessen Qualität zu steigern. Eine verbesserte Taktung, mehr Platz in den Fahrzeugen, Pünktlichkeit, aber auch Sauberkeit sind die entscheidenden Stellschrauben, die die Menschen dem ÖV zuführen, und nicht der günstigere Tarif – der zudem über den Verlustausgleich der Eigentümer wieder gegenfinanziert werden muss.

Alexandra Spiolek

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

Cooler Jobs – die Modernisierung der Branchenberufe

Noch bis vor wenigen Jahren mussten die Berufe in der Mobilitätsbranche „sexy“ sein – und jetzt plötzlich „cool“? Mal ehrlich: Zeitgeist kann auch nerven. Aber lassen wir die Frage einmal zu: Sind unsere Berufe in der Mobilitätswelt „cool“? Da lässt sich sicher trefflich drüber streiten, denn die Meinungen gehen ziemlich weit auseinander. Doch selbst wenn das so ist: Die verschiedenen Neuordnungen der Berufsbilder – des Eisenbahners im Betriebsdienst und des Kaufmanns im Verkehrsservice, in der nahen Perspektive auch der Fachkraft im Fahrbetrieb – bringen die Herausforderung mit sich, solche Ansprüche in ihren Modernisierungsbestrebungen zu berücksichtigen.

Branchenausbildung als entscheidungsrelevanter Attraktivitätsfaktor für Jugendliche

Was ist das eigentlich, ein cooler Beruf? Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) hat das in einer Untersuchung, in der Jugendliche im vergangenen Jahr nach ihren Entscheidungskriterien für die Berufswahl befragt worden sind, herausgefunden. Ja, da kamen auch die „Klassiker“ als Antwort: interessante und abwechslungsreiche Arbeit, gute Rahmenbedingungen, ein stimmiges Gehalt. An erster Stelle auf der persönlichen Entscheidungsskala stand aber etwas anderes: Hilft die Wahl des Berufs dabei, im eigenen sozialen Umfeld zu punkten? Ist das nicht der Fall, nehmen viele vom betreffenden Beruf Abstand, selbst dann, wenn ihnen die Arbeit gefallen würde. Zugegeben, die Befragung wurde vorrangig bei Haupt- und Realschülern gemacht. Eigentlich gut und spannend, denn sie sind die Zielgruppe vieler Ausbildungsberufe in den Verkehrsunternehmen (VU).

Berufe können fachlich letztlich nur das widerspiegeln, was die Branche benötigt und in ihrer Ziel- und Aufgabenstellung ausmacht. Es geht demnach nicht um Kosmetik, z. B. eine „coole“ Berufsbezeichnung – wenngleich diese nicht gänzlich nebensächlich ist. Berufe und Ausbildungen spiegeln stets den anforderungsbezogenen Status quo wider, haben jedoch auch den Blick in die technische und betriebliche Zukunft ihrer Branche gerichtet. Und hier wird es spannend. Elektromobile Busflotten, autonomes Fahren, Mobilitätsplattformen, vernetzte Mobilität, Verkehrswende, Nachhaltigkeit – Schlagwörter, hinter denen sich gleichermaßen attraktive und stabile, smarte und coole Zukunftskonzepte sowie wirtschaftliche Wachstumspotenziale verbergen. Wenn das die Basisfaktoren für attraktive und coole Berufe sind, dann besteht die Aufgabe der nächsten Jahre darin, solche Ausbildungen zu stricken.

Was muss getan werden?

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) hat eine Modernisierung des Berufsbildungsgesetzes (BBiG) initiiert. Auslöser sind die Digitalisierung mit ihren Anforderungen an die Arbeitswelt und die berufliche Bildung. Letztlich lassen sich vier Aspekte identifizieren, die mit der

Modernisierungsdiskussion einhergehen und die für eine attraktive und zukunftsorientierte Berufsausbildung ausschlaggebend sind.

Erstens: Jede Ausbildungsaktivität sollte eine Stärkung des Systems der beruflichen Bildung nach sich ziehen. Übersetzt heißt das: Schaffen wir mehr Ausbildungsplätze und modernisieren wir unsere Berufe im Sinne von Zukunftsfestigkeit.

Zweitens: Jede Ausbildung sollte die Anschlussfähigkeit und Durchlässigkeit für Beschäftigte in weiterführende Berufe sicherstellen. Für unsere Branche bedeutet das, in Ausbildungsberufen die fachlichen Grundlagen für attraktive berufliche Fortbildungen zu legen. Auf der horizontalen Ebene impliziert es auch, Brücken zur akademischen Bildungssäule zu bauen. Deshalb erhalten Bildungsk Kooperationen zwischen ausbildenden Unternehmen und Hochschulen einen wachsenden Stellenwert.

Drittens: Differenzierung kann Merkmal einer modernen Berufsausbildung sein. Trauen wir uns, die Neuordnung unserer Berufe zu nutzen, um innerhalb der Ausbildung einen breiten Kranz an fachbezogenen Wahlmöglichkeiten zu schaffen. Aber das allein reicht nicht: Differenzierung impliziert auch, bestehende Ausbildungszeiten kritisch und verantwortungsvoll im Sinne zeitbezogener Variabilität und Flexibilität zu hinterfragen. Die unternehmensbezogenen Bedarfe werden in beide Richtungen seit Jahren kommuniziert.

Viertens: Entscheidend für Umfang und Qualität einer berufsbezogenen Ausbildung sind letztlich immer die betrieblichen Bedarfe und Anforderungen. Das spricht für sich. Übersetzt werden muss es nicht.

Die Herausforderung für die Branche besteht darin, aus alledem etwas Vernünftiges zu machen. Etwas Cooles eben. Und Modernes. Ja, beides geht. Die nächsten drei Jahre werden es zeigen.

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

Weiteres Wachstum im „Förderdschungel“: Umsetzung neuer Förderinitiativen des Bundes

In Kommunen mit Grenzwertüberschreitungen bei der Luftqualität und medial war der Umgang mit den drohenden Fahrverboten eines der Topthemen im Jahr 2018. Bahnen und Busse leisten bereits heute einen großen Beitrag zur Lösung kommunaler Verkehrsprobleme – egal ob bei CO₂- oder Schadstoffemissionen. Dennoch steht bei den neuen Förderinitiativen im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft“ insbesondere der ÖPNV im Fokus, auf den die Kommunen direkten Zugriff haben. Dies fordert von allen Beteiligten enorme Kraftanstrengungen.

Umsetzung des Sofortprogramms

Im Rahmen mehrerer Dieseltage hat die Bundesregierung im Jahr 2017 ein mit 1 Mrd. Euro dotiertes „Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020“ aufgelegt, mit dem Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, insbesondere in den von NO₂-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen, umgesetzt werden sollen. Im Jahr 2018 erfolgte die Operationalisierung des Sofortprogramms, an der mehrere Bundesministerien und Projektträger beteiligt sind. Im Jahresverlauf wurden daher mehrere branchenrelevante Förderrichtlinien veröffentlicht, zum Beispiel:

- Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobusen im ÖPNV,
- Förderrichtlinie Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme und
- Förderrichtlinie Nachrüstung von Dieselnissen im ÖPNV.

Informationsangebote des VDV

So hat im Jahresverlauf das Wachstum im „Förderdschungel“ weiter zugenommen. Hinzu kommen mitunter kurzfristige und erklärungsbedürftige Förderaufrufe, Änderungen von Förderbedingungen, überzeichnete Programme oder Auflagen, um die Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung einzuhalten. Diese unnötigen administrativen Hürden erfordern auch in den Verkehrsunternehmen und -verbänden in zunehmendem Maße personelle Ressourcen und spezialisierte Mitarbeiter.

Dabei ist es schwierig, allein den Überblick zu behalten. Der VDV begleitet seine Mitglieder dabei aktiv mit der Themenseite Fördermittel im VDV-Mitgliederbereich, die im Jahresverlauf weiter gewachsen ist. Darüber hinaus bietet der VDV den Mitarbeitern aus den Finanzierungs- und Investitionsabteilungen ein Netzwerk für einen offenen, praxisorientierten Erfahrungsaustausch sowie ein neues Förder-Forum zum direkten fachlichen Austausch untereinander.

Neue Förderinitiativen des Bundes ab 2019

Auch im Jahr 2019 starten mehrere Bundesministerien abseits des Verkehrsbereichs eine Reihe interessanter und zum Teil mehrjähriger Förder-

initiativen, auf die Verkehrsunternehmen aus allen Kommunen sowie aus ländlichen Räumen einen Blick werfen sollten, zum Beispiel:

- Kommunalrichtlinie mit breiterem Förderkatalog,
- Modellprojekte Smart Cities,
- Kommunen nachhaltig Mobil 2025,
- kommunale Klimaschutz-Modellprojekte.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung im Koalitionsvertrag die Fortschreibung des Sofortprogramms bekundet und zum Jahresende 2018 in einem weiteren Gipfel die Aufstockung der Mittel auf 1,5 Mrd. Euro beschlossen.

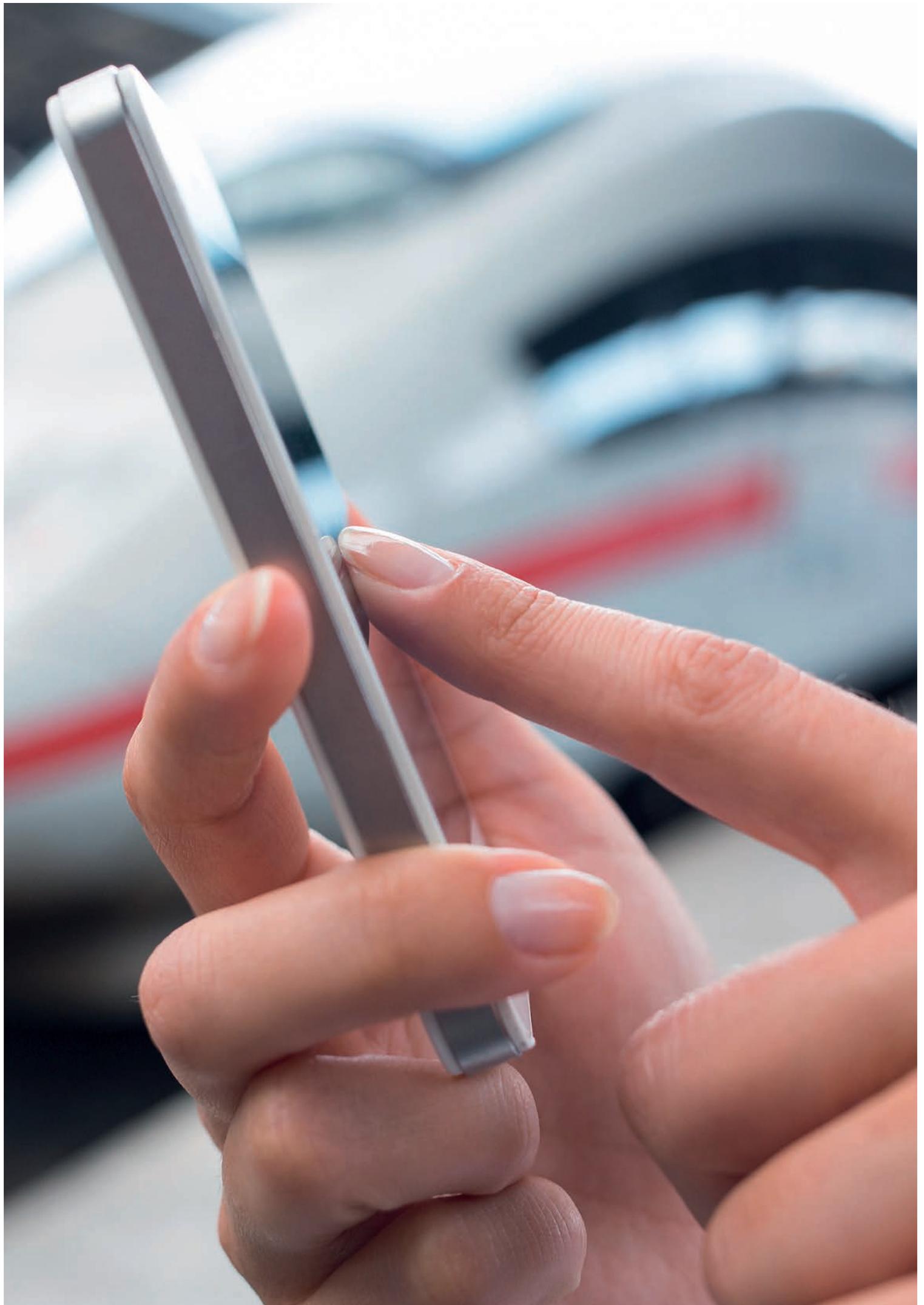
Sorgenkind ÖPNV-Förderung der Länder

Neben den zusätzlichen Förderinitiativen des Bundes für Mobilität, die zu begrüßen sind, darf gerade im Jahr 2019 die reguläre investive ÖPNV-Förderung der Länder nicht aus dem Blick geraten. Bislang fördern sie aus den Entflechtungsmitteln des Bundes in erheblichem Umfang die ÖPNV-Infrastruktur, wie emissionsarme Linienbusse, Straßen- und Stadtbahnen, Haltestellen, Schienenwege, Busspuren oder Barrierefreiheit. Dieses wurzelgleiche Fundament der ÖPNV-Finanzierung endet zum 31. Dezember 2019, da die Entflechtungsmittel zu diesem Datum auslaufen.

Mit der Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs erhalten die Länder ab 2020 mehr Umsatzsteuer vom Bund und profitieren von der positiven Entwicklung des Umsatzsteueraufkommens. Nur Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Hessen und Berlin haben bislang landesrechtliche Nachfolgeregelungen verabschiedet und stellen nach 2019 Landesmittel für ÖPNV-Investitionen bereit. Die Entwicklungen in Berlin dürfen nicht den Blick darauf verstellen, dass der ÖPNV eine originäre Landesaufgabe bleibt, zu der die Länder weiterhin ihren Beitrag leisten müssen.

Meinhard Zistel

*ÖPNV-Finanzierung, Demografie
und ländliche Räume*
T 0221 57979-143
zistel@vdv.de



Zukunftsfähiger ÖPNV: ein Blick auf die Branchendaten

Der ÖPNV leistet in der Gesellschaft einen unentbehrlichen Beitrag zur Mobilitätsversorgung, zur Erreichung der Klimaziele und zur Verbesserung der allgemeinen Lebensqualität. Eine weitere Verlagerung von Verkehr auf öffentliche Verkehrsmittel ist das erklärte Ziel der politischen Entscheidungsträger. Eine kundenorientierte und zukunftsfähige Angebotsgestaltung, die Gestaltung regionaler und überregionaler Rahmenbedingungen und eine tragfähige Finanzierung sind unabdingbar.

Der ÖPNV leistet durch eine flächendeckende und bezahlbare Versorgung der Bevölkerung mit Mobilitätsangeboten einen unverzichtbaren Beitrag: zu einer hohen Lebensqualität, zur sozialen Teilhabe, zur Attraktivität von Wirtschaftsstandorten, zur Entlastung der Straßen und nicht zuletzt zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Reinhaltung der Luft.

Klimavorteil CO₂-Emission: 10,5 Mio. t gespart

Der ÖPNV erbringt jährlich eine Verkehrsleistung von 110 Mrd. Personenkilometern (Pkm; Quelle: amtliche Statistik). Würde die Leistung mit dem Pkw erbracht, würde eine Treibhausgasemission (CO₂-Äquivalente) von 17,7 Mio. t entstehen. Der ÖPNV verursacht mit 7,2 Mio. t deutlich weniger Emissionen – eine Ersparnis von 10,5 Mio. t. Bei den Stickoxiden ergibt sich eine Minderbelastung von 21 642 t. Die vom Umweltbundesamt (UBA) für 2017 veröffentlichten Emissionswerte je Pkm (Transport Emission Model (TREMODO)) weisen eine weitere Verbesserung der Treibhausgasemissionen im SPNV aus (minus 5 Prozent zum Vorjahr). Bei Linienbussen reduzierten sich die ausgewiesenen Stickoxidemissionen sogar um 13 Prozent.

Nachfrage: 138 Fahrten je Einwohner

Die Fahrgäste wissen die Vorteile des ÖPNV zu schätzen – die Nachfrage steigt. Im Jahr 2017 stieg jeder Einwohner durchschnittlich 138-mal in Bus oder Bahn – im Jahr 2008 waren es noch 129 Einsteige (plus 7,7 Prozent). In Ballungsgebieten lag die durchschnittliche Nutzung sogar bei 220 Fahrten je Einwohner. Insgesamt beförderte die ÖPNV-Branche im Jahr 2017 11,3 Mrd. Fahrgäste (Unternehmen des VDV: 10,3 Mrd.). Dabei stiegen 41 Prozent der Einwohner mindestens einmal im Monat in öffentliche Verkehrsmittel ein.

Insgesamt werden 10 Prozent aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt (Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD)) – Tendenz steigend. Betrachtet man die Verkehrsleistung in Pkm, fällt der Anteil mit 19 Prozent deutlich höher aus. 2016 verfügte knapp ein Viertel der erwachsenen Bevölkerung über keinen eigenen Pkw. Für viele Schüler, Studenten, Auszubildende und Berufstätige ohne eigenen Pkw ist der ÖPNV unentbehrlich, um weitere Wege zurückzulegen. 32 Prozent der Berufstätigen ohne Pkw legten ihre Wege mit dem

ÖPNV zurück. Dabei hängt die Nutzung nicht in erster Linie vom Einkommen ab: In allen Einkommensschichten werden mindestens 9 Prozent der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt.

Im ÖPNV-Kundenbarometer werden die Fahrgäste regelmäßig nach ihren Erwartungen an das ÖPNV-Angebot und ihrer Zufriedenheit mit diesem gefragt (Globalzufriedenheit 2018: Note 2,88). Die Bedeutung beinahe aller Leistungsaspekte ist aus Kundensicht gestiegen. Dabei ist aus Sicht der Kunden bei Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und beim Preis-Leistungs-Verhältnis noch Luft nach oben. Mit der Schnelligkeit der Beförderung, dem Linien- und Streckennetz und der Sicherheit im Fahrzeug und an Haltestellen sind sie zufrieden. Wünschenswert aus Kundensicht wären mehr Transparenz im Tarifsystem und eine bessere Information bei Störungen. Mit der persönlichen Beratung, dem elektronischen Ticket und dem Handy-Ticket sind die Kunden sehr zufrieden. Die Ergebnisse werden bei Verbesserungen des Angebots berücksichtigt.

Digitale Vertriebswege: 181 Mio. Euro

Die Verkehrsunternehmen (VU) haben in den vergangenen Jahren die digitalen Vertriebskanäle deutlich ausgebaut. Mehr als 10 Prozent des Umsatzes der Einzel- und Mehrfahrkarten (181 Mio. Euro) werden bereits auf diesem Weg eingenommen. Besonders junge Kunden schätzen diese Möglichkeiten. So nutzten gemäß MiD-Studie 2017 ein Viertel der 20- bis 29-jährigen Fahrgäste digitale Mobilitätskanäle zum Fahrkartenerwerb und drei Viertel dieser Fahrgastgruppe digitale Auskunftsdienste (Fahrplandaten und bei Störungen). Bei Kunden mit Smartphone berichteten 42 Prozent über eine WLAN-Verfügbarkeit auf ihren Wegen im ÖPNV – Tendenz steigend. Die Unternehmen arbeiten ebenfalls an der besseren Verfügbarkeit von Echtzeitdaten (u. a. für Störungsauskunft); eine Verfügbarkeit von knapp einem Viertel der Echtzeitdatensätze lässt – wie das Kundenbarometer zeigt – derzeit noch Kundenwünsche offen.

Angebot: 5 990 Platzkilometer je Einwohner

Das Beförderungsangebot je Einwohner ist in den vergangenen zehn Jahren um 5,8 Prozent gestiegen (2017: 5 990 Platzkilometer je Einwohner, 496 Mrd.

Platzkilometer gesamt). Dabei ist das Netz der Bus- und Bahnhaltestellen unterschiedlich dicht geknüpft. 92 Prozent der Bevölkerung finden innerhalb von 600 Metern Entfernung von ihrer Wohnung eine der rund 217 000 Haltestellen (BBSR-Analysen KOMPAKT 08/2018). In Ballungsgebieten kann mit den traditionellen Angeboten eine flexible und bedarfsgerechte Mobilität bereitgestellt werden. Die Kapazitätsgrenzen sind vielerorts allerdings erreicht. In besonders dünn besiedelten Gebieten ist die Versorgung allein mit traditionellen Angeboten häufig schwierig. Viele Unternehmen haben ihr Leistungsspektrum um On-Demand-Angebote (2017: 123 Unternehmen) und multimodale Angebote (2017: 24 Angebote) erweitert.

Angebotsausweitungen und -verbesserungen müssen finanziert werden. Sowohl notwendige Erweiterungs- und Ersatzinvestitionen als auch Investitionen in Zukunftstechnologien sind dringend erforderlich. Besonders zu Buche schlagen derzeit ebenfalls die zunehmenden Personalaufwendungen – mit Steigerungsraten von 4 bis 5 Prozent. Tarifsteigerungen, Fachkräftemangel und der Bedarf an höher qualifizierten Fachkräften sind spürbar. Die wichtigste Säule zur Finanzierung der Mehraufwendungen sind die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf.

Beitrag des Fahrgastes: 1,11 Euro je Fahrt

Durchschnittlich zahlt der Fahrgast 1,11 Euro je Fahrt durch den Erwerb des Fahrausweises (VDV, über alle Fahrausweisarten). Dabei werden drei Viertel der Fahrten mit Zeitkarten (Wochen-, Monats- oder Jahreskarte) getätigt. Der Anteil der Zeitkartenbesitzer an den Kunden insgesamt liegt bei 33 Prozent. Die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf wiesen in den vergangenen zehn Jahren eine jährliche Steigerung von durchschnittlich 2,5 Prozent auf. Vielerorts werden deutlich günstigere ÖPNV-Tarife diskutiert (z. B. 365-Euro-Ticket). Je geringer der Anteil der Nutzerfinanzierung ausfällt, desto mehr verlagert sich die Finanzierung auf die öffentliche Hand.

Beitrag der öffentlichen Hand: 0,82 Euro je Fahrt

Jede Fahrt im ÖPNV wird derzeit mit durchschnittlich 0,82 Euro durch die öffentliche Hand mitfinanziert (ohne Investitionszuschüsse). Von den 9,4 Mrd. Euro öffentlichen Zahlungen für den Betrieb des ÖPNV stammen 68 Prozent aus Regionalisierungsmitteln (Reg.-Mittel; vorrangig für den SPNV). Auf den Einwohner umgerechnet ergeben sich Beiträge der öffentlichen Hand für den Betrieb in Höhe von 113,5 Euro (u. a. Reg.-Mittel, Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr, steuerlicher Querverbund) und für Investitionen in Höhe von 19,30 Euro (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz(GVFG)-Bundesprogramm, Entflechtungsmittel, Reg.-Mittel). Ein finanzielles Engagement, das sich lohnt. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des ÖPNV übersteigt die Höhe der für den Betrieb eingesetzten Mittel durchschnittlich um den Faktor 3,8. Jeder Euro des ÖPNV kommt somit drei- bis vierfach zurück.

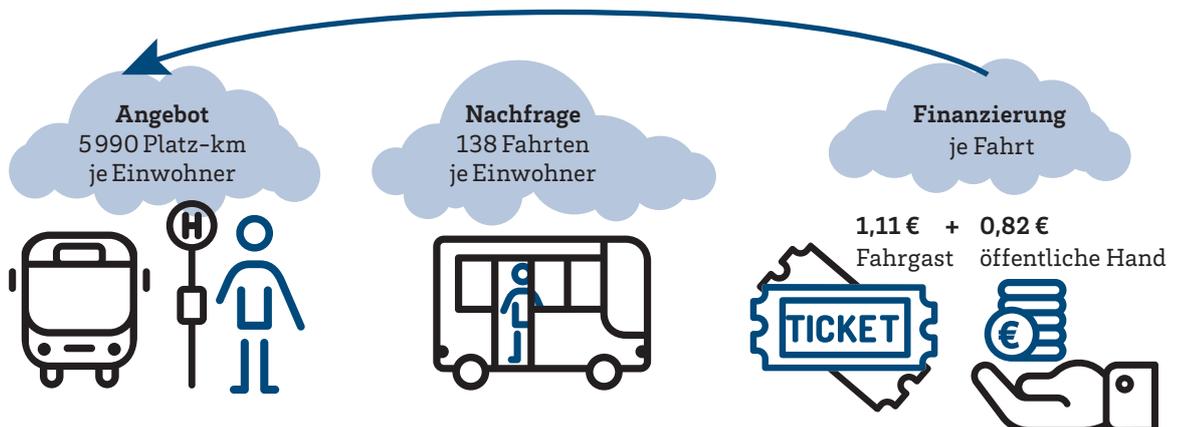
Starke Partner für die Verkehrswende

Eine Verkehrswende ist nur mit gebündelten Kräften zu realisieren: Eine kundenorientierte Angebotsgestaltung liegt in der Verantwortung der Aufgabenträger und der VU. Die zahlenden Fahrgäste sollten mit dem Kauf eines Fahrscheins einen angemessenen Beitrag für ihre Beförderung übernehmen. Die öffentliche Hand hat die Aufgabe, die politisch gewünschten Mehrleistungen zu definieren und entsprechend finanziell abzugelten. Eine geeignete Parkraumbewirtschaftung, separate Fahrspuren für Linienbusse, integrierte Verkehrsleitsysteme und eine ÖPNV-freundliche Stadtentwicklung sind einige sinnvolle Maßnahmen für eine Verkehrswende. Für die Gestaltung der Rahmenbedingungen und die öffentliche Kofinanzierung sind die regionalen und überregionalen politischen Entscheidungsträger als Partner gefragt.

Marga Weiß

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

Angaben je Einwohner bei Angebot und Nachfrage, bei Finanzierung je Fahrt



Anstieg im Nettoertrag kann die steigenden Aufwendungen für Personal und Abschreibungen nicht mehr auffangen

Die Mitgliedsunternehmen im ÖPNV hatten im Berichtsjahr steigende Aufwendungen für Personal, aber auch für Abschreibungen zu verzeichnen. Die öffentliche Hand beteiligte sich wieder stärker durch höhere finanzielle Leistungen.

Basis der folgenden Betrachtung ist die jährliche Erhebung zur handelsrechtlichen Gewinn- und Verlust-Rechnung. Diese Erhebung liefert allgemeine Erkenntnisse zur wirtschaftlichen Entwicklung der Mitgliedsunternehmen im ÖPNV (ohne Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der DB-Gruppe) im Zeitverlauf und zur Beteiligung der öffentlichen Hand. Eine gängige Kennzahl zur Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung der Verkehrsunternehmen (VU) ist der Kostendeckungsgrad. Hierzu wird dem Nettoertrag der Gesamtaufwand gegenübergestellt. Der Nettoertrag umfasst alle Erträge ohne die finanziellen Leistungen der öffentlichen Hand mit Ausnahme der Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr und die Erstattungszahlungen nach Sozialgesetzbuch für Fahrten Schwerbehinderter.

Seit mehreren Jahren ist der Kostendeckungsgrad rückläufig. Für das Berichtsjahr 2017 lag er bei bundesweit durchschnittlich 75,6 Prozent. Die öffentliche Hand beteiligte sich an der Leistungserstellung (z. B. in Form von Bestellerentgelten oder durch den steuerlichen Querverbund) mit der Übernahme von fast einem Viertel der Aufwendungen.

Auf der Aufwandsseite waren die Entwicklungen der Personalaufwendungen (plus 229 Mio. Euro) und der Abschreibungen (plus 87 Mio. Euro) bestimmend. Um die Leistungserbringung der VU gewährleisten zu können, wurden vermehrt Arbeitskräfte eingestellt. Zudem wurden gemäß der Tarifverträge Nahverkehr (TV-N) die Entgelte der Beschäftigten erhöht; bspw. erfolgte in NRW und Bayern eine Erhöhung um 2,4 Prozent, in Berlin um 2,5 Prozent. Daher nahmen die Aufwendungen für

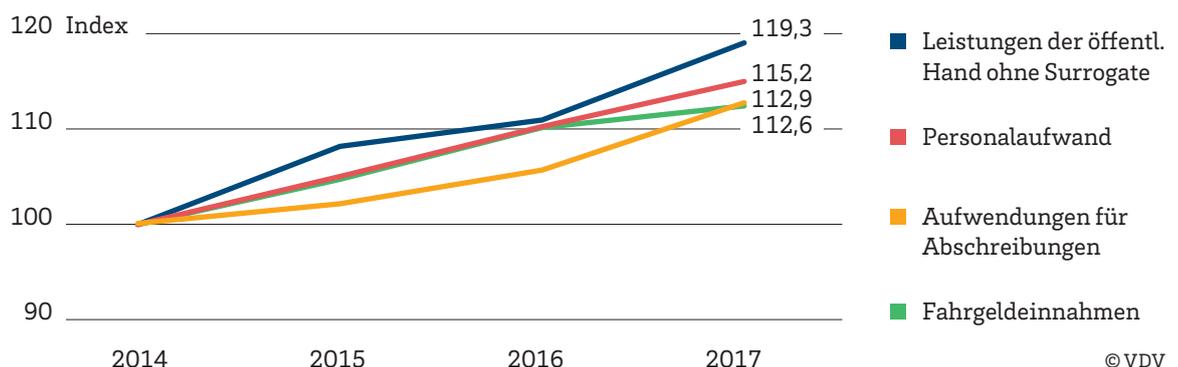
Personal weiter zu um durchschnittlich 4,4 Prozent. Auch zukünftig ist mit steigenden Personalaufwendungen zu rechnen. Laut einer Umfrage des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gehen fast 50 Prozent der Unternehmen von steigendem Personalbedarf aus, auch über das Jahr 2025 hinaus.

38,6 Prozent der Gesamtaufwendungen entfielen auf Personalaufwendungen. Dieser Anteil war gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Der Anteil der Materialaufwendungen an den Gesamtaufwendungen betrug 39 Prozent. Die Höhe der Aufwendungen für Material war nahezu konstant geblieben. Wegen vermehrter Investitionen, vor allem in Fahrzeuge, stiegen die Aufwendungen für Abschreibungen deutlich an (plus 6,8 Prozent). Sie hatten einen Anteil von 9,6 Prozent an den Gesamtaufwendungen.

Wachsende Fahrgastzahlen und erhöhte Fahrpreise (mehrere Verbände meldeten Tarifierhöhungen zwischen 1,4 und rund 3 Prozent) führten zu steigenden Fahrgeldeinnahmen um 2,1 Prozent (146 Mio. Euro). Die Veränderungsrate der Fahrgeldeinnahmen ist geringer als in den Vorjahren (siehe Abbildung). Die Steigerungsraten für Personalaufwendungen und Abschreibungen sind hingegen deutlich höher. Da die Aufwendungen insgesamt stärker gestiegen sind als der Nettoertrag, nahm die Leistung der öffentlichen Hand in den letzten Jahren wieder deutlich zu.

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

Ausgewählte Indizes 2014 bis 2017



Verkehrsverhalten und Modal-Split – MiD 2017

Seit Herbst 2018 liegen detaillierte Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) vor, der weltweit größten Haushaltsbefragung zum Thema Alltagsmobilität. Die Vorgängerstudien stammen aus den Jahren 2002 und 2008. Ergänzt werden diese punktuellen Betrachtungen über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung u. a. durch das Deutsche Mobilitätspanel (MOP), das seit 1994 jährlich entsprechende Daten in einem deutlich geringeren Stichprobenumfang sammelt.

Methodik

Die Erhebung wurde zwischen Mai 2016 und September 2017 durchgeführt. Einschließlich der zahlreichen Aufstocker (Verkehrsverbünde, Städte und Regionen, Bundesländer) wurden 155 000 Haushalte befragt; 120 000 der geführten Interviews wurden von den regionalen Partnern finanziert. In jedem dieser Haushalte wurden die zugehörigen Personen an einem für ihr Verkehrsverhalten typischen Stichtag befragt. Um eine möglichst breite Akzeptanz zu erreichen, wählten die Verantwortlichen den sog. Triple-Frame-Ansatz, d. h., die Befragungen wurden schriftlich, telefonisch und online durchgeführt.

Erstmals kam eine Raumtypisierung zur Anwendung, die sich nicht mehr an Verwaltungseinheiten (Kreisen, Ländern) orientiert, sondern die Betrachtung von maximal 17 Typen – differenziert nach sinnvollen, realen Verkehrsräumen und -beziehungen – ermöglicht. Standardmäßig ausgewiesen werden davon sieben verschiedene Raumtypen, vier der Stadtregion und drei der ländlichen Region zugehörig.

Wegen der neuen methodischen Ansätze ist ein Vergleich mit den Vorgängererhebungen nur eingeschränkt möglich. Zurzeit wird deshalb eine Revision der Ergebnisse von 2002 und 2008 geprüft.

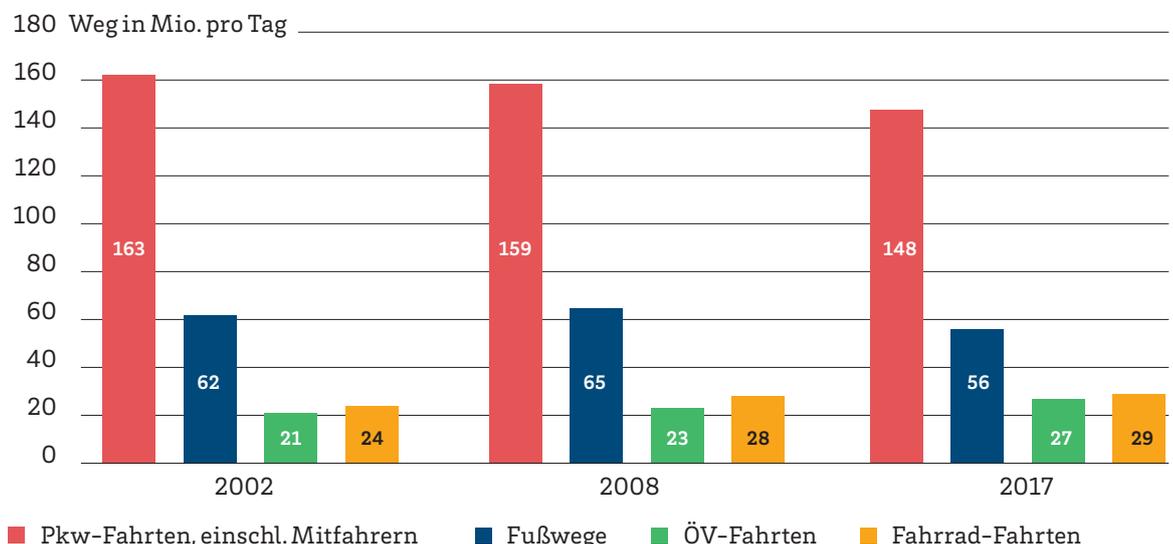
Zentrale Ergebnisse

Für viele zunächst überraschend ergab die aktuelle Befragung gegenüber den beiden Vorgängerstudien eine insgesamt geringere tägliche Wegeanzahl (2008: 3,4 Wege; 2017: 3,1 Wege). Die Gründe dafür liegen jedoch auf der Hand: Zunahme des Anteils immobiler Hochbetagter an der Bevölkerung, zunehmende Verbreitung von Ganztagschulen, geändertes Freizeitverhalten insbesondere der jüngeren Generation, Zunahme des Onlineeinkaufs sowie die Verbreitung von Homeoffices.

Während sich die Anzahl der Pkw-Fahrten und Fußwege rückläufig entwickelte, nahm die absolute Anzahl trotz der insgesamt rückläufigen Wegeanzahl bei Bussen und Bahnen sowie auch beim Fahrrad zu.

Die zurückgelegte Strecke pro Tag ist mit 39 km pro Person gegenüber 2008 unverändert geblieben. Trotz der rückläufigen Wegeanzahl stieg die Verkehrsleistung pro Tag demnach von 3 100 auf 3 200 Mio. Pkm an. Der Trend zum öffentlichen Verkehr (ÖV) wird durch die längeren Reiseweiten, die mit diesem Verkehrsträger zurückgelegt werden, bei der Verkehrsleistung besonders deutlich. Mit dem ÖV zurückgelegte Pkm stiegen von 481 (2008) auf 602 Mio. (2017) um 25 Prozent an.

1 Tägliche Wege nach Verkehrsträgern



Quelle: MiD 2017, VDV

Modal Split

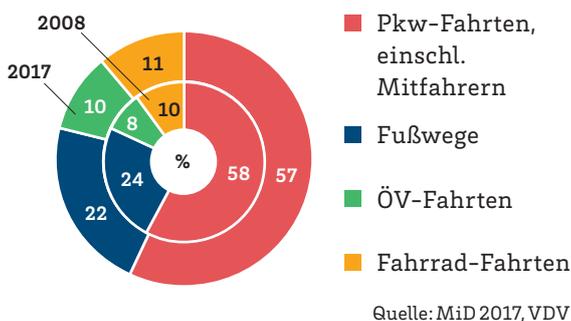
Gern wird von Entscheidungsträgern die Verteilung des Aufkommens und/oder der Leistung auf die am Verkehrsgeschehen Beteiligten, der Modal Split, zitiert. Diese Größe bedarf jedoch immer der Einordnung, da sie das wirkliche Verkehrsgeschehen nicht ausdifferenziert genug abbildet.

So hat sich der Anteil des ÖV am Personenverkehr zwar nur um 2 Prozentpunkte erhöht, doch durch die Hinzuziehung der Fahrgastentwicklung im Verhältnis zur Bevölkerung entsteht ein vollständigeres Bild, das das Wachstumspotenzial der Branche deutlich macht.

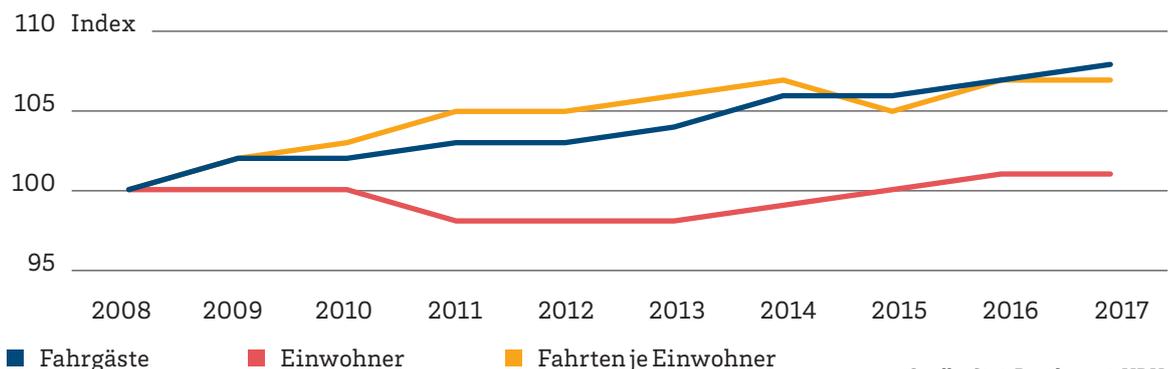
Je nach Fragestellung kann es sinnvoll sein, sich von der eindimensionalen Zuordnung zu einem bestimmten Verkehrsträger zu lösen. So gibt es zunehmend Ansätze, den Umweltverbund (ÖV, Fahrrad, Fußwege) als Einheit zu betrachten, für die sich für das Jahr 2017 ein Anteil von immerhin 43 Prozent ergibt. Die übrigen 57 Prozent verteilen sich auf Pkw-Selbstfahrer (43 Prozent) und Pkw-Mitfahrer (14 Prozent).

Die Landschaft der am Verkehrsgeschehen Beteiligten wird zudem immer bunter. Es agieren zunehmend Mischformen auf dem Markt, die nicht eindeutig einem Verkehrsträger zuzuordnen sind. Das tatsächliche Verkehrsverhalten der Bevölkerung ist sehr viel flexibler, als es in einer Modal-Split-Darstellung zum Ausdruck gebracht werden kann. Diverse Faktoren wie Wohnort/Erreichbarkeit, Lebenssituation, Alter und Fahrtzweck sind heute für die Verkehrsmittelwahl ausschlaggebend.

2 Modal-Split



3 ÖPNV-Fahrten je Einwohner



Nicht selten sind an einer Wegeketten verschiedene Verkehrsmittel beteiligt.

Daher ergibt es Sinn, der Frage nachzugehen: Was bestimmt unser Verkehrsverhalten?

Siedlungsstruktur

Wesentlich für das Verkehrsverhalten ist die Wohnortsituation der mobilen Bevölkerung. Bereits in der Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Raumtypen. Je zentraler die Wohnlage, umso geringer der Motorisierungsgrad. Pedelecs erfreuen sich vor allem in ländlichen Regionen zunehmender Beliebtheit, während die Ausstattung mit Fahrrädern auch und vor allem in städtischer Siedlungsstruktur verbreitet ist. Hier kommt es offensichtlich in erster Linie auf die lokalen Bedingungen wie den Ausbau von Radwegen an.

Sharing-Angebote spielen in ländlichen Gebieten bisher eine zu vernachlässigende Rolle, während sie in Metropolen bereits zweistellige Werte erreichen. Spitzenreiter ist Hamburg mit einem Anteil an Car-sharing-Mitgliedern an der Bevölkerung von 20 Prozent, gefolgt von Berlin mit 16 Prozent.

In Dörfern, Kleinstädten und ländlichen Regionen beheimatete Verkehrsteilnehmer legen gegenüber Großstädtern unterschiedliche tägliche Entfernungen mit dem Pkw zurück, geringere in Metropolen, längere in ländlichen Gebieten. Betrachtet man allerdings die Fahrleistungsanteile ab 100 km, so kehrt sich dieses Verhältnis um (37 Prozent in Metropolen, 21 Prozent in ländlichen Regionen). Das bedeutet: Landbewohner fahren häufiger, dafür aber kürzere Strecken mit dem Pkw, als es Städter tun.

Sozioökonomischer Status

Der sozioökonomische Status wird am Einkommen sowie am Bildungsabschluss der befragten Personen gemessen.

Die durchschnittlichen täglichen Pendelwege zum Arbeitsplatz nehmen mit größer werdendem ökonomischem Status eines Haushalts zu. Während er bei sehr niedrigem Status nur 12 km beträgt, steigt die zurückzulegende Entfernung kontinuierlich an und erlangt bei sehr hohem Status einen

4 Verkehrsspezifische Kennziffern nach Raumtypen

Regionalstatistische Raumtypen (RegioStar7)	Pkw pro 1000 Einwohner	Fahrräder je 1000 Einwohner	Fahrräder	Berufspendler - Ø Entfernung der Wege zwischen zuhause und Arbeit in km	Mittlere Unterwegszeit in Minuten	Haushalte mit Carsharing-Mitgliedsch. in Prozent	ÖV als Hauptverkehrsmittel in Prozent
vier Stadtregionen							
Metropole	361	23	907	13	90	14	20
Regiopole und Großstadt	446	44	866	14	82	5	12
Mittelstadt, städt. Raum	548	58	890	17	78	2	8
kleinstädtischer, dörtl. Raum	605	62	921	19	79	1	7
drei ländliche Regionen							
zentrale Stadt	499	58	906	14	79	2	7
Mittelstadt, städt. Raum	556	61	846	15	73	1	6
kleinstädtischer, dörtl. Raum	607	60	848	19	73	1	5
Ø Deutschland	527	51	880	16	79	5	10

Quelle: MiD 2017, VDV

Durchschnitt von 18 km. Die Nutzung von Homeoffices findet hier ebenfalls (21 Prozent) ihren Höhepunkt. Ebenso ist der Anteil an Dienstwegen und an Fernpendlern in diesen Personengruppen am höchsten.

Beim Modal Split gibt es, abgesehen von den statusmäßig als „sehr niedrig“ eingestuften Verkehrsteilnehmern, die mit 15 Prozent ÖV-Nutzung signifikant über dem Durchschnitt liegen, keine gravierenden Verhaltensunterschiede zwischen den Haushaltstypen. Betrachtet man allerdings das Merkmal „übliche Verkehrsmittelnutzung“, so ist zu beobachten, dass mit zunehmendem ökonomischem Status grundsätzlich die Affinität zum Autofahren steigt und die ÖV-Nutzung sinkt. Interessant ist allerdings, dass auch die Neigung zur flexiblen Verkehrsmittelwahl und damit die Bereitschaft zur Multimodalität zunehmen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ermittelte, dass das durchschnittliche Alter von Pkw seit 2008 um

1,4 Jahre auf 9,4 Jahre im Jahr 2018 gestiegen ist. Es mag an sinkenden finanziellen Mitteln der Haushalte zur Beschaffung von Neuwagen liegen, mindestens ebenso wahrscheinlich ist jedoch, dass das Auto seine Funktion als Statussymbol tendenziell zu verlieren scheint.

Auch für die Betrachtung weiterer Bevölkerungsgruppen, z. B. differenziert nach Alter, liefert die Studie MiD aussagefähiges Material. So offenbart sie, dass sich Jüngere (bis 17 Jahre) sowie Ältere (ab 75 Jahren) täglich lediglich 65 bzw. 63 Minuten außer Haus befinden, während der Durchschnitt der Bevölkerung täglich 79 Minuten unterwegs ist. Auch im Hinblick auf andere Gewohnheiten unterscheiden sich die verschiedenen Altersgruppen teilweise signifikant.

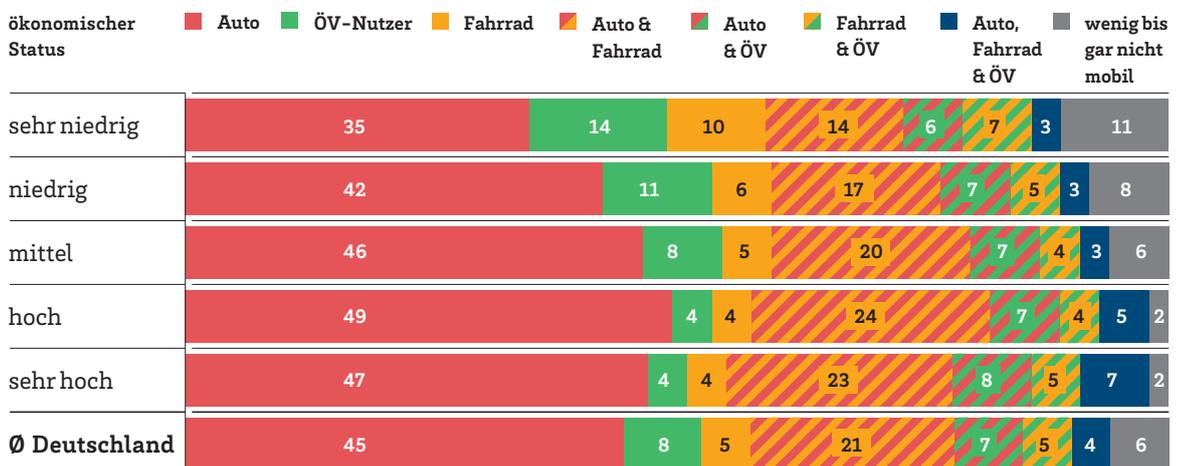
Ursula Dziambor

Statistik

T 0221 57979-113

dziambor@vdv.de

5 Übliche Verkehrsmittelnutzung nach ökonomischem Status in Prozent



Quelle: MiD 2017, VDV

Eisenbahnpersonenverkehr 2019: Alles o.k.?

Nach 25 Jahren Bahnreform scheint Ernüchterung angebracht – zwischen Erwartungen, Leistungsversprechen und Realität werden die Gräben breiter. Für die Probleme im Eisenbahnpersonenverkehr gibt es weder einfache Erklärungen noch einfache Abhilfe.

Mit öffentlicher Verantwortung vor Ort, hinreichender Finanzierung, Wettbewerb, Eigenverantwortung und unternehmerischen Entwicklungsperspektiven wurde ein geeignetes Grundgerüst für einen „Neustart Bahn“ geschaffen. Zunächst schien das Konzept aufzugehen: sukzessive Weiterentwicklung regionaler Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Etablierung wettbewerblicher Verfahren, Anbietervielfalt, sinkende Preise und nicht zuletzt ein ehemaliger Monopolist, der sich unter neuen Bedingungen neu ausrichten musste und konnte.

In jüngerer Zeit jedoch hat das Renommee der Bahnen gelitten: Zugausfälle, Qualitätsmängel, Informationsdefizite, Tarifierhöhungen, Zuständigkeitsgerangel, Kritik an Schadstoff- und Geräuschemissionen usw. Bedauerlich, dass das Positive der letzten zweieinhalb Jahrzehnte in den Hintergrund zu rücken droht. Bedauerlich ist auch, dass die Debatte um die Unzulänglichkeiten des Systems in einer Zeit zu führen ist, in der der öffentliche Verkehr den Rückenwind erhält, der ihm gerecht wird.

Gerade weil der Schienenverkehr ein wesentlicher Baustein des Systems und damit der Verkehrswende ist, sind die Erwartungen ebenso groß wie legitim. Es ist insofern nachvollziehbar, dass bereits Alternativstrategien entworfen werden, die auf ein stärkeres Durchregieren der öffentlichen Hand setzen. Man sollte jedoch nicht dem Trugschluss erliegen, mit Maßnahmen wie einer vollständigen oder partiellen Re-Verstaatlichung werde sich das System „über Nacht“ zum Besseren entwickeln. Denn die wesentlichen Probleme löst man damit nicht:

- Über Jahre angesammelte infrastrukturelle Unzulänglichkeiten wie fehlende Kapazitäten und fehlende Redundanzen sind ein K.o.-Kriterium für den gesamten Sektor. Ein stärkeres Engagement des Bundes ist zwingend, um vor allem den Marktführer DB Netz in die Lage zu versetzen, sich im Dienste des Gesamtsystems über rein betriebswirtschaftliche Zwänge hinwegzusetzen. Außerdem müssen Infrastrukturmaßnahmen deutlich schneller realisiert werden können. Je stärker dieser Prozess beschleunigt werden kann, desto schneller werden spürbare, durchgreifende Verbesserungen möglich.
- Personalmangel ist mittlerweile zu einem beherrschenden Thema geworden, weil es dort ansetzt,

wo es auf absehbare Zeit nicht kompensiert werden kann. Und auch dort, wo im ersten Jahrzehnt der Bahnreform bewusst rationalisiert wurde. In Konkurrenz zu anderen Branchen besteht kaum Spielraum, z. B. mit höheren Löhnen zu überzeugen. Angesichts eines weitgehend über den Preis gesteuerten Vergabeverhaltens, gar flankiert von Forderungen nach Null- oder Nahe-null-Tarifen im ÖPNV, eine unglückliche Gemengelage.

- Innovationen und progressive Angebotsgestaltung sind selbstverständliche Erwartung der Kunden. Die im SPNV üblichen Vertragslaufzeiten jedoch machen kurzfristige Reaktionen zur besonderen Herausforderung. Angesichts deutlich kürzerer Zyklen als bei der Konkurrenz ist Problembewusstsein gefordert und die Bereitschaft, bestehende Lösungsansätze rechtzeitig zu nutzen.
 - Unerheblich, ob es sich um verzögerte Inbetriebnahmen, verbesserungsbedürftige Fertigungsqualitäten oder sonstige Störanfälligkeiten im laufenden Betrieb handelt: Ohne Betriebsmittel kein Betrieb. Insofern trifft die mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit unmittelbar und sofort – unabhängig davon, ob und ggf. wie weit die öffentliche Hand steuernd eingreift.
- Alle Marktpartner haben jetzt – und möglicherweise nur noch jetzt – die Chance, selbst gegenzusteuern, indem
- Politik und Verwaltung sich nicht nur zum Eisenbahnpersonenverkehr bekennen, sondern auch konsequent danach handeln,
 - Aufgabenträger offensiver Verantwortung für das übernehmen, was sie am Markt bestellen,
 - Eisenbahnen ihre eigenen Potenziale kritisch hinterfragen und zügig umsetzen.

Der nächste Schuss muss sitzen!

Dr. Heike Höhnscheid

Eisenbahnpersonenverkehr, Regulierung

T 0221 57979-115

hoehnscheid@vdv.de

Breites Bündnis pro Gleisanschluss gestartet

Es existieren wohl nur noch etwa 2 000 Gleisanschlüsse von Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen. 1997 zählte die VDV-Statistik ca. 11 000 dieser wichtigen Zugangsstellen. Eng verbunden mit den Gleisanschlüssen ist der Einzelwagenverkehr, der ebenfalls an Bedeutung verloren hat. Damit stellt sich die Frage, ob eine Verkehrsverlagerung mit wenigen Gleisanschlüssen und einem beschränkten Einzelwagenangebot überhaupt gelingen kann. Wenn nicht, ist es höchste Eisenbahn für einen Kurswechsel.

Die Beförderung von Einzelwagen/Wagengruppen war früher das Rückgrat der Schiene. Mittlerweile ist dieses Transportsystem hinter den Ganzzügen und dem konstant wachsenden kombinierten Verkehr (KV) zurückgefallen. Letzterer ist heute schon das stärkste Segment mit einem Anteil von über 40 Prozent der Verkehrsleistung auf der Schiene und kommt (weitestgehend) ohne Gleisanschlüsse aus. Deren Anzahl ist erheblich zurückgegangen, Tendenz weiter fallend. Die Zahlen belegen, dass sich die Schiene stetig in Richtung KV und weniger Gleisanschlüsse entwickelt.

Gute Voraussetzungen für mehr Umweltschutz und Entlastung des regionalen Straßennetzes?

Die beschriebene Entwicklung wirft die Frage auf, wie eine ökologische Verkehrswende gelingen soll, wenn die Schiene ihre Kunden zunehmend nur mit dem Lkw erreichen kann. Der Wagenladungsverkehr (Ganzzüge, Wagengruppen und Einzelwagen) könnte dagegen einen wesentlichen Beitrag leisten, die kommunale/regionale Straßeninfrastruktur zu entlasten und die Kunden umweltfreundlich zu bedienen. Er benötigt dazu aber im ausreichenden Maße Gleisanschlüsse, öffentliche Ladestellen, Umschlagterminals mit Gleisanschluss, multimodale Knoten wie Häfen und Industrie-/Logistikparks sowie vorgelagerte (öffentliche) Infrastrukturen. In der Praxis geht die Verfügbarkeit von regionalen Eisenbahninfrastrukturen aber immer weiter zurück. Dadurch wird auch die Erreichbarkeit von Zugangsstellen für den Wagenladungsverkehr zunehmend eingeschränkt.

Kundennahe Zugangsstellen sind unentbehrlich

Wenn der Wagenladungsverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten soll, bedarf es einer intensiven und gesamthaften Diskussion über „kundennahe Zugangsstellen“ und deren Anbindung an das Schienennetz. Der VDV fordert eine solche Diskussion und hat dazu eine verbände- und unternehmensübergreifende Initiative pro Gleisanschluss und pro Wagenladungsverkehr ins Leben gerufen. Diese Initiative richtet sich natürlich nicht gegen den KV, der ebenfalls weiterentwickelt werden und wachsen soll.

Gleisanschluss-Charta auf den Weg gebracht

Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ sieht vor, dass auch der Wagenladungsverkehr für die

Verkehrsverlagerung fit gemacht werden soll. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Zahl der Gleisanschlüsse aber mindestens stabilisiert und perspektivisch wieder erhöht werden. Grundvoraussetzung dafür ist, dass die Rahmenbedingungen für deren Betreiber verbessert werden. Des Weiteren muss der Einzelwagenverkehr gestärkt werden, denn auch dieser ist in Zukunft unverzichtbar. Damit einhergehend bedarf es Maßnahmen zur Unterstützung vorgelagerter Infrastrukturen, multimodaler Knoten und öffentlicher Ladestellen.

Eine vom VDV initiierte verbändeübergreifende Gleisanschluss-Charta hat dazu folgende Handlungsfelder identifiziert:

1. Bürokratie für Gleisanschließer abbauen,
2. Gleisanschlussförderung verbessern,
3. Kostenbelastung für den Anschluss an das öffentliche Schienennetz senken,
4. Risiken für Gleisanschließer minimieren (Sicherung vorgelagerter Infrastrukturen und von Anschlussbedienungen),
5. Gewerbeflächen an Schiene anbinden und Flächen sichern,
6. Industrie, Handel und Logistik vom eigenen Gleisanschluss überzeugen,
7. Multimodalität fördern,
8. neue Transportkonzepte unter Einbindung von Gleisanschlüssen schaffen,
9. Innovationen erste/letzte Meile voranbringen.

Für jedes Handlungsfeld wurden konkrete Vorschläge für Verbesserungen formuliert.

Sie möchten sich der Initiative anschließen?

Die Gleisanschluss-Charta wird im Juni der Politik übergeben. Die Umsetzung erster Vorschläge hat bereits begonnen. Unternehmen und Institutionen, die die Charta unterstützen möchten, finden alle Informationen ab Juni auf der Internetseite www.gleisanschluss-charta.de

Georg Lennarz

Marktfragen Güterverkehr

T 0221 57979-146

lennarz@vdv.de

VDV fordert stärkeres Engagement für die Aus- und Weiterbildung im Eisenbahnverkehr

Auf Betreiben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist es gelungen, in den „Masterplan Schienengüterverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Bedeutung des Faktors Personal aufzunehmen. Der Baustein 10, Aus- und Weiterbildung, beinhaltet alle wesentlichen Aspekte rund um die Ressource „Personal“, die für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr (SGV) unabdingbar sind.

In insgesamt sechs Einzelmaßnahmen sind die dringend benötigten Maßnahmen hinterlegt. Das Spektrum reicht von der Mitarbeitergewinnung über die Aus- und Weiterbildung des vorhandenen Personals bis hin zur inhaltlichen Ausgestaltung von staatlichen Ausbildungsverordnungen in der dualen Berufsausbildung. Hier ein beispielhafter Überblick:

Mehr Schiene in der Speditionsausbildung

Von besonderer Bedeutung ist aus Sicht des VDV dabei die Überprüfung der inhaltlichen Ausgestaltung der dualen Berufsausbildung zur Kaufrau/zum Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistung. Konkret geht es dabei um die im Masterplan enthaltene VDV-Forderung, Kenntnisse und Fertigkeiten über den Verkehrsträger Schiene verpflichtend in den Rahmenlehrplan aufzunehmen. Grund hierfür ist die in der praktischen Ausbildung festzustellende Tendenz, in erster Linie Kenntnisse über den Straßengüterverkehr im Berufsschulunterricht zu vermitteln und sich bestenfalls optional mit einem weiteren Verkehrsträger (Schiene/Schiff/Luft) zu befassen. Konkret bedeutet dies – bezogen auf die insgesamt rund 15 000 bestehenden Auszubildenden im Bereich Spedition und Logistik –, dass jedes Jahr 5 000 Logistiknachwuchskräfte in die verschiedensten Wirtschaftsbereiche „entlassen“ werden, ohne über Kenntnisse des SGV zu verfügen. Eine stärkere Inanspruchnahme des Verkehrsträgers Schiene zur Vermeidung klimaschädlicher Emissionen wird dadurch massiv erschwert. Vor diesem Hintergrund gilt es, sowohl die Inhalte der

Ausbildungsordnung als auch den Rahmenlehrplan in den Berufsschulen entsprechend anzupassen.

VDV-„Soforthilfe“ in Erarbeitung

Anpassungen bestehender Ausbildungsordnungen oder gar die Erarbeitung neuer Ausbildungsordnungen sind erfahrungsgemäß ein langwieriger und zeitintensiver Prozess von mehreren Jahren. Um relativ zeitnah erste Ergebnisse präsentieren zu können, wird der VDV aktiv auf interessierte Berufsschulen mit einem Kompendium „Schienengüterverkehr“ zugehen, das diese für ihren Unterricht verwenden können. Dahinter verbirgt sich ein gemeinsam von Berufsschullehrern und Unternehmenspraktikern erarbeitetes und auf ein Berufsschuljahr angelegtes Schulungskonzept mit dem Schwerpunkt SGV. Nur wer umfassende Kenntnisse über einen Verkehrsträger verfügt, kann diesen letztendlich bei seinen Kunden zielgerichtet einsetzen.

Gleichstellung der Verkehrsträger bei Finanzausstattung notwendig

Gemäß dem 26. Subventionsbericht der Bundesregierung stellt diese aus den Ausgleichszahlungen der Deminimis-Kompensationen für die Personalgewinnung, Aus- und Fort- und Weiterbildung in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs Mittel in Höhe von 125 Mio. Euro jährlich zur Verfügung. Damit zählen die Mittel zu den 20 größten jemals gewährten Bundessubventionen. Die Schiene hingegen muss gänzlich auf vergleichbare Unterstützung des Bundes verzichten. Hier muss der Bund nachbessern und sich auch finanziell engagieren, so die Auffassung des VDV.

Fazit/Ausblick

Der VDV wird im Rahmen der weiteren Umsetzung des Meilensteins 10 im „Masterplan Schienengüterverkehr“ aktiv die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen vertreten und parallel dazu die eigenen Aktivitäten im Rahmen der VDV-Arbeitgeberkampagne zur Gewinnung von Fach- und Führungskräften für die Branche vorantreiben.

Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

Auszubildende in der Unterweisung am Arbeitsplatz



Licht und Schatten bei der Umsetzung des „Masterplans Schienengüterverkehr“

Im Sommer 2017 wurde der „Masterplan Schienengüterverkehr“ als Gemeinschaftswerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des Güterbahnssektors veröffentlicht. Der Masterplan enthält 66 Maßnahmen. Sie sollen die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen vor allem gegenüber dem Lkw verbessern und den Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr deutlich erhöhen.

Gemeinsames Verständnis aller Beteiligten war und ist, dass die im Masterplanprozess entwickelten Maßnahmen in den kommenden Jahren in allen Bereichen zügig und konsequent umgesetzt werden. BMVI und Wirtschaft haben deshalb vereinbart, sowohl den Runden Tisch Schienengüterverkehr als auch die Arbeitsstrukturen des Masterplanprozesses weiterzuführen. Die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans wird in diesen Strukturen koordiniert und durch ein geeignetes Monitoring nachgehalten. Eine erste Zwischenbilanz zeigt: Neben einigen bereits umgesetzten Vorhaben gibt es erkennbare Fortschritte in anderen Bereichen. Es ist aber auch deutlich geworden, dass die Umsetzung der Maßnahmen kein Selbstläufer ist.

Zentraler strategischer Ansatz des Masterplans ist die umfassende Modernisierung des Sektors. Digitalisierung, Automatisierung, moderne Fahrzeugtechnik, Multimodalität und Elektromobilität sollen Leistungsqualität und Service verbessern, die Produktivität erhöhen und die Kosten senken. Einige hierzu vorgesehene Projekte wurden im vergangenen Jahr angestoßen, fortgesetzt und realisiert. Die Güterwagenflotte wird zur Lärminderung weiter modernisiert. Neuartige Hybrid- bzw. Dual-Mode-Lokomotiven wurden entwickelt und angeschafft. Fortschritte bei der Entwicklung einer digitalen automatischen Kupplung (DAK) als Schlüsseltechnologie für Effizienzsteigerung und Digitalisierung sind sichtbar.

Große Innovationssprünge setzen aber zwingend voraus, dass die im Masterplan enthaltene öffentliche Förderung im Rahmen eines Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ tatsächlich kommt. Der Masterplan hält hierzu unmissverständlich fest, dass „in Deutschland, dem größten Schienengüterverkehrsmarkt in Europa, nur noch wenige Bahnen spürbares Wachstum und gerade noch positive Ergebnisse (verzeichnen). Die geringen Renditen reichen allerdings nicht aus, um die notwendigen Investitionen zur nachhaltigen Sicherung des Schienengüterverkehrs zu finanzieren.“ Der Erfolg der Modernisierungsstrategie hängt deshalb vor allem davon ab, ob es gelingt, die wirtschaftliche Situation im Umfeld der Güterbahnen zu verbessern und die Innovationskraft der Unternehmen zu stärken.

Die rückwirkend zum 1. Juli 2018 eingeführte Trassenpreisförderung verbessert zwar kurzfristig und unmittelbar die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen – noch wichtiger ist aber in diesem Zusammenhang die Innovationsförderung durch das im Masterplan geforderte Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“. Mit dem Bundesprogramm sollen sowohl die Anwendungsforschung und Produktentwicklung auf der Grundlage verfügbarer Technologien als auch Investitionen zur kommerziellen Einführung von Innovationen öffentlich gefördert werden.

Obwohl sich der Runde Tisch Schienengüterverkehr unter Beteiligung von zwei Staatssekretären im BMVI noch im September auf ein umfassendes Konzept für das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ verständigt hat, wurden im Bundeshaushalt 2019 hierfür keine Mittel vorgesehen. Dies ist angesichts der zentralen strategischen Bedeutung des Bundesprogramms für die Modernisierung des SGV ein empfindlicher Rückschlag für die Umsetzung des Masterplans.

Da die Realisierung nahezu aller Innovationsprojekte auf öffentliche Kofinanzierung angewiesen ist, wird der dringend erforderliche Innovationsprozess im Jahr 2019 voraussichtlich nur stockend ins Laufen kommen. Dennoch: Die Modernisierung des über viele Jahre vernachlässigten SGV ist unausweichlich. Eine deutliche Steigerung der Marktanteile des SGV ist ohne Modernisierungserfolge nur schwer vorstellbar. Der politische Umsetzungswille für den Masterplan sollte nun auch mit der Dotierung des Bundesprogramms im Bundeshaushalt 2020 deutlich gemacht werden.

Steffen Kerth
Eisenbahnpolitik und -infrastruktur
T 0221 57979-172
kerth@vdv.de

Verbesserung der Rahmenbedingungen für grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr

Insbesondere im internationalen SGV sprechen steigende Transportweiten für Produktivitätsvorteile der Eisenbahnen im intermodalen Wettbewerb. Doch hier bestehen nach wie vor viele Hindernisse in rechtlicher, technischer oder betrieblicher Hinsicht. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bringt sich an vielen Stellen ein, um die Rahmenbedingungen zu verbessern und so den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr flüssiger zu gestalten.

Die Idee der Interoperabilität im europäischen Eisenbahnnetz sieht vor, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in mehreren Staaten tätig sein kann und dafür Fahrzeuge und Personal flexibel und grenzüberschreitend einsetzt. Dieser Zustand ist jedoch noch längst nicht erreicht. In einigen Fällen haben die europäischen Regelungen (noch) nicht zu den erhofften Vereinheitlichungen geführt. Oft führen schlicht die (sehr) langen Investitionszyklen im Eisenbahnsektor dazu, dass noch Jahre vergehen werden, bevor man vom Zustand der Interoperabilität sprechen kann.

Es sind also neue bzw. zusätzliche Wege zu beschreiten, um den grenzüberschreitenden Verkehr in seiner Durchführung kurzfristig zu erleichtern. Eine Schlüsselrolle für den internationalen Eisenbahnverkehr spielt dabei die Gestaltung der Schnittstellen zwischen den nationalen Eisenbahnnetzen: Können EVU diese „einfach“ befahren oder sind dazu technische Mehrfachausrüstungen, eine spezielle Ausbildung des Personals und zusätzliche Dokumente erforderlich? Hierzu gibt es eine Reihe von Ansätzen und Initiativen. Zielvorstellung ist dabei, dass an der Grenze zumindest ein Bahnhof von beiden Staaten aus wie ein inländischer Bahnhof erreichbar ist. Man kann hier durchaus von einer Rückbesinnung auf die bewährten Prinzipien vergangener Jahrzehnte sprechen: der Wechsel von Lokomotiven oder Personal an der Grenze als vorübergehende Alternative zum interoperablen Verkehr oder als Rückfallebene bei Ad-hoc-Verkehren bzw. beim Ausfall interoperabler Ressourcen.

4. EU-Eisenbahnpaket: „ähnliche Netzmerkmale“

Das 4. EU-Eisenbahnpaket sieht in Art. 21 (8) der RL (EU) 2016/797 und in Art. 10 (8) der RL (EU) 2016/798 Rahmenregelungen für eine rechtliche und technische Interoperabilität im „kleinen Grenzverkehr“ vor. Damit diese neuen, aus Sicht des VDV sehr zielführenden Bestimmungen ihre Wirkung entfalten können, sind allerdings „länderübergreifende Vereinbarung[en] zwischen den Mitgliedsstaaten oder den nationalen Sicherheitsbehörden“ erforderlich. Damit diese neuen Ansätze baldmöglichst und umfassend ausgeschöpft werden können, setzt sich der VDV dafür ein, dass die bestehenden Vereinbarungen mit den Nachbar-

ländern als Vereinbarungen im Sinne dieser Bestimmungen interpretiert werden. Zu diesem Zweck beteiligt er sich aktiv an der Schaffung eines gemeinsamen Verständnisses zur Auslegung der unbestimmten Rechtsbegriffe „ähnliche Netzmerkmale“ und „ähnliche Betriebsvorschriften“.

Das Projekt „X-Border“ der UIC

Im Rahmen des Projekts „X-Border“ des Union internationale des chemins de fer (UIC) wurde – mit Beteiligung des VDV – untersucht, wie die Rahmenbedingungen an den Schnittstellen der nationalen Eisenbahnnetze verbessert werden können. Es wurden dabei sehr unterschiedliche Handlungsfelder identifiziert. Der Definition einer „Grenzbetriebsstrecke“, die ähnlich unproblematisch wie das Netz des Nachbarlandes genutzt werden kann, kommt hier eine hervorgehobene Bedeutung zu. Die Zusammenfassung der technischen und betrieblichen Schnittstellen in einem Bahnhof kann wesentlich zur Erleichterung des Verkehrs beitragen. Dabei ist es wichtig, dass bei Ausbau und Modernisierung von Grenzübergängen die Interessen der Netznutzer ausreichend berücksichtigt werden, insbesondere bei der Festlegung der elektrischen Systemschnittstelle und bei den Bedingungen für die Verwendung der heutigen Zugsicherungssysteme. Wichtig sind zudem Fragen der Anerkennung und der Qualifikation des Personals sowie die im Grenzbahnhof geltende(n) Betriebssprache(n). Bahnhöfe, auf denen zwei Sprachen zugelassen sind, gilt es zu erhalten, um den EVU einen möglichst flexiblen Personaleinsatz zu ermöglichen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) selbst können darüber hinaus maßgeblich zu Verbesserungen beitragen, indem sie z. B. die Schienennetznutzungsbedingungen nutzerfreundlich gestalten und diese untereinander für die Grenzbetriebsstrecken abstimmen. Schließlich gilt es, die betrieblichen Regularien zu harmonisieren, im ersten Schritt auf den Grenzbetriebsstrecken.

Götz Walther

Eisenbahnbetrieb

T 030 399932-13

walther@vdv.de

Regionalbahn ade – und nun?

Netze des Regionalverkehrs und Regionalbahnen wurden – niemand hat dies je infrage gestellt – stets sicher betrieben, auch ohne dass die Unternehmen Mühen und Kosten für den Erwerb einer Sicherheitsgenehmigung bzw. Sicherheitsbescheinigung auf sich nehmen mussten. Der Regionalbahnbegriff indes fußte auf einem Übersetzungsfehler europäischer Richtlinien und musste jetzt aufgegeben werden. Die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mitentwickelten Nachfolgeregelungen schöpfen europarechtliche Ausnahmetatbestände zugunsten der betroffenen Eisenbahnen voll aus.

Die deutschen Fassungen der Interoperabilitätsrichtlinie und der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sahen ursprünglich Ausnahmen für Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnen vor. Legitimation genug also für den bundesdeutschen Regionalbahnbegriff.

Der Kommission allerdings war dies seit jeher ein Dorn im Auge. Sie monierte einen Übersetzungsfehler und betrieb dessen Berichtigung. Im April 2015 wurde die streitbefangene Formulierung hochhoffiziell in „Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnssysteme“ geändert. Nun war der deutsche Gesetzgeber in Zugzwang. Die Kommission ließ es an der nötigen Motivation in Form von zwei Vertragsverletzungsverfahren nicht fehlen.

Die erste Idee

Die erste Idee war bestechend einfach und hoch-effizient: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) schlug im April 2016 die ersatzlose Streichung der Netze des Regionalverkehrs und der Regionalbahnen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz vor. Alle Eisenbahnen wären (von wenigen Ausnahmen abgesehen) schlagartig gleichgestellt, bedürften einer Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung, müssten die CSM-Verordnung und die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität anwenden und unterfielen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Hübscher Nebeneffekt: Die Eisenbahnaufsicht würde von den Ländern geräuschlos auf den Bund übergehen.

Zu kurz gesprungen

Dass eine solche Idee auf wenig Gegenliebe bei den Betroffenen stieß, liegt auf der Hand. Die Länder und der VDV haben im engen Schulterschluss einen alternativen Lösungsansatz entwickelt: Das regelspurige Eisenbahnnetz wird als sog. übergeordnetes Netz Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Zugleich allerdings macht Deutschland von allen Ausnahmetatbeständen der europäischen Richtlinien vollumfänglich Gebrauch (u. a. in Bezug auf funktional getrennte Netze im Personenverkehr, Werksbahnen, Stadtbahnen und

Infrastrukturen ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz). Die eigentliche Zuordnung zum übergeordneten Netz nehmen sodann die Eisenbahnaufsichtsbehörden vor. Betroffen sind nur öffentliche Betreiber der Schienenwege, nicht aber Betreiber von Serviceeinrichtungen.

Jetzt aber schnell

Im Januar 2017 hat das BMVI auf dieser Basis den Entwurf eines Zehnten Eisenbahnrechtsänderungsgesetzes in die Länder- und Verbändeanhörung gegeben. Für Stellungnahmen hat es eine Frist von vier (!) Arbeitstagen eingeräumt. Wegen laufender Vertragsverletzungsverfahren und der drohenden Diskontinuität sei das Vorhaben sehr eilbedürftig. Die Eilbedürftigkeit indes schien sich schnell wieder verflüchtigt zu haben, denn im Februar 2017 war auf Anfrage zu erfahren, dass das Gesetzesvorhaben in der laufenden Legislaturperiode nicht weitergeführt werde.

Nun mal vernünftig

Im April 2018 hat das BMVI den Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes auf den Weg gebracht. Das BMVI, die Länder und der VDV haben den Entwurf in sehr konstruktiver Zusammenarbeit weiter optimiert. Am 17. Januar 2019 verabschiedete der Deutsche Bundestag das Gesetz. Es dürfte bei Erscheinen dieses Berichts längst verkündet sein.

Die Vorschläge des VDV wurden nahezu vollständig umgesetzt. Negative Auswirkungen auf die heutigen Regionalbahnen und Netze des Regionalverkehrs konnten – soweit der europäische Rechtsrahmen dies zulässt – gering gehalten und unverhältnismäßige Belastungen weitgehend abgewendet werden. Nun wird es darauf ankommen, wie die Eisenbahnaufsichtsbehörden mit der Zuordnung zum übergeordneten Netz umgehen. Auch diesen Prozess wird der VDV aufmerksam begleiten.

Michael Fabian

Eisenbahnrecht
T 0221 57979-144
fabian@vdv.de



Technik und Normung

Die Neuorganisation der Bahnnormung in Deutschland

Ende 2015 erfolgte die Kündigung des Geschäftsbesorgungsvertrages zwischen dem Deutschen Institut für Normung (DIN) und dem DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) zum 31. Dezember 2017, mit dem Ziel seitens DIN, den FSF zukünftig als internen Ausschuss bei DIN zu führen. Dies hatte einen engen Zusammenschluss der Förderer des FSF zur Folge, mit den Bestrebungen, den FSF als externen Ausschuss von DIN zu erhalten bzw. zu erneuern.

Vor fast 100 Jahren, nahezu parallel zu DIN, wurde die Vorgängerorganisation des DIN-FSF durch die Lokomotivhersteller wie Henschel als technisches Gemeinschaftsbüro für die Konstruktion von Einheitslokomotiven für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) in Kassel gegründet. Träger des FSF-Vorgängers waren die Hersteller im Auftrag der DRG und des Reichsverkehrsministeriums. Inhaltlich war und ist der FSF autark und für die Inhalte selbst verantwortlich. Später wurde der FSF organisatorisch an DIN angebunden und als externer Normenausschuss geführt – und damit ein satzungsgemäßes Organ von DIN. Diesen Status galt es, weiterhin sicherzustellen.

Der FSF hat die Aufgaben, die Normungsarbeit für die Gebiete Schienenfahrzeuge, Eisenbahnoberbau und Bahnbetrieb, ausgenommen Elektrotechnik, durchzuführen sowie die deutschen Interessen in der europäischen und internationalen Normung zu vertreten, insbesondere in den Normungskomitees CEN/TC256 „Eisenbahnwesen“ und ISO/TC269 „Eisenbahnwesen“, deren Sekretariate der FSF auch führt. Dies beinhaltet das Organisieren und Steuern der Normungsvorhaben. Darüber hinaus ist der DIN-FSF die nationale Normungsstelle hinsichtlich der europäischen Seilbahnnormung im Normungskomitee CEN/TC242 „Seilbahnen“.

Die Förderer des FSF haben aus nachfolgenden Gründen die Position vertreten, dass ein externer Ausschuss flexibler agieren und reagieren kann, z. B. auf die Belange des Bahnwesens. In einem externen Normenausschuss sind bahnspezifisches Know-how einschließlich Vernetzung bei den Normungsmitarbeitern und kurze Wege zu allen relevanten Organisationen und deren Experten vorhanden, da kein Personalwechsel durchgeführt wird. Dies betrifft vor allem die technische Regulierung (Interoperabilität), die Verkehrspolitik, die Schnittstellen zur European Union Agency for Railways (ERA) und zur Europäischen Kommission, zu den nationalen Lenkungskreisen des Sektors und zur Wirtschaftspolitik. Und dies nicht nur im Eisenbahnwesen, sondern auch im Bereich „Urban Rail“. Zudem würde im Falle eines internen Ausschusses bei DIN den Förderern erhebliche Kostensteigerungen bei der Normungsarbeit entstehen. Die Zielsetzungen, die Normungsaktivi-

täten der Bahnbranche im geeigneten finanziellen und organisatorischen Rahmen zu bündeln und zu einer Koordinierungsplattform für Technik- und Schnittstellenthemen im Bahnsektor zu entwickeln, sollten gewährleistet werden.

Dank des Engagements des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und seiner Mitgliedsunternehmen konnte mit den weiteren Gründungsmitgliedern – der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), dem Verband der Güterwagenhalter (VPI), dem Verband der deutschen Seilbahnen und Schlepplifte (VDS), der VTG AG, der Siemens AG, der DB AG, der Bombardier Transportation GmbH, der Alstom Transport Deutschland GmbH und der Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH – erreicht werden, dass Verhandlungen über den zukünftigen Status als externer Normenausschuss aufgenommen wurden. In den folgenden etwa 18 Monaten wurden diese mit DIN geführt und die Gründung des Trägervereins Verein für die Normung und Weiterbildung des Bahnwesens – NWB beschlossen.

Parallel dazu folgte das DIN-Präsidium den Argumenten des FSF-Beirates und stimmte im November 2017 zu, dass der Normenausschuss weiterhin als externer Ausschuss des DIN geführt wird. Die Vertragslaufzeit beträgt fünf Jahre und wird um jeweils zwei Jahre verlängert. Maßgeblich haben der VDV und seine Mitglieder an dem Erfolg mitgewirkt. Der VDV ist seit Langem in allen wichtigen Gremien – Beirat (seit 13 Jahren), Geschäftsführender Ausschuss (seit Gründung 2008) und Koordinierungsausschuss (seit Gründung 2008, Vorsitz seit sieben Jahren) – vertreten. Ohne die Unterstützung der VDV-Mitglieder wäre dieser Einsatz nicht möglich.

Peter Haering

Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen

T 0221 57979-140

haering@vdv.de

Das europäische Genehmigungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge – eine Herausforderung nicht nur für die ERA

Die im Juni 2016 in Kraft gesetzte Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (kurz: Interoperabilitätsrichtlinie) umfasst auch das zukünftige europäische Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge. Nach der Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht müssen auch die Eisenbahnen in Deutschland spätestens ab Juni 2020 auf Änderungen der bisherigen Genehmigungsprozesse vorbereitet sein. Was sich wie ändert, ergibt sich aus der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545, in der u. a. die praktischen Modalitäten definiert sind, nach denen das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen genehmigt wird.

Die Bundesrepublik Deutschland hat entschieden, die nationale Umsetzung der Interoperabilitäts-Richtlinie (EU) 2016/797 bis zum 16. Juni 2020 durchzuführen. Spätestens ab diesem Datum müssen auch für den Fahrzeugeinsatz in Deutschland die europäischen Verfahren zur Genehmigung des Inverkehrbringens von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen im Geltungsbereich der Richtlinie angewendet werden. Für Eisenbahnfahrzeuge, die interoperabel eingesetzt werden, gelten die neuen Genehmigungsverfahren bereits ab dem 16. Juni 2019 in denjenigen Mitgliedsstaaten der EU, die keine Fristverlängerung für die nationale Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie in Anspruch genommen haben. Dies sind u. a. Frankreich und die Niederlande und auch die Schweiz und Norwegen, die als Nicht-EU-Mitgliedsstaaten die Richtlinie anwenden. Und es ist zu beachten, dass Genehmigungsverfahren, die nicht vor dem Inkraftsetzungstermin abgeschlossen sein werden, im laufenden Prozess in das neue Verfahren überführt werden müssen. Das europäische Genehmigungsverfahren weicht von der bisherigen gängigen Praxis ab. Die Änderungen resultieren aus der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545, in der die entsprechenden Modalitäten definiert sind. Sie betreffen die komplette Prozesskette von der Antragstellung bis hin zur Genehmigungserteilung. Dies gilt sowohl für die Erstgenehmigung als auch für die Umrüstung und Erneuerung von Bestandsfahrzeugen.

- die „Regelwerkfestschreibung“ im Rahmen einer sog. Vorbereitung,
- die Rechte des Antragstellers bezogen auf die sog. Inhaberschaft der Typgenehmigung,
- der Genehmigungsumfang für Neufahrzeuge und der daraus resultierende Liefer- und Leistungsumfang der Fahrzeughersteller,
- der sog. Nachweis der Streckenkompatibilität und damit eventuell erhöhter Aufwand für den Netzzugang,
- die Grenzkriterien, ob eine „Umrüstung oder Erneuerung“ eine neue Genehmigung erfordert (vgl. Anlage 4, Abs. 5 Eisenbahn-Inbetriebnahme-genehmigungsverordnung (EIGV)),
- die Fristen für die einzelnen Teilaufgaben der Genehmigungsprozesse.

Dass diese und weitere Änderungen in der praktischen Umsetzung des Anforderungsspektrums einige Fragen aufwerfen werden, scheint offensichtlich. Und die Fragen werden nicht nur bei Mitarbeitern der Genehmigungsbehörden aufkommen, die erstmalig Genehmigungsverfahren betreuen, sondern auch bei Fahrzeugherstellern und betroffenen Eisenbahnunternehmen, die hier ebenfalls Neuland zu betreten haben.

Damit dies nicht zu Verzögerungen in den Genehmigungsverfahren führt, sieht es der VDV-Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) als erforderlich an, Handlungsempfehlungen vorzugeben.



Dies sind die wesentlichen Punkte des Änderungsspektrums:

- die Antragstellung in Form und Umfang bei der sog. zentralen Anlaufstelle (One-Stop-Shop) der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA),

Lösungsinstrument dazu sollte der Anwendungslleitfaden zur Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 sein, der als Dokument der European Railway Agency (ERA) sowohl von den Genehmigungsbehörden als auch von den Antragstellern gleichermaßen genutzt werden kann.

Michael Sikorski

Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung

T 0221 57979-165

sikorski@vdv.de

ETCS und GSM-R/FRMCS für NE

Die staatlichen Eisenbahnunternehmen in Europa, darunter auch die Deutsche Bahn AG, bereiten sich auf die voraussichtlich umfangreichste Umrüstung ihrer Leit- und Sicherungstechnik (LST) in der Fläche vor. Welche Folgen hat das mittel- und langfristig für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) und wie geht der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) damit um?

Der Bedarf an Transportkapazität im Personen- und Güterverkehr nimmt zu und kann mit den vorhandenen Systemen auf lange Sicht nur unwesentlich oder gar nicht gedeckt werden. Dabei ist die vorhandene LST einer der limitierenden Faktoren im Bereich Schienenverkehr. Der Begriff Digitalisierung ist in aller Munde, so auch bei den Schienenbahnen. Doch welche Bedeutung hat dieses Schlagwort für den Verkehrssektor Schiene und darüber hinaus? Die länderübergreifend operierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Europa sind durch die Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit dem European Train Control System (ETCS) und dem zugehörigen Funkstandard Global System for Mobile Communications – Rail(way) (GSM-R) auf dem Weg zu einem einheitlichen Ausrüstungsstand. Die nur im jeweiligen Inland von den EVU eingesetzten Fahrzeuge hinken dabei etwas hinterher. Ganz anders ist die Situation bei den in Deutschland tätigen NE, die auch oder nur Infrastrukturen betreiben, oder jenen, in deren Infrastruktur viele verschiedene EVU mit ihren Fahrzeugen ein- und ausfahren. Die hohen Aufwendungen für Fahrzeuge mit Mehrfachausrüstungen in der Übergangszeit mit ETCS und die Ablösung des GSM-R durch das Future Railway Mobile Communications System (FRMCS) in nicht allzu weiter Ferne lassen viele NE -Unternehmen zögern. All diese Themen und die sich daraus ergebenden Aufgabenstellungen sind Gegenstand der Ausschussarbeit im Unterausschuss Eisenbahnsicherungs-technik (UA EST) des VDV. In den zurückliegenden Jahren wurden durch den UA EST Schriften zu den Themen Bahnübergänge NE, Eisenbahnsignalanlagen und weitere für den Sektor NE erarbeitet. Aktuell stehen Überarbeitungen und die Neuaufnahme der zuvor beschriebenen Themenfelder im Fokus.

Da das ETCS ab Level 2 nur in Kombination mit dem bereits eingeführten und durch die EU-Kommission vorgeschriebenen Funkkommunikationssystem GSM-R realisiert werden kann, dieses jedoch durch die Industrie nur bis 2030 bzw. bis 2033 unterstützt wird, ist die gesamte Schienen-transportbranche auf die frühzeitige Verfügbarkeit des derzeit in der Definition befindlichen Nachfolgesystems FRMCS angewiesen. Für den ETCS-Level 1 und seine verschiedenen Ausprägungen ist die Funkschnittstelle nicht zwingend

erforderlich. Für Infrastrukturbetreiber, in deren Netz Fahrzeuge mit ETCS-Ausrüstung einfahren, macht es durchaus Sinn, die Infrastruktur mindestens mit dem Level 1 auszustatten. Für EVU, die in ganz Deutschland oder europaweit operieren, ist die Ausrüstung mit ETCS bei Neufahrzeugen zwingend. Der Zeitraum, in dem eine Doppelausrüstung auf Fahrzeugen und in der Infrastruktur vonnöten ist, muss unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit begrenzt sein. Eine transparente geplante Migrations-Timeline der Eisenbahnen des Bundes (EdB) trägt wesentlich zur Planbarkeit in den NE-Betrieben bei.

Aufgrund der massiven Veränderungen, die in den kommenden Jahren im Bereich der LST nicht zuletzt durch die Digitalisierung auf unseren Sektor zukommen, werden jetzt im VDV die geeigneten Maßnahmen erarbeitet. Wegen der Kombination verschiedenster Technologien und Trends ist diese Herausforderung nicht leichter geworden. Zusätzliche Unsicherheiten erwachsen durch den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, z. B. um die notwendigen Frequenzbänder, deren Verfügbarkeit für den Erfolg des ETCS/European Rail Traffic Management Systems (ERTMS) in Kombination mit dem FRMCS unabdingbar ist. An dieser Stelle bittet der UA EST um weitere Unterstützung durch interessierte Verkehrsunternehmen (VU) zur Erarbeitung der entsprechenden Schriften und Mitteilungen für ein koordiniertes Vorgehen unserer Mitgliedsunternehmen in dieser bedeutenden Phase der Veränderung.

Jedes NE-Unternehmen sollte sich frühzeitig eine zum Unternehmen passende Übergangsstrategie im Bereich der LST für Fahrzeuge und/oder Infrastruktur erarbeiten. Der VDV bzw. dessen UA EST wird in Zusammenarbeit mit weiteren Ausschüssen im Eisenbahnbereich in den kommenden Jahren entsprechende Schriften und Mitteilungen herausgeben, an denen sich unsere Mitgliedsunternehmen zu den Themen ETCS und GSM-R bzw. FRMCS orientieren können.

Georg Sinnecker
Zugsicherungs-technik
T 0221 57979-134
sinnecker@vdv.de

Mobile Endgeräte im Fahrdienst: ein Beitrag zur Effizienzsteigerung und Mitarbeiterzufriedenheit

Seit ein paar Jahren statten Verkehrsunternehmen (VU) ihr Fahrpersonal nach und nach mit mobilen Endgeräten (Smartphone bzw. Tablet) aus. Mobile Endgeräte können für vielfältige betriebliche Belange eingesetzt werden. Daher befassen sich immer mehr VU mit den Möglichkeiten und Grenzen einer Einführung solcher Geräte. Die Thematik wird derzeit im Betriebsausschuss mit dem Ziel aufbereitet, Einsatzmöglichkeiten sowie Anforderungen zu definieren.

Neben Unternehmen, die für ihr Fahrpersonal einen „virtuellen Betriebshof“ mittels mobiler Kommunikation via Fahrer-Smartphone eingerichtet haben, beabsichtigen immer mehr VU den Einsatz von mobilen Endgeräten im Fahrdienst. Auch wenn mobile Endgeräte anfangs dazu gedient haben sollten, den Dienstantritt von Fahrbedienten bestätigen zu lassen, um für Disponenten eine verbesserte Planbarkeit der Dienste zu erzielen, zeigt sich zunehmend, dass die Geräte bei einer Vielzahl von betrieblichen Prozessen Anwendung finden können.

Bisherige Kursunterlagen, die nicht übersichtlich zur Verfügung stehen, können bspw. als digitale Version bereitgestellt werden.

Die Funktionalität der mobilen Endgeräte kann weiter ausgebaut werden, bspw. für Themen wie

- Dienst- und Urlaubsplanung,
- digitales Wagenbuch,
- E-Learning,
- Fahrplanauskunft,
- Fundsachen,
- gesundheitliches Verhalten,
- Hinweise zur Störungsbeseitigung,
- Infrastrukturmängel,
- Kontakt der Mitarbeiter untereinander mit besserer Einbindung in das Unternehmen,
- Mitarbeiterkurzbefragungen,
- Unfallaufnahme.

Selbst für wichtige Informationen (wie z. B. Arbeitsanweisungen), die vom Fahrpersonal nachweislich zur Kenntnis genommen werden müssen, eignen sich mobile Endgeräte. Mit zunehmender Funktionalität wird eine tabletgestützte Anwendung präferiert.

Aufgrund der Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten werden bereits Softwarelösungen speziell für Tablets angeboten. Die ersten Erfahrungen haben gezeigt, dass für Tablets eine Größe von 10 Zoll als ausreichend angesehen wird. Die Akkulaufzeit von Tablets reicht in der Regel für die Dauer von geteilten Diensten.

Die dem Fahrpersonal kostenlos zur Verfügung gestellten Tablets verfügen mindestens über eine SIM-Karte für Sprache und WLAN. Die Übergabe der personalisierten Tablets erfolgt bspw. während einer Fahrerschulung.

Durch den Einsatz von Fahrer-Tablets konnte nachweislich eine Verkürzung von Vorbereitungs- und Abschlusszeiten festgestellt werden, die sich auch monetär auswirkt. Insofern lässt sich die Anwendung von mobilen Endgeräten auch wirtschaftlich darstellen.

Da die dem Fahrpersonal zur Verfügung gestellten Tablets auch für die Privatnutzung freigegeben werden, erhöht sich außerdem die Mitarbeiterzufriedenheit.

Zur Information der VU werden die bisherigen Erfahrungen mit mobilen Endgeräten, ihre Einsatzmöglichkeiten sowie die Anforderungen an sie im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Betriebsausschusses aufbereitet.

Hartmut Reinberg-Schüller

Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin

T 0221 57979-136

reinberg-schueller@vdv.de

Weniger oder mehr Verkehr? Auswirkungen von Uber, Lyft & Co. auf das Verkehrsaufkommen in Städten

Sharing-Economy-Anbieter wie Uber, Lyft & Co. bieten ihren populären Mietwagendienst mit Privatfahrern in nordamerikanischen Großstädten an. Bisher können dort ohne regulatorische Auflagen Betreiber von elektronischen Vermittlungsplattformen Ride-Hailing-Fahrdienste anbieten. Führen diese innovativen Fahrdienste zu klima- und umweltfreundlichen Verkehrslösungen in den Städten?

Das Straßennetz vieler Städte ist in den Hauptverkehrszeiten überlastet, Anwohner und Verkehrsteilnehmer leiden unter Staus, schlechter Luft und Lärm. Mehrkosten, steigender Energieverbrauch und die Zunahme von Treibhausgasemissionen sind die Auswirkungen. Ride-Hailing-Fahrdienste wie Uber, Lyft & Co. versprechen, viel zur Verkehrsentslastung beizutragen, und setzen darauf, dass die Politik den Verkehrsmarkt liberalisiert. Entsprechend wird nicht nur von diesen Unternehmen in Deutschland eine Deregulierung der Personenbeförderung gefordert.

Was ist Ride-Hailing?

Ride-Hailing-Fahrdienste werden von den Kunden via Smartphone-App gebucht, wobei Algorithmen flexibel Fahrtpreise ermitteln. Es gelten weder Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Pflichtfahrgebiet noch Tarifvorgaben, um ohne Marktregulation ausschließlich unternehmerisches Denken zu ermöglichen. Jedermann kann in den Vereinigten Staaten mit seinem privaten Fahrzeug zum Verkehrsanbieter werden. Die Privatfahrer zahlen Provision an die Betreiber der Vermittlungsplattform.

Veränderungen des Verkehrsaufkommens

Studien aus US-Großstädten geben nun erstmals auf Basis von Umfragen und Auswertungen der App-Anwendungen Aufschluss darüber, ob in den nordamerikanischen Städten die gefahrenen Fahrzeugkilometer (Fz-km) sinken oder steigen. Wie wirken sich die Ride-Hailing-Fahrdienste auf Verkehrsaufkommen und -qualität in den Städten aus? Nachfolgend dazu ein kleiner Auszug aus den Untersuchungsergebnissen.

San Francisco County Transportation Authority

Ende 2016 hat die Verkehrsbehörde in San Francisco (SFCTA) eine umfassende Analyse der Ride-Hailing-Fahrdienste von Uber und Lyft in der Stadt durchgeführt. Mit folgendem Ergebnis:

- In der Hauptverkehrszeit konzentrieren sich die Fahrten auf den hoch verdichteten und staubelasteten Innenstadtbereich der Stadt. Es wird geschätzt, dass dort der Modal Split der Ride-Hailing-Fahrdienste 20 bis 26 Prozent der Pkw-Fahrten beträgt.
- Die Ride-Hailing-Fahrdienste fahren an einem typischen Wochentag in San Francisco über

900 000 Fz-km; dies entspricht 20 Prozent aller Fz-km.

- Ein Verkehrsplaner der SFCTA stellt fest: „Die Fahrer der Ride-Hailing-Fahrdienste machen die meisten Fahrten in den verkehrsreichsten Zeiten und an den verkehrsreichsten Orten und tragen so zum Stau bei.“

New York, Schaller Consulting

Schaller Consulting veröffentlichte im Jahr 2017 Analyseergebnisse über die App-basierten Fahrdienste in New York City:

- Der Anteil von Taxi-, Ride-Hailing- und anderen Mietfahrzeugen an den gesamten Fz-km aller Kraftfahrzeuge stieg von 14 Prozent (2013) auf 19 Prozent (2016). Darin sind auch Leerkilometer enthalten.
- Seit Mitte 2015 werden die „gepoolten“ Ride-Hailing-Fahrdienste uberPOOL und Lyft Line angeboten und stark beworben. Die Fz-km wachsen weiter, da Alleinfahrten überwiegen und Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrgäste des ÖPNV abwandern.
- Im stark belasteten Innenstadtbereich summieren sich die gefahrenen Kilometer der Ride-Hailing-Fahrdienste auf etwa 7 Prozent bezogen auf die gesamten Fz-km.

Boston Region Metropolitan Planning Organization

Anfang 2018 hat die Boston Region Metropolitan Planning Organization (MPO) die Ergebnisse einer vierwöchigen Befragung von Fahrgästen veröffentlicht. Diese sind:

- Etwa 80 Prozent der befragten Kunden konnte eine Alleinfahrt im Fahrzeug zugeordnet werden. Unabhängig davon, ob der taxiähnliche oder der gepoolte Fahrdiensttyp (wie uberPOOL oder Lyft Line) gebucht wurde, ist die Mehrheit der Kunden allein unterwegs. Das gilt auch für die Pooling-Fahrten. Selbst bei der Buchung einer gepoolten Fahrt waren knapp 70 Prozent der Fahrgäste – trotz der Pooling-Option – im Pkw allein unterwegs.
- Die Ergebnisse der Umfrage zeigen ferner, dass 42 Prozent der Fahrgäste den ÖPNV für ihre Reise genutzt hätten, wenn die Ride-Hailing-Fahrdienste nicht zur Verfügung gestanden hätten. Ca. 12 Prozent wären zu Fuß gegangen oder mit dem Rad gefahren, 5 Prozent hätten die Reise überhaupt nicht unternommen.

Mit anderen Worten: Laut der Umfrage erzeugen 59 Prozent aller Ride-Hailing-Fahrten im Straßennetz neuen Verkehr. Die restlichen 41 Prozent der Fahrten hätten im eigenen Fahrzeug des Nutzers oder mit einem Taxi stattgefunden.

Institute of Transportation Studies, Davis

Das kalifornische Universitätsinstitut ITS-Davis untersuchte sieben große Ballungsräume und kam zu dem Schluss:

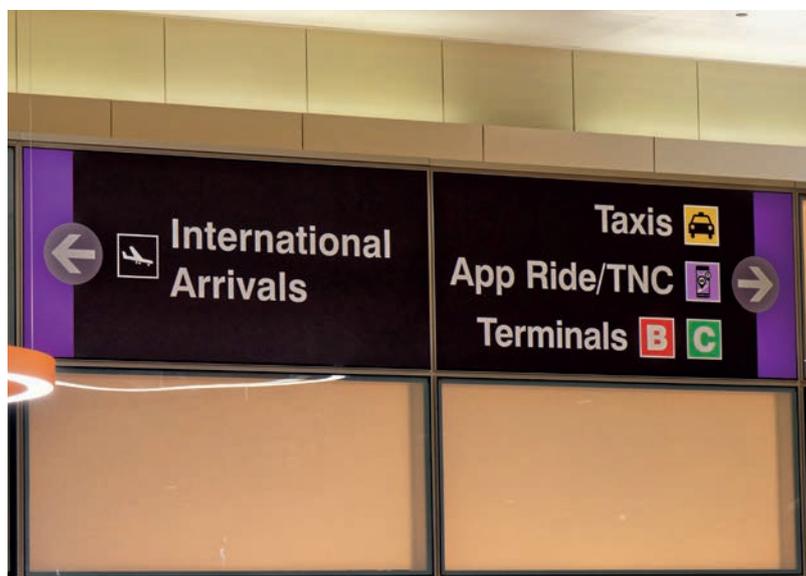
- Etwa die Hälfte der Ride-Hailing-Fahrten sind Fahrten, die sonst vom ÖPNV übernommen oder zu Fuß und per Rad vorgenommen worden wären. Die andere Hälfte stammt folglich vom Taxi- bzw. vom privaten Pkw-Verkehr.
- Die Verfasser sehen die Tendenz, dass Ride-Hailing eher zum Wachstum als zur Reduzierung der Fz-km in den untersuchten Städten beiträgt.

Das Ergebnis: Smart und digital in den Stau

Weniger Verkehr mit smarten und digitalen Geschäftsmodellen wie Uber, Lyft & Co.? Die Ergebnisse sind aus Sicht kommunaler Entscheider ernüchternd: In den Vereinigten Staaten werden ohne ordnungspolitische Maßnahmen zusätzliche Fz-km in den besonders sensiblen Innenstadtbereichen generiert und die Verkehrsqualität nimmt ab.

- Skalierungseffekte, d. h. marktrelevante Flottengrößen, machen aufgrund der kurzen Reaktionszeiten die Ride-Hailing-Angebote nutzerfreundlicher – und verschärfen in den Innenstadtbereichen die negativen Auswirkungen auf die Verkehrsqualität.
- Die Ride-Hailing-Fahrdienste konkurrieren mit dem nachhaltigeren Umweltverbund. So wird der Massenverkehr – immer platzsparender und effizienter – geschwächt und bisherige Investitionen werden infrage gestellt.
- Allgemein führt unregelmäßiger und nicht bepreister Zugang zur öffentlichen Infrastruktur zu mehr Fz-km, was in den Innenstadtbereichen – dort, wo immer auch ein akzeptables Angebot sowohl im Taxi- als auch im Linienverkehr besteht – zu Stau führt.

Hinweis auf Taxi-
verkehr und Ride-
Hailing an einem
nordamerikani-
schen Flughafen
– hier als App Ride/
TNC bezeichnet.



Ohne Ordnungsrahmen führt Ride-Hailing eher zum Stau, als dass er ihn reduziert. Das Versprechen der Fahrdienstanbieter wie Uber, Lyft & Co., die Städte von Verkehr und Emissionen zu entlasten, ist in den Vereinigten Staaten jedenfalls ein widerlegtes PR-Argument. Die Fahrdienste wirken öffentlichen Verkehrsinteressen entgegen, da sie Neuverkehre induzieren, Nutzer aus dem Angebot des Umweltverbundes herausziehen und die Verkehrsqualität bspw. für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr verschlechtern.

Eigene Erfahrungen machen – aber mit integrierten Angeboten

Die Erkenntnisse über Ride-Hailing lassen sich aufgrund unterschiedlicher Verkehrsleitbilder, Qualitäten anderer Verkehrsträger, Rechtsgrundlagen, Sozialstandards etc. nicht uneingeschränkt auf Deutschland übertragen. Zudem ist eine Genehmigung von Ride-Hailing-Fahrdiensten gemäß den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) heute allenfalls mit professionellen Fahrern und nur unter besonderen Voraussetzungen zulässig. Die Erfahrungen aus Nordamerika zeigen aber deutlich die Gefahr, dass sich Verkehrsqualität und Emissionen in Städten insgesamt verschlechtern und vorschnelle Entscheidungen bei einer unbedachten „Modernisierung“ des PBefG gewachsene Verkehrsstrukturen auflösen, ohne dass neue, weniger Verkehr erzeugende Strukturen entstehen. Nur durch integrierte Angebote können Vorteile erzeugt werden.

Gepoolte Angebote als Teil des ÖPNV

Deshalb müssen aus den Begleitforschungen der ersten Anwendungen in Deutschland erforderlichenfalls kluge Regelungen abgeleitet werden, um verkehrssparende Mobilitätsangebote als Teil des ÖPNV auf die Straße zu bringen. Dazu bedarf es keiner Liberalisierung des PBefG: Bereits heute sind virtuelle Haltenetze im Rahmen eines atypischen Linienverkehrs gemäß § 2 Abs. 6 PBefG (typengemischter Verkehr) in Verbindung mit § 42 PBefG grundsätzlich genehmigungsfähig. Mögliche gewünschte Ergänzungsfunktionen zum ÖPNV und zu Taxis können z. B. an Endpunkten des ÖPNV, als Richtungsbandbetrieb im Tangential- oder Ringverkehr, zur Erweiterung des Bedienungsgebietes oder im Nachtverkehr gegeben sein – so wie es die Branche mit integrierten Mobilitätsangeboten namens BerlKönig, ioki Hamburg, IsarTiger, LÜMO, myBUS, NetLiner etc. als Teil des ÖPNV vormacht.

Dr. Volker Deutsch

*Integrierte Verkehrsplanung und
Verkehrssystemmanagement*

T 0221 57979-130

deutsch@vddv.de

Der Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat die VDV-Schrift 612 „Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Ob-Ri NE)“ und die VDV-Mitteilung 6605 „Leitlinien zum Pflanzenschutz bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Vegetationskontrolle)“ veröffentlicht.

Die umfangreichen Arbeiten zur Neuherausgabe der Ob-Ri NE konnten mit der Bearbeitung der eingegangenen Kommentare abgeschlossen werden. Sie sind als VDV-Schrift 612 im Dezember 2018 erschienen.

Die VDV-Schrift 612 ersetzt die bisherigen „Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen“ von 1984. Soweit dies sinnvoll oder notwendig erschien, sind die Regelungen der Ob-Ri NE an die speziellen Belange nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) angepasst. Die Anwendung anderer anerkannter Regeln der Technik wird dabei nicht ausgeschlossen, hierbei wäre dann aber das Mischungsverbot zu beachten. Die Ob-Ri NE enthalten als zentrales Regelwerk die Kernaussagen zum Oberbau der NE. Hierzu gehören u. a. grundlegende Definitionen, Zusammenhänge und Vorgehensweisen. Auf ihrer Basis sollten Schienenwege der NE geplant, gebaut, betrieben und instandgehalten werden.

Bei der Überarbeitung wurden die Regelungen an den aktuellen Stand der Technik angepasst. In diesem Zusammenhang wurden auch einige ältere Regelungen, die heute nicht mehr als Standard angesehen werden können, aus dem Regelwerk entfernt. Dies bedeutet aber nicht, dass auf diesen entfernten Regelungen beruhende Bauformen oder Komponenten unsicher wären und nicht weiter verwendet werden dürften.

Auf der anderen Seite wurden Teile ergänzt, wie z. B. das Thema Schutzschichten. Da ein qualitativ hochwertiger und langlebiger Oberbau ohne einen entsprechenden Unterbau nicht erreicht werden kann, wurde in der aktuellen Ausgabe ebenfalls ein Kapitel zum Thema „Untergrund und Unterbau“ ergänzt. In diesem Kapitel werden einige grundlegende Informationen zur Gestaltung und zum Aufbau des Untergrunds gegeben.

Ein weiteres Thema, das die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) regelmäßig beschäftigt, ist die Vegetationskontrolle. Insbesondere die Vegetationskontrolle der Gleisanlagen erfordert regelmäßig Ausnahmegenehmigungen für die Anwendung von Herbiziden. Die hierfür erforderlichen Anträge und Verfahren werden zunehmend aufwendiger, insbesondere für glyphosathaltige

Herbizide. Zur Unterstützung der EIU bei diesen Verfahren hat der Unterausschuss (UA) Recht und Umwelt die VDV-Mitteilung 6605 „Leitlinien zum Pflanzenschutz bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Vegetationskontrolle)“ erarbeitet. In diesen Leitlinien werden neben Begriffen und Definitionen der rechtliche Rahmen sowie die allgemeinen Grundsätze der Vegetationskontrolle beschrieben. Daran schließen sich die Leitlinien für die Vegetationskontrolle auf unbefestigten Flächen, befestigten Flächen und Gleisbereichen an. Abschließend werden fachlich-technische Anforderungen an Dienstleister für die chemische Vegetationskontrolle in Gleisanlagen beschrieben. Diese Leitlinien können somit den EIU einen umfassenden Rahmen zur Gestaltung und Durchführung der Vegetationskontrolle geben und damit auch hilfreich für die Durchführung der erforderlichen Antragsverfahren sein. Sie sind erschienen und können somit schon für die im Jahr 2019 zu stellenden Anträge genutzt werden.

Der ATEI wird sich nun der Thematik der Weichen für NE widmen und hat begonnen, das Weichenhandbuch aus dem Jahr 1984 zu überarbeiten. Diese Arbeiten stehen ganz am Anfang und werden aufgrund des Umfangs einige Zeit in Anspruch nehmen.

Fortgesetzt werden die Arbeiten an einem Regelwerk für die Vegetationskontrolle und -gestaltung entlang der Bahnstrecken. Hier soll auch auf bestehende Erfahrungen zurückgegriffen werden. Parallele Aktivitäten anderer Eisenbahnunternehmen sollten berücksichtigt werden.

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

Die VDV-Schrift 440: der IT-Sicherheitsstandard für kritische Infrastrukturen des ÖPNV und des Schienenverkehrs der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)

Die ausschussübergreifende Arbeitsgruppe IT-SiG des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begleitete unter der Steuerung des Ausschusses für Telematik und Informationssysteme (ATI) die Aktivitäten zur Erstellung der Verordnung zur Bestimmung kritischer Infrastrukturen nach dem BSI-Gesetz (BSI-Kritisverordnung – BSI-KritisV) und erstellte für die Verkehrsunternehmen (VU) im Jahr 2018 die VDV-Schrift 440 „Branchenanforderungen an die IT-Sicherheit – ÖPNV & Schienenverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)“ und die zugehörige VDV-Mitteilung 4400 „Maßnahmenkatalog zur VDV-Schrift 440 – Maßnahmen IT-Sicherheit“. Diese beschreiben die Anforderungen und Maßnahmen zur IT-Sicherheit von Anlagen kritischer Infrastrukturen (KRITIS) und geben eine Orientierung zur Vorgehensweise bei ihrer Umsetzung durch geeignete Methoden, Prozesse und Verfahrensweisen.

Im Sommer 2015 wurde das Gesetz zur Erhöhung der Sicherheit informationstechnischer Systeme (IT-Sicherheitsgesetz – IT-SiG) verabschiedet. Prinzipiell sind Unternehmen, die im Sektor Transport und Verkehr tätig sind, potenzielle KRITIS-Betreiber und somit von diesem Gesetz betroffen. Die konkreten Kriterien der Betroffenheit sind in der Rechtsverordnung BSI-KritisV definiert.

Das Gesetz fordert von den KRITIS-Betreibern

- die Einhaltung eines Mindeststandards in der IT-Sicherheit unter Berücksichtigung des Standes der Technik sowie einen Nachweis darüber durch Sicherheitsaudits,
- die Meldung erheblicher IT-Sicherheitsvorfälle an das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI), damit das BSI ein kontinuierliches Bild der IT-Sicherheitslage erstellen kann.

Für den Sektor Transport und Verkehr wurde die BSI-KritisV am 29. Juni 2017 veröffentlicht. Sie regelt,

- welche Dienstleistung als „kritische Dienstleistung“ anzusehen ist,
- welche technischen Anlagenarten als relevant für die kritischen Dienstleistungen anzusehen sind und
- welche Bemessungsgrenze und welcher Schwellwert zur Bestimmung der Anlagen kritischer Infrastrukturen heranzuziehen sind.

Nach Vorgabe des Gesetzgebers hat jedes Unternehmen selbstständig zu prüfen, ob es eine kritische Dienstleistung erbringt – und wenn ja, ob es definierte technische Anlagen betreibt, die oberhalb des festgelegten Schwellwertes liegen. Wenn ein Unternehmen feststellt, dass es eine so definierte kritische Anlage betreibt, ist es aufge-

fordert, sich nach den Regeln des BSI-Gesetzes innerhalb von sechs Monaten nach Veröffentlichung der BSI-KritisV beim BSI selbstständig zu melden, eine Kontaktstelle einzurichten und diese bekannt zu geben.

Innerhalb von zwei Jahren ist dann auch die dem Stand der Technik entsprechende Qualität der IT-Sicherheit für diese Anlage gegenüber dem BSI nachzuweisen. Die Überprüfung, ob das Unternehmen von den Regelungen betroffen ist, ist von den Unternehmen jährlich vorzunehmen.

VDV gründet Arbeitsgruppe IT-SiG

Der VDV hat nach Veröffentlichung des IT-Sicherheitsgesetzes die ausschussübergreifende Arbeitsgruppe IT-SiG gegründet, um die Aktivitäten zur Gesetzgebung zu begleiten und zu unterstützen sowie die Branchenanforderungen an die IT-Sicherheit zu beschreiben. Im Jahr 2018 wurden hierzu die VDV-Schrift 440 und die zugehörige VDV-Mitteilung 4400 erarbeitet. Sie beschreiben Rahmenbedingungen sowie die grundsätzliche Vorgehensweise zum Schutze der IT von KRITIS-Anlagen nach dem „Stand der Technik“ sowie konkrete Maßnahmen mit Umsetzungshinweisen für identifizierte KRITIS-Anlagen. Die Veröffentlichung der VDV-Schrift 440 und der VDV-Mitteilung 4400 ist im Frühjahr 2019 vorgesehen.

Die Anerkennung der VDV-Schrift 440 zusammen mit der VDV-Mitteilung 4400 als branchenspezifischer Sicherheitsstandard (B3S) wurde vom VDV beim BSI beantragt.

Berthold Radermacher

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

KnowHow@ÖV – VDV entwickelt Wissens- und Lernplattform für die ÖV-Branche

Im Forschungsprojekt KnowHow@ÖV – Flexible Wissens- und Lernräume für den Know-how-Transfer in der beruflichen Bildung des öffentlichen Personenverkehrs entwickeln der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Technische Universität Ilmenau eine flexible Wissens- und Lernplattform für die Branche. 2019 wird die Plattform veröffentlicht.

Digitalisierung und Arbeitsmarkt

Digitalisierung und Veränderungen des Arbeitsmarktes stellen die Verkehrsunternehmen (VU) vor neue Herausforderungen. Lebenslanges Lernen und die Ausbildung von Neu- und Quereinsteigern spielen eine zentrale Rolle. Mit KnowHow@ÖV schafft der VDV ein Werkzeug, um diesen Herausforderungen zeitgemäß zu begegnen. Das Projekt wird gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und vom Europäischen Sozialfonds (ESF).

2018 hat der VDV gemeinsam mit der Technischen Universität Ilmenau und 15 Anwendungspartnern das Forschungsprojekt KnowHow@ÖV wesentlich vorangetrieben.

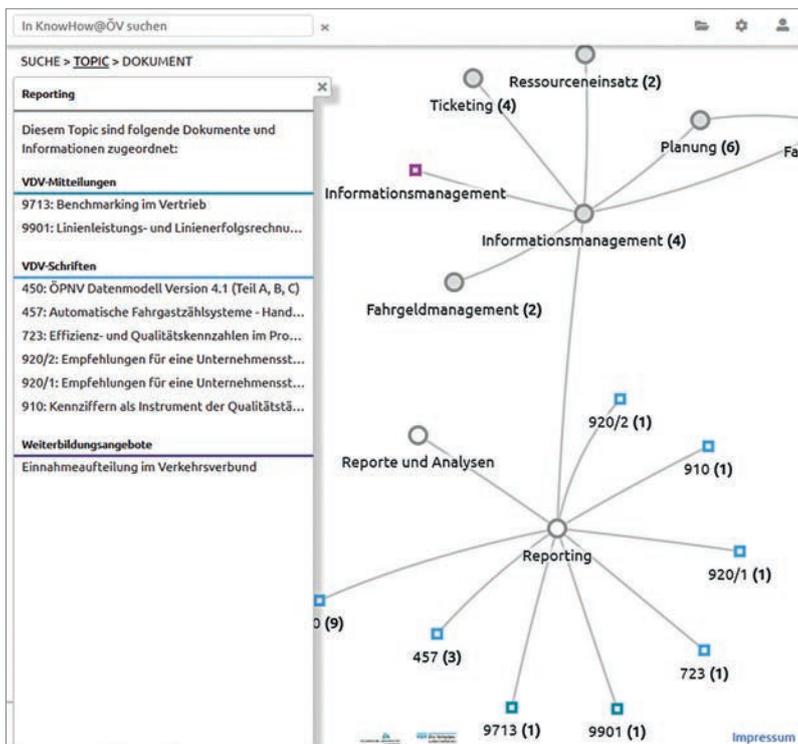
KnowHow@ÖV ist so vielseitig wie ihre Nutzer!

Durch ihren flexiblen Aufbau passt sich die Plattform den divergenten Bedürfnissen ihrer heterogenen Zielgruppe an – egal ob Azubis, Studierende, Neu- und Quereinsteiger oder erfahrene Mitarbeitende. Die zentralen Themen der Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) werden deshalb in einem dynamischen und flexiblen Netz dargestellt. Zusammenhänge werden sichtbar gemacht und mit VDV-Schriften und -Mitteilungen verknüpft. Nutzer können selbst durch den Wissensraum navigieren und so ihr Fachwissen erweitern. Im Lernraum werden sie dabei durch Lernangebote unterstützt, die an Arbeitsprozesse angepasst sind und einfach in den Arbeitsalltag integriert werden können.

KnowHow@ÖV bietet:

- einen Überblick über das Erfahrungswissen der Branche,
- Volltextsuche in allen VDV-Schriften und -Mitteilungen,
- digital aufbereitete Inhalte,
- schnelle Orientierung durch anpassbare Filter,
- die Möglichkeit, ein individuelles Wissens- und Lernnetz anzulegen und zu speichern,
- ein auf die Digitalisierung der Arbeitswelt abgestimmtes didaktisches Konzept,
- mit Experten entwickelte Lernangebote und
- Hinweise auf Veranstaltungen, Seminare und Workshops anderer Bildungsanbieter.

2019 wird das Forschungsprojekt abgeschlossen und KnowHow@ÖV für alle Interessierten bereitgestellt.



Auszug aus Know-How@ÖV: Verknüpfung von zentralen Verkehrsthemen, VDV-Schriften und -Mitteilungen und Lernangeboten

Fach- und Erfahrungswissen

Das Erfahrungswissen der Branche wird seit vielen Jahren von den Experten der VDV-Fachausschüsse in inzwischen über 500 VDV-Schriften und -Mitteilungen gebündelt. Ziel des Projektes ist es, den Zugang zu diesen VDV-Schriften und -Mitteilungen zu vereinfachen und damit das Branchenwissen für die berufliche Aus- und Weiterbildung zu erschließen.

Stefanie Menke

Wissenschaftliche Mitarbeiterin T24
T 0221 57979-167
menke@vdv.de

VDV-Schrift 457 „Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)“ Version 2.1

Eine Arbeitsgruppe im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat die VDV-Schriften zu automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) für Busse und Bahnen überarbeitet, ergänzt und aktualisiert. Die neue Schrift ist als Handlungsempfehlung zu verstehen, die Planung, Beschaffung und Durchführung einer Zählung mit AFZS unterstützt.

Die VDV-Schrift beschreibt den Einsatz von AFZS zur Erhebung statistisch gesicherter Daten zu Größe, Struktur und raumzeitlicher Verteilung der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personenverkehr. Von besonderer Wichtigkeit ist die Tatsache, dass die gewonnenen Zähl- und Hochrechnungsergebnisse unterschiedlicher Fahrzeugarten und unterschiedlicher Verkehrsunternehmen hinreichend genau und untereinander vergleichbar sind, besonders wenn die Daten als Berechnungsgrundlage für die Einnahmeaufteilung von Verbänden oder für Ausgleichszahlungen dienen sollen.

Diesen Anspruch soll die überarbeitete Fassung der VDV-Schrift 457 erfüllen; sie ist eine Handlungsempfehlung zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr.

Anforderungen, Empfehlungen und Hinweise werden u. a. zu den folgenden Themen gegeben:

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

Inhaltliche Schwerpunkte der Überarbeitung sind:

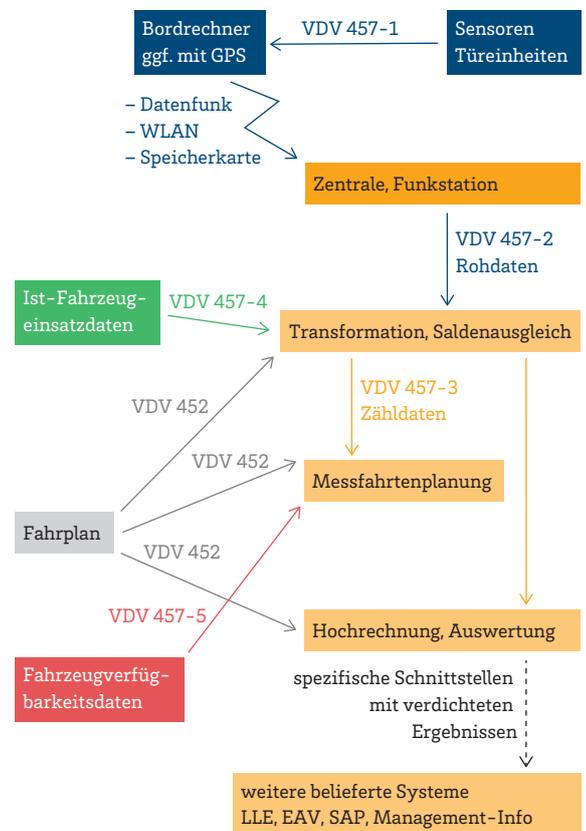
1. Präzisierung der Stichprobenplanung zur manuellen Vergleichszählung zwecks Prüfung und Testierung,
2. Präzisierung der Empfehlungen zur Parameterauswahl sowie zu den Wertebereichen der Kenngrößen zur Stichprobenplanung,
3. Umstellung des bisherigen Verfahrens zum Nachweis der statistischen Unverzerrtheit auf das Verfahren „Äquivalenztest“ bei der Testierung eines AFZS mittels einer Vergleichszählung.

Die Darstellungen werden ergänzt durch Detailspezifikationen für die folgenden Schnittstellen:

- Rohdatenschnittstelle (457-2) zur Datenübertragung vom AFZ-Bordrechner zur stationären Zentrale/Funkstation;
- Zähl-datenschnittstelle, um im Hintergrundsystem fertig transformierte, plausibilisierte und ggf. durch den Saldenausgleich gelaufene Zähl-daten auszutauschen.

Die Schrift wurde im Sommer 2018 in einer deutschen und erstmalig – speziell für den Einsatz in Auslandsprojekten – auch in einer englischen Version veröffentlicht.

Die Schnittstellenspezifikationen (XML) sind unter <https://www.vdv.de/afzs.aspx> abrufbar.



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

Normung für städtische Schienenbahnen (Urban Rail)

Umsetzung des EU-Normungsmandats M486 und deutsche Normungsaktivitäten 2018

Das EU-Normungsmandat M486 stand auch 2018 im Mittelpunkt der Normungsaktivitäten. Nachdem nunmehr sieben Mitgliedsstaaten (Schweden, Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich, Großbritannien, Irland) die Erstellung einer Trassierungsnorm für städtische Schienenbahnen unterstützen, konnte im Juni 2018 in der Working Group (WG) 15 die Arbeit aufgenommen werden. Die Norm kann auf die Struktur der EN 13803 für Eisenbahnen zurückgreifen, berücksichtigt aber die abweichenden Anforderungen von Straßen- und Stadtbahnen sowie Metros z.B. nach den Technischen Regeln (TR) Trassierung in Abstimmung mit den Anforderungen der eingesetzten Fahrzeuge.

Nachdem die Revision der EN 50126 abgeschlossen war, musste eine Entscheidung über das Fiche 1 „Sicherheitsanforderungen für städtische Schienenbahnen“ getroffen werden. In der Urban-Rail-Plattform am 26. September 2018 wurde entschieden, dass keine weiteren Aktivitäten hierzu erfolgen. Der Aufwand für eine Norm wurde auf etwa zehn Jahre geschätzt. Die Beteiligung von fünf EU-Mitgliedsstaaten ist derzeit nicht erkennbar. Der Nutzen für Zulassungen wird als eher gering eingeschätzt, da immer die örtlichen Verhältnisse vor dem Hintergrund der unterschiedlichen gesetzlichen Anforderungen der Mitgliedsstaaten geprüft werden müssen. Die Ergebnisse des EU-Forschungsprojekts Modular Urban Transport Safety and Security Analysis (MODSafe), insbesondere zur Gefahrenidentifizierung (Hazard Analysis), stehen zur Verfügung und müssen nicht in einer Norm verankert werden. Im Herbst konnte mit der Revision der EN 13452 für Bremssysteme des öffentlichen Nahverkehrs (Leistungsvermögen und Prüfverfahren) begonnen werden, nachdem fünf Mitgliedsstaaten Experten entsendet hatten.

Fortgesetzt wurde die Bearbeitung des Fiche 11 prEN 16186 WG37 Fahrzeugkopf/Führerraum von Fahrzeugen städtischer Bahnsysteme. Geplant ist eine Norm nur für Straßenbahnen mit Anforderungen an die Sichtverhältnisse (Teil 5). Weitere Teile, wie Grundriss und Zugang, wurden vorbereitet. Bislang gibt es noch keine Aktivitäten für unabhängige Bahnen/Metros. Die WG 19 hat den Normentwurf prEN 17343 zu Definitionen von übergeordneten Begriffen des Bahnwesens mit Systemcharakter (z. B. Metro, Stadtbahn etc.) weitgehend komplettiert und bereitet die Umfrage vor.

In Bearbeitung sind weiterhin u. a.:

- Fahrleitung, Revision der EN 50119;
- Signalisierung bei Straßen- und Stadtbahnen;

- Frontgestaltung von Straßenbahnfahrzeugen (technical report, WG 2);
- Bemessung von Radsatzwellen; EN 13103 (WG 11);
- Fahrgastalarmsystem, EN 16334 (WG 36);
- Notruf (WG 36).

In vielen Arbeitsgruppen konnten Normentwürfe fertiggestellt werden und befinden sich in der Vorbereitung zur Veröffentlichung:

- Fahrzeugbeleuchtung, EN 13272 (WG 9);
- Optische und akustische Warneinrichtungen für Schienenfahrzeuge, EN 15153 (WG 9);
- Gleisbaumaschinen und -geräte, EN 14033 (WG 5).

Der AA 19 „Städtische Schienenbahnen (Urban Rail)“ im DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF), dem deutschen Normenausschuss für Bahnanwendungen, hat im Jahr 2018 seine Normungsaktivitäten fortgesetzt. Beim DIN SPEC-Entwurf zum Thema „Sicherheitsanforderungen an städtische Schienenbahnen – Allgemeine Anforderungen“ wurden nach der Sekretariatsumfrage die Kommentare eingebracht. Über das Dokument wird aber im Jahr 2019 weiter beraten, da die grundlegenden Anforderungen an Fahrzeuge hinzugefügt werden. Dieser Entwurf enthält die grundlegenden Anforderungen aus der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) und soll als normatives Dokument Basis für die einzelnen Fachnormen werden. Bei den Fahrzeugen wurde der Entwurf einer DIN SPEC für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen nach BOStrab abgeschlossen und die Sekretariatsumfrage gestartet. Die DIN SPEC Fahrwege befindet sich mit der Anlage Oberbau noch in Bearbeitung. Eine DIN SPEC Betrieb liegt im Entwurf vor. Der Unterausschuss (UA) 5 hat eine DIN SPEC zum Thema Bauwerke in Bearbeitung. Der UA 6 „Elektro- und Maschinentechnik“ wurde im Mai 2018 gegründet und wird ebenfalls eine DIN SPEC erstellen. Zur Entwicklung einer Norm aus der TR Lichtraum wurde auf Normungsebene (DIN-FSF) eine Ad-hoc-Gruppe unter dem UA 3 „Fahrwege“ eingerichtet mit Experten aus dem Fahrzeugbereich.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Normungsarbeit auf breiter Front angelaufen ist und im Jahr 2019 zahlreiche Veröffentlichungen zu erwarten sind.

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

Digitalisierung Omnibus

Die Digitalisierung hält Einzug in alle Industriebereiche und kann auch der Omnibustechnik helfen, leistungsfähiger zu werden. Vor allem für die Umsetzung der zukünftigen Technologien, sei es die Elektromobilität oder das autonome Fahrzeug, ist eine fortschreitende Digitalisierung notwendig.

Das Wort „Digitalisierung“ oder auch „Industrie 4.0“ umschreibt eine digitale Vernetzung von Abläufen und Maschinen, um eine Evolution der Arbeitsprozesse zu erwirken. Auch der Omnibus ist aufgrund seines Intermodal Transport Control Systems (ITCS) bereits vernetzt und enthält viele Komponenten für einen Austausch von Informationen. Grundlegend werden Standortdaten, Linienführungsdaten, Abfahrtsdaten, Ankunftsdaten oder auch Fahrgastzählungen erfasst. Zur Sicherheitserhöhung ist es bei einigen Verkehrsunternehmen sogar möglich, eine Fernaufschaltung auf die Innenraumkamerasysteme durchzuführen. Doch wie sieht es mit der Zustandserkennung des Fahrzeuges aus der Ferne und mit der digitalen Abbildung der Fahrzeugtechnikprozesse aus? Hier scheinen die Hersteller erst heute Lösungen zu erarbeiten und den nächsten Schritt zur Digitalisierung der Omnibustechnik auszuführen.

Der Ausschuss für Kraftfahrwesen (AKW) hat sich vorgenommen, sich rechtzeitig mit diesem Thema zu befassen, um zukünftige Systeme mitzugestalten und einen Austausch zwischen Industrie und Verkehrsunternehmen voranzutreiben. Hierzu sind seine Arbeitsgruppen „Ferndiagnose & Predictive Maintenance“ und „Fahrzeugsignale für die Elektromobilität“ aktiv.

Ferndiagnose

Der erste Schritt zur Digitalisierung ist die Fernabfrage der Fahrzeugzustandsdaten. Diese Informationen können in Verbindung mit der Bearbeitung im Backend Diagnosedaten erzeugen und somit bereits eine weiterführende Handlungsempfehlung darstellen. Systeme dieser Art werden derzeit von den führenden Fahrzeugherstellern angeboten, allerdings ist eine gemeinsame Bedienoberfläche für Fahrzeuge verschiedener Hersteller mit gleicher Detailtiefe derzeit nicht verfügbar. Hier sieht der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) noch dringenden Handlungsbedarf seitens der Industrie.

Dazu existieren auch Systeme von Drittanbietern, die durch Datenfreigabe vom Fahrzeughersteller, meist über die abgestimmte Flotten-Management-Schnittstelle (FMS), auf verfügbare Fahrzeugdaten zugreifen bzw. diese an das Backend versenden können. Hierbei wird keine Diagnose durchgeführt, allerdings kann ein erfahrener

Mechatroniker von den angegebenen Fehlercodes (Telltales), die auch dem Busfahrer angezeigt werden, ebenfalls Handlungsempfehlungen ableiten und damit vorbereitende Maßnahmen für den Werkstattaufenthalt des Fahrzeuges treffen.

Predictive Maintenance

Der zweite Schritt der Digitalisierung betrifft die Abfrage und stetige Analyse der Fahrzeugzustandsdaten, um danach vorzeitige Instandhaltungsmaßnahmen für Komponenten durchführen zu können und insbesondere Ausfälle auf der Strecke zu vermeiden. Der Informationsaustausch mit Verkehrsunternehmen und der Industrie zeigt, dass hier ein großes Verbesserungspotenzial für den Omnibusbetrieb und dessen Werkstattkosten besteht. Allerdings zeigte der Austausch auch, dass noch einige Themen zu bewältigen sind, wie die dafür benötigte Datenmenge, die zusätzliche Sensorik oder die Erarbeitung der Algorithmen, um lernende Systeme zu ermöglichen.

Disposition Elektrobus

Gleichzeitig mit der Arbeitsgruppe „Ferndiagnose & Predictive Maintenance“ wurde auch die Arbeitsgruppe „Fahrzeugsignale für die Elektromobilität“ initiiert. Hauptschwerpunkt ist dabei die Disposition der Fahrzeuge, da die technologische Reichweitenbegrenzung eine Ladestrategie erfordert, die ohne die Digitalisierung nicht möglich sein wird.

Hierbei wird auf die DIN EN ISO 15118 „Straßenfahrzeuge – Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladestation“ aufgebaut und ergänzend dazu ein VDV-Standard erarbeitet, um die Vorkonditionierung des Fahrzeugs zu ermöglichen. Die Ausarbeitung der VDV-Ergänzung wird Mitte des Jahres 2019 erwartet.

Zur Auswertung der Fahrzeugzustandsdaten wird zudem der Datenabgriff erörtert. Hier zeigt sich, dass auch der Weg der Daten standardisiert werden muss, um die Datenmengen und damit verbaute Fahrzeugrechner und Antennen zu minimieren. Eine spartenübergreifende Lösung wird hier idealerweise angestrebt.

Minh-Thuy Truong

Kraftfahrwesen
T 030 399932-26
truong@vdv.de

Klebarbeiten an städtischen Schienenfahrzeugen: VDV-Regelwerk gibt wertvolle Hinweise

Das Kleben als besondere Füge­technik hat sich neben den klassischen Methoden wie dem Schweißen in der Fertigung von Schienenfahrzeugen etabliert. Die Werkstätten von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen müssen aber darauf vorbereitet sein, um Instandsetzungsarbeiten an geklebten Fahrzeugkomponenten durchführen zu können. Die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) herausgegebene Schrift 174 „Klebarbeiten an Fahrzeugen nach BOStrab“ gibt hierzu wertvolle Hinweise.

Seit Mitte der 1990er-Jahre ist das Kleben bei der Fertigung von Fahrzeugkästen von Bussen und Schienenfahrzeugen üblich und hat vielfach andere Techniken beim Fügen bestimmter Teile ersetzt. Dies gilt insbesondere, wenn Teile aus nicht metallischen Werkstoffen, wie z. B. Glas (u. a. Front-/ Seitenscheiben) oder Kunststoff (u. a. Dächer, Fronthauben), mit den aus Stahl oder Aluminium bestehenden Wagenkästen verbunden werden müssen. Weiterhin spielen Klebverbindungen eine wichtige Rolle, wenn beim Zusammenfügen von Komponenten aus unterschiedlichen Metallen Kontaktkorrosion unterbunden werden soll.

Kurzfristiger Vorteil bei der Fahrzeugfertigung vs. lange Haltbarkeit

Mit der Einführung der Klebtechnik wurden die Fertigungsprozesse deutlich beschleunigt, da bei Klebverbindungen, z. B. zwischen Wagenkasten und Seitenscheiben, größere Maßtoleranzen möglich sind.

Nach einigen Jahren zeigte sich aber, dass manche hoch beanspruchten Klebverbindungen nicht die Haltbarkeit aufwiesen, die man von Schweiß-, Niet- oder Schraubverbindungen kannte, und dass sich bestimmte Fahrzeuglacke und Klebstoffe nicht miteinander vertrugen; entweder blätterte relativ rasch der Lack in der Nähe der Kleb­stelle ab oder die Kleb­verbindung erwies sich als sehr kurzlebig.

Besondere Bedingungen bei Instandsetzungsarbeiten mit geklebten Komponenten

Die bisherigen Erfahrungen der Verkehrsunternehmen mit klebtechnischen Fertigungsverfahren bei der Instandhaltung von Fahrzeugen haben gezeigt, dass mindestens die folgenden wichtigen Voraussetzungen gegeben sein müssen, um gute, d. h. langlebige, Klebverbindungen zu erreichen:

- klebtechnisch ausgebildetes Fachpersonal;
- festgelegte Klebarbeitsplätze
- spezielle Ausrüstung der Klebarbeitsplätze.

Darüber hinaus müssen insbesondere bei sicherheitsrelevanten Klebverbindungen werkstoff- und technologieabhängige Aushärtezeiten eingehalten werden, bevor das betroffene Fahrzeug wieder bewegt werden darf.

Der Schienenfahrzeugausschuss (SFA) beauftragte daher seinen Unterausschuss 1 „Fahrzeug-Instandhaltung“, in Anlehnung an die VDV-Schrift 172 „Schweißen an Straßen-, Stadt- und U-Bahnfahrzeugen“ auch eine VDV-Schrift über Klebarbeiten zu erstellen.

VDV-Schrift 174 vs. DIN 6701

Die VDV-Schrift 174 „Klebarbeiten an Fahrzeugen nach BOStrab“ basiert zu einem gewissen Teil auf der nationalen Normenreihe DIN 6701 „Kleben von Schienenfahrzeugen und -fahrzeugteilen“, die derzeit in eine europäische Norm umgesetzt wird. Es zeigte sich aber schnell, dass sich die DIN 6701 vorrangig an die Hersteller, Betreiber und Instandhalter von Eisenbahnfahrzeugen richtet und in Folge besonders die kleineren Verkehrsunternehmen mit Straßenbahnen bei der praktischen Umsetzung dieser Normenreihe überfordert waren. Dies war ein weiterer wichtiger Grund dafür, zeitnah eine VDV-Schrift für die Betreiber von Fahrzeugen nach BOStrab zu erstellen. Hierbei war auch zu beachten, dass in den Fahrzeugwerkstätten von Straßen- und Stadtbahnen häufig auch Linienbusse instand gehalten und infolgedessen Klebarbeiten an beiden Fahrzeugarten durchgeführt werden.

Direkt nach der Veröffentlichung der VDV-Schrift 174 wurde der Wunsch an den SFA herangetragen, ein praxisnahes Seminar zur Thematik durchzuführen. Dieses Seminar findet Ende Januar 2019 in Leipzig statt.

Udo Stahlberg

Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

Kabel vs. BauPVO: VDV arbeitet mit dem Fachverband „Kabel und isolierte Drähte“ eng zusammen

Die Verordnung (EU) 305/2011, besser bekannt als EU-Bauproduktenverordnung (BauPVO), hat auch Auswirkungen auf die Kabel und Leitungen für die Stromversorgungsanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen. Der VDV-Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE) hat daher in enger Zusammenarbeit mit dem ZVEI-Fachverband „Kabel und isolierte Drähte“ die VDV-Schrift 515 überarbeitet, ein Fachseminar dazu durchgeführt und die Kabelindustrie ermuntert, spezielle Kabel für die Fahrstromversorgung zu entwickeln.

Die VDV-Schrift 515 „Kabel und Leitungen für die Stromversorgungsanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen und Obussen“ entwickelte sich nach ihrer grundlegenden Überarbeitung Ende der 2000er-Jahre zu einem Bestseller der Publikationen des AEE. Sie ist zweifelsohne das Kompendium sowohl für die Auswahl der Kabel und Leitungen als auch für deren Verlegung. Eigentlich war Mitte der 2010er-Jahre eine überschaubare Revision der Schrift mit Aktualisierung der Normenverweise und wenigen redaktionellen Verbesserungen vorgesehen; diese gestaltete sich aber wegen der mittlerweile geltenden BauPVO deutlich umfangreicher.

BauPVO umfasst auch Kabel in Bauwerken

Als Bauprodukt gilt gemäß Art. 2 Ziff. 1 BauPVO jedes Produkt, das hergestellt und in Verkehr gebracht wird, um dauerhaft in Bauwerke oder in Teile davon eingebaut zu werden, und dessen Leistung sich auf die Leistung des Bauwerks im Hinblick auf die Grundanforderungen an Bauwerke auswirkt. Damit sind faktisch seit dem 1. Juli 2017 auch alle Kabel und Leitungen als Bauprodukte einzustufen, die dauerhaft in Bauwerke installiert werden sollen.

Eine der Grundanforderungen der BauPVO ist der Brandschutz der Bauwerke. Daher wurden die Kabel und Leitungen hinsichtlich ihres Brandverhaltens in einheitliche europäische Brandklassen eingestuft. Hier sind Flammwidrigkeit, Rauchentwicklung und Halogenfreiheit wichtige Faktoren. Infolgedessen wurde die Norm DIN EN 50575 „Starkstromkabel und -leitungen, Steuer- und Kommunikationskabel – Kabel und Leitungen für allgemeine Anwendungen in Bauwerken in Bezug auf die Anforderungen an das Brandverhalten“ erstellt, die, bezogen auf diese europäische Verordnung, als eine harmonisierte Norm gilt.

Zusammenarbeit mit dem ZVEI-Fachverband „Kabel und isolierte Drähte“ äußerst positiv

Dieser ZVEI-Fachverband hat parallel zur Bekanntgabe der BauPVO die sehr informative Broschüre „White Paper: Brandschutzkabel erhöhen die Sicherheit“ veröffentlicht, die mittlerweile in der fünften aktualisierten Auflage vorliegt. Daher entstand eine Zusammenarbeit zwischen dem ZVEI-Fachverband als Vertretung der Kabelhersteller und dem VDV als Vertreter von Kabelanwendern, die sich dann nicht nur bei der Überarbeitung der VDV-Schrift 515 als sehr fruchtbar erwies. Als weiteres Ergebnis der Zusammenarbeit ist die gemeinsame Konzeption eines Fachseminars zur Thematik im Oktober 2017 in Nürnberg zu erwähnen. Weiterhin konnte das Arbeitsteam „Kabel“ des AEE erreichen, dass einige Kabelhersteller neue Typen von Speise- und Rückleitungskabeln entwickeln, die die gemäß DIN EN 50575 geforderte Brandkategorie erfüllen; derzeit werden diese Kabeltypen in einigen Verkehrsunternehmen erprobt.

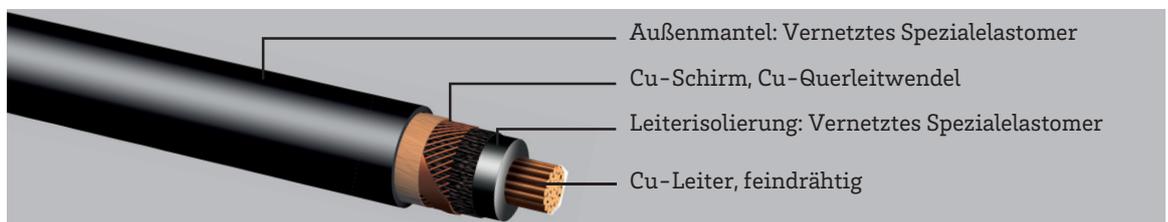
Englische Ausgabe der VDV-Schrift 515

Die Überarbeitung der VDV-Schrift 515 wurde Ende 2018 erfolgreich abgeschlossen, sodass die neue Ausgabe der Schrift im ersten Quartal 2019 veröffentlicht werden kann. Zugleich mit der deutschen wird auch die englische Fassung der VDV-Schrift 515 erscheinen, um den Wunsch zahlreicher ausländischer VDV-Mitgliedsunternehmen zu erfüllen, eine fundierte Unterstützung ohne sprachliche Barriere bei der Planung und dem Bau der Stromversorgungsanlagen zu erhalten.

Udo Stahlberg

Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen, elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen
T 0221 57979-132
stahlberg@vdv.de

Aufbau eines Speisekabels für die Fahrstromversorgung



Luftreinhaltung und nachhaltige urbane Mobilität

Das Jahr 2018 markierte mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu Dieselfahrverboten eine Zäsur für zahlreiche Städte mit NO_2 -Belastung oberhalb der zulässigen Grenzwerte. Für den städtischen ÖPNV bedeutet dies neue Herausforderungen, aber auch Chancen.

Die seit dem Jahr 2010 europarechtlich verbindlichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) in der Außenluft werden trotz zahlreicher Maßnahmen in Luftreinhalteplänen bis heute in zahlreichen deutschen Städten überschritten. Umweltverbände streben auf dem Klageweg mit zunehmendem Erfolg an, die als Hauptverursacher identifizierten älteren Dieselfahrzeuge aus den betroffenen Städten zu verbannen. Das BVerwG hat 2018 solche Verkehrsverbote erstmals als rechtlich zulässig und – im Rahmen der Verhältnismäßigkeit – auch als geboten angesehen, falls keine vergleichbaren Mittel zur Grenzwerteinhaltung zur Verfügung stehen. Inzwischen sind zahlreiche Urteile ergangen, die Dieselfahrverbote einfordern, weitere Städte werden voraussichtlich im Jahr 2019 folgen.

„Sofortprogramms Saubere Luft 2017–2020“ konnte ein umfangreiches Förderprogramm für die Elektrifizierung des ÖPNV, die Digitalisierung der Verkehre und die Nachrüstung älterer Busse erreicht werden.

Verkehrswende statt Verkehrsverbote

Fahrverbote sind keine nachhaltige Lösung für die Erreichung von Luftqualitätszielen im städtischen Verkehrssektor. Sie berücksichtigen die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen nicht und sind auch wirtschafts- und sozialpolitisch ein erhebliches Problem in den betroffenen Städten und Regionen. Nur eine Verkehrswende hin zum umweltverträglichen ÖPNV vermag den Zielkonflikt zwischen leistungsfähiger urbaner Mobilität einerseits und einer deutlichen Verbesserung städtischer Luftqualität andererseits zu lösen und den Erfordernissen des Klimaschutzes mittel- und langfristig zu entsprechen. Dafür muss die Politik die erforderlichen Rahmenbedingungen schaffen.

Die Erfolge des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Bemühen um die Sicherung einer nachhaltigen ÖPNV-Finanzierung sowie das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020“ sind – trotz aller nachvollziehbaren Kritik im Einzelnen – wichtige Bausteine auf diesem Weg. Dennoch sind weitere Anstrengungen notwendig. Daher setzt sich der VDV darüber hinaus für ein kohärentes Bekenntnis der politischen Entscheidungsträger in Bund und Ländern zur Verkehrswende ein und fordert insbesondere einen zeitnahen Rechtsrahmen für eine konsequente Beschleunigung von Planungsprozessen im ÖPNV sowie eine verlässliche Basis zur Finanzierung dringend notwendiger Ersatzinvestitionen in der ÖPNV-Infrastruktur.



Fahrverbote sind keine nachhaltige Lösung: Für eine Verbesserung der Luftqualität in den Städten sind Maßnahmen zur Stärkung des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs notwendig

Herausforderung und Chance für den ÖPNV

Die ohnehin hohe Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel wird dort, wo Verbote in Kraft gesetzt werden, weiter steigen. Es stellt eine große Herausforderung für die Branche dar, kurzfristig mehr Kapazität bereitzustellen, ermöglicht aber zugleich, Marktanteile zu gewinnen und den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu entwickeln. In der politischen Diskussion ist es zudem gelungen, den ÖPNV erfolgreich als zentralen strategischen Partner für die Luftreinhaltung in den Städten zu etablieren. Im Rahmen des

Daniel Brand

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

Bauberatung – ein kostenfreier Service des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten für VDV-Mitglieder

Eine kostenfreie Begleitung und Einschätzung bei Bauvorhaben von Betriebsanlagen durch ehrenamtliche Fachkräfte aus dem Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW) wird von den Mitgliedern des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gern in Anspruch genommen.

Zu den Aufgaben des BuW unter der Leitung von Mario Blumstengel (Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)/IFTEC, Leipzig) und Thomas Krämer (Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten) gehört u. a., bauwillige Verkehrsunternehmen bei der Planung von Betriebshöfen und Werkstätten (Neu- und Umbau) fachlich zu beraten. Dabei beschränkt sich der Ausschuss bei der Beurteilung der Bauvorhaben auf wesentliche Fragen der Konzeptplanung, auf günstige Funktionsabläufe und auf die Gesichtspunkte gute Arbeitsbedingungen, hohe Effektivität und langfristig gute Wirtschaftlichkeit mit geringen betrieblichen Folgekosten. Notwendig ist dabei eine frühzeitige Einbeziehung des Fachausschusses in einer Planungsphase, in der Anregungen und Empfehlungen noch Berücksichtigung finden können. Zur Vorbereitung der Beratungsgespräche, die üblicherweise im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Ausschusssitzungen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, sind aussagefähige Planungsunterlagen zwingende Voraussetzung.

Durch die VDV-Geschäftsstelle und in Abstimmung mit dem BuW-Vorsitzenden und seinem Stellvertreter werden ehrenamtliche Berater bestimmt, die die jeweilige Beratung selbstständig und weitgehend vollständig aufgrund der eingesandten Planungsunterlagen und ggf. bei einer Ortsbegehung durchführen und den Ausschuss in seiner nächsten Sitzung über das Beratungsprojekt bzw. die Stellungnahme informieren. Auf Wunsch kann im Vorfeld der Ausschusssitzung eine vorläufige Stellungnahme zur Vorlage beim Fördermittelgeber erstellt werden.

Hierbei werden bei einem Besuch auf der Baustelle bzw. im Unternehmen des Bauführers vor Ort alle Aspekte eines effizienten und regelkonformen Baus der Betriebsanlagen in einem persönlichen Gespräch erörtert und in Kurzberichtsform durch den VDV zusammengefasst.

Als Kontaktperson fungiert der BuW-Betreuer beim VDV. An dieser Stelle und besonders im Hinblick auf die Verkehrswende und die damit verbundenen Umbaumaßnahmen an Betriebsanlagen sei auf die unten aufgeführten VDV-Schriften des BuW hingewiesen.

VDV-Schriften des BuW sind wichtige Informationsquelle

Wichtige Informationen zur Ausstattung und Umrüstung der Betriebshöfe und Werkstätten nach den neuen Technologien oder nach bewährten Standards sind in den aktuellen VDV-Schriften aus dem BuW-Bereich zu finden. Der BuW überarbeitet derzeit folgende VDV-Schriften:

- 801 „Fahrzeugreserve in Verkehrsunternehmen“,
- 820 „Werkstatteinrichtungen für die Instandhaltung von Niederflurfahrzeugen“,
- 822 „Richtlinie für den Bau von Omnibus-Betriebshöfen“,
- 823 „Empfehlungen für die Gestaltung von Stadtbahn- und Straßenbahnbetriebshöfen“,
- 825 „Auswirkungen alternativer Technologien im Linienbus auf Betriebshöfe und Werkstätten“,
- 851 „Umweltschutz in Verkehrsunternehmen“,
- 881 „Verfahren zur Ermittlung von Personal-Kennzahlen für die Instandhaltung und Bereitstellung von Linienbussen“,
- 882 „Kennzahlen für den Bedarf an Werkstättenpersonal“.

Jens Schmitz

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

E-Busse vs. Dieselsebusse und Clean-Vehicles-Richtlinie

Eines der meist diskutierten Themen bei allen Verkehrsunternehmen (VU) in Europa war 2018 die angekündigte teilweise Umstellung der Dieselsebusflotten auf alternative Antriebe. Anbei ein kleiner Ausblick in die Zukunft.

Wohl kaum ein anderes Thema hat wirklich alle VU so beschäftigt wie die von der Politik geforderte Umstellung der Dieselsebusflotten auf alternative Antriebe.

Laut Statistik des Umweltbundesamtes (UBA) hat die Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) schon eine CO₂-Reduktion um 32 Prozent erreicht und setzt sich deutlich vom restlichen Verkehrssektor ab, der bislang keine CO₂-Minderung erbringen konnte. Aus diesem Grunde verfolgt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Strategie des Kapazitätenausbaus, um den positiven Trend im ÖV bei der CO₂-Vermeidung zu stärken. Mit der Forderung nach einem 1 000-Busse-Programm zur Flottenerneuerung wurde zum Ausdruck gebracht, dass der ÖV mit dem aktuellen Euro-6-Dieselsebus, der zu 100 Prozent die Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Bereich Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit erfüllt, einen der saubersten und effizientesten Antriebe im Einsatz hat.

Die Aufgabe des VDV wird es sein, dies unermüdlich der Politik zu erläutern und Mittel für die drastische Kostenerhöhung durch die Umstellung auf alternative Antriebe vom Bund, von den Ländern und von der EU einzufordern. Insbesondere für die Umstellung der Infrastruktur müsste ein Programm, ähnlich dem der Kohlekommission, für den Verkehr aufgelegt werden.



E-Busse bei einem Test in Bonn

Eine Umstellung gibt es nicht zum Nulltarif

Der VDV setzt sich seit der Veröffentlichung des ersten Entwurfes der überarbeiteten Clean-Vehicles-Richtlinie für eine überlegte und realistische Umsetzung ein. Dabei wird aus einer Position heraus gehandelt, sich für den Umwelt- und Klimaschutz im Bereich des ÖV zu engagieren. Seine Mitgliedsunternehmen waren und sind Vorreiter im Bereich der Elektromobilität auf Schiene und Straße und setzen sich unvermindert und trotz finanzieller und organisatorischer Mehraufwände aktiv für die Erreichung dieser Ziele ein. Wegen dieser

Verpflichtung und Verantwortung hat der VDV weiterhin Bedenken gegen den aktuell vorgelegten Richtlinienentwurf: Es ist zu befürchten, dass die notwendigen Mittel zur Transformation der Energieversorgung den aktuellen Mittelbeständen entnommen werden müssen und dass zum Schluss weniger ÖV-Leistung angeboten werden kann. Das hätte zur Folge, dass der einzige Verkehrsträger, der CO₂-Einsparungen erzielt hat, seine Kapazitäten reduzieren muss.

Das geltende Recht fordert, dass bei der öffentlichen Beschaffung von Fahrzeugen deren Energieeffizienz und Auswirkungen auf die Umwelt über deren gesamte Lebensdauer berücksichtigt werden müssen. Dies konnte technologieoffen und in zugleich ökologisch und wirtschaftlich vertretbarer Weise durch Beschaffung von Fahrzeugen mit z.B. besonders geringem Kraftstoffverbrauch und damit geringen CO₂-Emissionen erfolgen. Die übergeordneten Ziele aus dem Pariser UN-Klimaschutzabkommen hätte der ÖV wirtschaftlicher erreichen können, als es nun in der Clean-Vehicles-Richtlinie mit bestimmten Quoten bei der öffentlichen Beschaffung von Fahrzeugen mit fest vorgegebenen und von der Kommission als „sauber“ definierten Antriebskonzepten vorgeschrieben ist.

Im VDV-Rundschreiben 11/2018 (VPKV) und auf der VDV-Internetseite www.vdv.de sind alle relevanten Informationen dazu zu finden.

Damit sich die VDV-Mitglieder zu den aktuellen Themen austauschen können, organisiert der VDV zahlreiche Veranstaltungen, bei denen auch die VDV-Arbeitsgruppen ihre Hilfestellungen und Empfehlungen präsentieren, z. B.:

- der 4. VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren findet am 22. und 23. Mai 2019 wieder in Berlin statt;
- die 5. VDV-Omnibustage 2019 sind zum Abschluss des Jahres am 5. und 6. Dezember 2019 in Bremerhaven vorgesehen;
- die 11. Elektrobustagung mit anschließender Fachmesse ist am 17. und 18. März 2020 in Berlin geplant.

Jens Schmitz

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

Umsetzung der Agenda 2030 und der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie im öffentlichen Verkehr

Im September 2015 verabschiedeten 193 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen in New York die Agenda 2030. Für die nachhaltige Entwicklung auf unserem Globus geben seitdem 17 Sustainable Development Goals (SDGs) einen Rahmen vor, der deutlich macht, dass Nachhaltigkeit weit mehr bedeutet als Klima- und Umweltschutz. Im Januar 2017 veröffentlichte die Bundesregierung die Neuauflage 2016 der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) war es der Startschuss, um darauf aufbauend die Relevanz des Themas für die Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu beleuchten.

Keine Hungersnot, gute Arbeitsplätze und wirtschaftliches Wachstum, keine Armut, Frieden und Gerechtigkeit: Die 17 Ziele aus der UN-Agenda 2030 und der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2016 decken eine große Bandbreite von Themen ab, unter denen es zunächst die für unsere Branche besonders wesentlichen Themen zu identifizieren galt. Was auf den ersten Blick als eine vergleichsweise einfache Maßnahme aussieht, entpuppte sich bei näherer Betrachtung als eine recht anspruchsvolle Aufgabe. Tatsächlich sind auch die Unternehmen des ÖV auf Straße und Schiene in weit mehr Themenfeldern vertreten, als man zunächst vermuten mag. Am Ende waren es neun von 17 Zielen, die der VDV-Unterausschuss „Nachhaltigkeit“ – er existiert mittlerweile seit über zehn Jahren – als „wesentlich für die Branche“ festlegte.

Zielauswahl und -festlegung

Im Auswahlprozess wurden als „für die Branche wesentlich“ die Ziele



festgelegt. Damit einher ging eine Bestandsaufnahme der derzeitigen unternehmensinternen Maßnahmen. Dem folgte unmittelbar die Betrachtung des sog. externen Beitrages, d. h. die Formulierung dessen, was die Unternehmen des

ÖV schon heute für die Gesellschaft leisten. Und schließlich folgte – analog dem Zeithorizont der Agenda 2030 und der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – die Formulierung von Zielen, die bis zum Jahr 2030 erreicht werden sollen. Den Mitgliedsunternehmen wurde damit ein Orientierungsrahmen angeboten, aus dem sich sowohl eine aktuelle „Standortbestimmung“ als auch der Handlungsbedarf bis zum Jahr 2030 ableiten lassen. Ein entsprechend aufbereitetes Arbeitspapier, das in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden soll, wurde Mitte Juni 2018 verteilt.

Was bedeutet das nun konkret?

Die Ziele, wie z. B. das Ziel 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz), lassen leicht erkennen, wieso sie eine hohe Relevanz für die Branche haben. Denn die Bündelungsfunktion von Bussen und Bahnen führen nicht nur zu einem im Vergleich zum Pkw oder Lkw geringen spezifischen Energiebedarf, sondern auch zu entsprechend niedrigen CO₂-Emissionen pro Person bzw. tkm. Nimmt man dabei den Ideal-/Zielzustand als Maßstab, nämlich Schienenverkehr mit 100 Prozent „grünem Strom“, dann liegt die CO₂-Einsparung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) schon heute bei 100 Prozent.

Besondere Bedeutung kommt aber auch dem Ziel 12 (nachhaltiger Konsum und nachhaltige Produktion) zu. Hier geht es um die Rolle der Verkehrsunternehmen als Auftraggeber mit einem jährlichen Investitionsvolumen von über 10 Mrd. Euro. Auch hier sehen wir uns in der Pflicht, Beschaffungsrichtlinien so zu definieren, dass bspw. jegliche Form von Kinderarbeit bei Zulieferern und deren Subunternehmern ausgeschlossen wird.

Nachhaltigkeit geht jeden etwas an. Und jeder kann etwas tun. Die Unternehmen des VDV stellen sich ihrer Verantwortung.

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.



Durchbruch bei Nachfolge des LGVFG in Baden-Württemberg

Im Jahr 2018 gab es für die Landesgruppe Baden-Württemberg des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und ihre Mitglieder positive Beschlüsse zu wichtigen ÖPNV-Finanzierungsthemen auf Landesebene: Für das Ende 2019 auslaufende Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) wurde eine Nachfolgeregelung beschlossen. Damit soll auch die Schienenfahrzeugförderung wiedereingeführt werden.

Weiterführung des LGVFG nach 2019 beschlossen

In der Sitzung der Gemeinsamen Finanzkommission (GKV) zwischen Land und kommunalen Spitzenverbänden am 24. Juli 2018 konnte in einem Paket zur Finanzierung verschiedener Themengebiete auch eine Einigung zum LGVFG getroffen werden.

Es wurde beschlossen, das LGVFG nach 2019 fortzuführen. Zur Finanzierung werden Umsatzsteuerepunkte in Höhe der bisherigen Entflechtungsmittel von 165 Mio. Euro gebunden. Zusätzlich wird der Betrag auf insgesamt 320 Mio. Euro jährlich durch weitere Landesmittel und kommunale Mittel fast verdoppelt. Für die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg und ihre Mitglieder waren dies sehr erfreuliche Nachrichten, da diese Beschlüsse wesentlichen Forderungen der VDV-Landesgruppe entsprechen, die in den vergangenen Jahren immer wieder gegenüber Entscheidern in Ministerien und Politik vorgetragen wurden.

Die Aufteilung der Mittel auf Vorhaben im kommunalen Straßenbau, ÖPNV und Radverkehr ist noch nicht endgültig festgelegt, allerdings sollen entsprechend den ergänzenden Erläuterungen zum GKV-Beschluss die Mittel „überwiegend in den ÖPNV“ fließen. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW) sieht eine Neufassung des LGVFG im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens vor. Dazu soll bis zur Sommerpause 2019 eine Verbändeanhörung zu einem Text und in der zweiten Jahreshälfte 2019 die entsprechende Behandlung im Landtag durchgeführt werden. Ein Inkrafttreten des neuen LGVFG ist zum 1. Januar 2020 vorgesehen.

Mit der Weiterführung des LGVFG und der deutlichen Aufstockung ist auch der Weg frei für eine Wiedereinführung der Schienenfahrzeugförderung des Landes im Rahmen des LGVFG. Bei der detaillierten Ausgestaltung wirkt die VDV-Landesgruppe intensiv mit.

Darüber hinaus sollen weitere Änderungen in das LGVFG aufgenommen werden, die auch der VDV immer wieder gefordert hatte. Dies betrifft bspw. eine höhere Förderung von Planungskosten und eine Härtefallklausel für die Abweichung von der Festbetragsförderung in Fällen von hohen Baukostensteigerungen.

Initiative Aufgabenträger-/Verbündetreffen 2018 - 2020

Im Rahmen einer vom VM BW im Herbst 2018 gestarteten Initiative „Aufgabenträger-/Verbündetreffen 2018 - 2020“ sollen innerhalb von zwei Jahren verschiedene Themen mit verschiedenen Akteuren der ÖPNV-Branche (Aufgabenträger, Verbünde, VU) gemeinsam vorangebracht werden. Das Ministerium verspricht sich davon eine Verdoppelung des ÖPNV-Anteils bis 2030.

Flankierend zur Umsetzung des Baden-Württemberg-Tarifs (BW-Tarif), der im Dezember 2018 an den Start gegangen ist, werden die Themen ÖPNV-Finanzierungsreform, Verbundförderung, Verbundkooperationen, Einnahmeverteilung und automatische Fahrgastzählensysteme (AFZS)/Open Data bearbeitet.



Mit der deutlichen Aufstockung des LGVFG ist auch der Wiedereinstieg in die Schienenfahrzeugförderung möglich

Ulrich Weber

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

T 0711 7885-6044

weber@vdv.de

Landesgruppe tritt der Bayerischen Klima-Allianz bei

Die Partner der Bayerischen Klima-Allianz und die Bayerische Staatsregierung verfolgen ehrgeizige Klimaschutzziele, wie z. B. das Stärken des Bewusstseins für das Thema Klimaschutz, das Bereitstellen breit angelegter Informationen und das Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten. Mit dem Anspruch, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) die Lösung für umweltverträgliche Mobilität ist, trat die VDV-Landesgruppe Bayern im Rahmen ihrer Herbsttagung 2018 im Kloster Benediktbeuern in Anwesenheit des Bayerischen Staatsministers für Umwelt und Verbraucherschutz, Thorsten Glauber, der Bayerischen Klima-Allianz bei.

Im Jahr 2004 hat die Bayerische Staatsregierung gemeinsam mit dem BUND Naturschutz in Bayern e. V. die gesamtgesellschaftliche Aufgabe „Klimaschutz“ erkannt und die Bayerische Klima-Allianz ins Leben gerufen. Diese Allianz gewann in den Folgejahren mehr und mehr Mitglieder, u. a. die kommunalen Spitzenverbände in Bayern, diverse Umwelt- und Tierschutzverbände, den FC Bayern, Verbände aus dem Bereich der Energiewirtschaft und als eines der neuesten Mitglieder die VDV-Landesgruppe Bayern.

Die Partner der Bayerischen Klima-Allianz verstehen sich als Förderer des Klimaschutzes. Sie repräsentieren in ihrer Aufstellung und Struktur ein breites Spektrum der bayerischen Bevölkerung und demonstrieren ebenso eindrucksvoll wie eindringlich, dass jeder heute in seinem Wirkungsbereich etwas zum Klimaschutz beitragen kann. Mehrmals pro Jahr treffen sich die Partner, um gemeinsame Projekte zu besprechen, die Bayerische Klimawoche vorzubereiten und Kontakte zu knüpfen.

Der ÖV auf Straße und Schiene leistet einen wichtigen Beitrag zur Lösung der verkehrsbedingten Umweltprobleme. Dazu zählen eine substanzielle Reduktion der treibhausgasrelevanten Emissionen, die Luftreinhaltung sowie ein Verringern der Lärmbelastung, der Unfallzahlen und der Flächenversiegelung. Während der ÖPNV dabei die kommunalen Straßen sowie die Staats- und Bundesstraßen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet, sorgt der Eisenbahngüterverkehr insbesondere für eine Entlastung auf den Fernstraßen. Der ÖV trägt somit zu einer lebenswerten Umgebung und Umwelt bei und bietet der Bevölkerung

alle Vorzüge eines zunehmend umfassenden Mobilitätsangebotes im Umweltverbund sowie der Wirtschaft eine ressourcenschonende Alternative zum Transport auf der Straße.

Kloster Benediktbeuern, Ort der Vertragsunterzeichnung



Es sind vor allem vier Ziele, die die Partner der Bayerischen Klima-Allianz gemeinsam verfolgen und erreichen wollen:

1. Bayernweit den Klimaschutz als gesamtgesellschaftliche Aufgabe etablieren.
2. Die jährlichen Treibhausgasemissionen auf unter 2 t pro Kopf bis 2050 reduzieren.
3. Empfindliche ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Systeme anpassen und die Schadensrisiken mindern.
4. Die Existenzgrundlagen der heutigen und der künftigen Generationen durch nachhaltiges Leben, Wirtschaften und Handeln sichern – Schöpfungsverantwortung wahrnehmen.



Vertragsunterzeichnung: Staatsminister Thorsten Glauber, Dr. Robert Frank

Gerade weil dem Verkehrssektor im Zusammenhang mit dem Klimaschutz eine so große Bedeutung zufällt, ist es wichtig, nicht nur über den eigenen Beitrag zum Klimaschutz zu sprechen, sondern sich auch aktiv mit Taten dafür einzusetzen. Mit dem offiziellen Beitritt zur Bayerischen Klima-Allianz wurde hierzu ein erster Schritt getan.

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

Hessen nach der Wahl: gemeinsam Schwung holen für die Verkehrswende

Der VDV Hessen hat Vorschläge zur attraktiven Gestaltung der Verkehrs- und Mobilitätswende unterbreitet und seine Unterstützung bei deren Umsetzung angeboten. Dabei sind insbesondere die öffentlichen Verkehrssysteme und deren Ersatzinvestitionsbedarfe aus Sicht der Branche zentral für das Gelingen einer ökologisch und ökonomisch sinnvollen Mobilität. Hinzu kommen erhebliche Finanzierungsbedarfe für Digitalisierung, Innovationen und Barrierefreiheit. Abseits der wichtigen inhaltlichen Zusammenarbeit der Branche wurden bestehende Veranstaltungsformate kommunikativ weiterentwickelt, um gemeinsam „Schwung zu holen“ für die Stärkung des ÖPNV insgesamt.

Die Landtagswahl im Oktober hat eine erneute Mehrheit für die Regierungsparteien CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ergeben. Der Branchenverband des ÖPNV nahm das Ergebnis der Landtagswahl gern zum Anlass, sich frühzeitig für die künftige Arbeit der im Amt bestätigten Landesregierung zu positionieren – spielt der ÖPNV doch schon heute eine entscheidende Rolle bei der Lösung verkehrlicher Herausforderungen in einem der verkehrsreichsten Bundesländer. Nicht nur in der Pendlerregion Rhein-Main befördert er täglich Millionen von Fahrgästen mit Bus und Bahn, erspart damit Millionen von Autofahrten, trägt zum Erreichen der Klimaschutz- und Luftreinhaltungsziele bei und sorgt für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land. Zudem leistet er einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Hessen. Aus Sicht des VDV wird der ÖPNV im optimierten Zusammenwirken aller Verkehrsmittel zukünftig eine noch gewichtigere Rolle spielen müssen, wenn das Bundesland Hessen und Deutschland insgesamt die selbst gesteckten Ziele beim Klimaschutz erreichen wollen.

VDV-Positionen zur Wahlperiode 2019–2024

Aus den genannten Gründen hat der VDV Vorschläge und Positionen für die kommende Legislaturperiode des Hessischen Landtags erarbeitet und veröffentlicht. Die umfangreichen Anregungen umfassen dabei folgende Oberthemen:

- Finanzierung ist Grundlage der Verkehrswende;
- Infrastruktur ausbauen und erhalten - Planen und Bauen entbürokratisieren;
- Digitalisierung und Innovation als Beschleuniger der Verkehrswende;
- den ländlichen Raum attraktiv halten;
- hessisches Bürgerticket als strategisches Ziel;
- On-Demand-Verkehre als Ergänzung bestehender Angebote;
- Attraktivitätssteigerung der Branche als Arbeitgeber.

Herbstlicher Branchentreff des hessischen ÖPNV

Am Ende des Jahres empfing die ÖPNV-Branche nach dem Auftakt im letzten Jahr rund 90 Gäste



zu ihrem herbstlichen Branchentreff. Das renommierte Städel Museum in Frankfurt bot den passenden Rahmen für einen gelungenen Abend. Der Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Hessen, Matthias Kalbfuss, und der Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), Thomas Wissgott, begrüßten zahlreiche Gäste aus der Branche, der Politik, der Industrie sowie von den Hochschulen, die der Einladung gefolgt waren, und blickten in ihren Eröffnungsreden auf das verkehrspolitische Jahr 2018 zurück. Inhaltlich diskutiert wurde das Hauptthema Digitalisierung und deren Bedeutung für den ÖPNV, aber auch für die Institutionen der kulturellen Daseinsvorsorge.

Bernhard Gässl

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Hessen

T 069 213-22432

gaessl@vdv.de

Schritt für Schritt die Verkehrswende meistern

Die Verkehrswende ist in aller Munde. Sie stellt die Verkehrsunternehmen (VU) mehr denn je vor große Herausforderungen. 2018 wurden in Niedersachsen und Bremen wichtige Beiträge geleistet und weitere vorbereitet.



Die VU stehen durch die vielerorts diskutierte Verkehrswende stärker als zuvor im Fokus der Öffentlichkeit. Erwartet wird ein Beitrag – sowohl im Personen- als auch im Eisenbahngüterverkehr – hin zu ressourcenschonenden Angeboten. Diese Herausforderung wurde angenommen, teilweise wird bereits seit mehreren Jahren an dem Thema nachhaltiger Mobilität gearbeitet. Die Größe der Herausforderung erfordert teilweise sehr lange Vorlaufzeiten. So haben sich die Stadtwerke Osnabrück bereits zehn Jahre lang mit der Thematik Elektrobus befasst, bevor 2019 die ersten Elektrobusse ausgeliefert werden. Die Umstellung der Antriebstechnik ist eben mehr als nur die reine Fahrzeugbeschaffung. Diese Erfahrungen machen auch die anderen VU in Niedersachsen, die erste Fahrzeuge in Betrieb genommen haben. Da die Technik im Bereich der batteriebetriebenen Busse noch lange nicht ausgereift ist, nutzen gerade die kleineren Unternehmen die niedersächsische Busförderung, um ihre Busflotte mit Euro-6-Dieseln zu modernisieren. Auch dies ist nach wie vor ein wichtiger Schritt zur Reduzierung der Umweltbelastungen.



Ein weiterer Meilenstein ist die Reaktivierung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Nach fast sechsjähriger Vorbereitungszeit auf der Landes-

ebene wurde zwischen Einbeck-Mitte und Einbeck-Salzhelden der Schienenpersonenverkehr wieder aufgenommen. Im Laufe des Jahres 2019 folgt die Wiederaufnahme des Betriebs zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus. An diesem komplexen Projekt wird seit mehr als 20 Jahren gearbeitet. Allein die Reduzierung der Bahnübergänge, die teilweise im Rahmen von Flurbereinigerungsverfahren vorgenommen wurde, ist eine komplexe Herausforderung, die viel Energie kostet. Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) hat die ersten Brennstoffzellentriebwagen auf die Strecke geschickt. Auch dies ist ein Projekt von hoher Komplexität und mehrjähriger Vorbereitungszeit.

Um die Verkehrswende erfolgreich und wirkungsvoll meistern zu können, wurden von den VU und den Verkehrsverbänden noch weitere Themen aufgegriffen. Dabei geht es u. a. um:

- ergänzende Verkehrsangebote als Bedarfsverkehr (On-Demand-Verkehre) oder sog. Ridepooling-Systeme,
- die Ausweitung der Fahrgastinformation auf Basis von Echtzeitinformationen,
- die Vorbereitung von autonomen Verkehren sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Zukunft der Personalentwicklung in den Unternehmen. Durchgängig macht sich ein Fachkräftemangel bemerkbar, der bei hohen Krankenständen leider zu Angebotseinschränkungen führte. Es wurde, um hier Abhilfe zu schaffen, eine Arbeitsgruppe gebildet, die in Zusammenarbeit u. a. mit der Bundesagentur für Arbeit – Regionaldirektion Niedersachsen-Bremen (BA-RD-NI-HB) und den zuständigen Landesministerien Maßnahmen entwickelt und umsetzt. So wird aktuell ein Konzept erarbeitet, um Mitarbeiter gezielt im Ausland anwerben und mit Begleitmaßnahmen erfolgreich integrieren zu können. Ferner wird die Zusammenarbeit der Arbeitsagenturen vor Ort gestärkt, indem die Unternehmen ihre jeweiligen Arbeitsplätze vorstellen. Damit sie ihre volle Wirkung entfalten zu können, sind auch diese Maßnahmen langfristig angelegt.

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

Digitalisierung und Kapazitätsprobleme sowie eine unzureichende Finanzierung von E-Mobilität im ÖPNV

Während in Hamburg die ersten Anzeichen eines digitalisierten Nahverkehrs sichtbar werden, konnten in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein im Kampf um eine bessere Ausfinanzierung des Nahverkehrs zumindest erste, wenn auch bescheidene Teilerfolge erzielt werden: ein Stopp der weiteren Abschmelzung der Ausgleichsmittel in Mecklenburg-Vorpommern bzw. eine künftige Teildynamisierung der Kommunalisierungsmittel in Schleswig-Holstein.

Hamburg

Auch unter dem neuen Verkehrssenator Michael Westhagemann bleibt es bei dem klaren politischen Ziel, die Hansestadt als Modellstadt für umweltfreundliche und intelligente Verkehrskonzepte zu etablieren durch den Ausbau des ÖPNV und dessen Verknüpfung mit einer Vielzahl von ergänzenden innovativen Beförderungsangeboten. Multimodale wie intermodale Mobilität sollen selbstverständlicher, einfacher und attraktiver werden. Insbesondere die ersten positiven Erfahrungen mit komplementären Verkehrsangeboten wie ioki zeigen das enorme Potenzial hinter diesen smartphonebasierten Piloten, um eine sinnvolle Ergänzung und Optimierung des bestehenden Nahverkehrsangebotes im Sinne der Fahrgäste zu erreichen. Beschäftigt hat die Landesgruppe auch die Diskussion um die Konzession für MOIA, wobei es darum gehen muss, dass zur Vermeidung einer Kannibalisierung des ÖPNV auch hier eine vollständige Integration in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und dessen Tarifstruktur erfolgt. Hinsichtlich der Kapazitätsengpässe beim SPNV haben die vielfachen Anstrengungen endlich zu einem Durchbruch geführt: Der ersehnte Bau der S4 ist in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden, wodurch dessen Finanzierung möglich ist.

Mecklenburg-Vorpommern

Zahlreiche Gespräche der Landesgruppe mit dem Verkehrsministerium und Abgeordneten im Ringen um eine verbesserte finanzielle Ausstattung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern haben zumindest erreichen können, dass eine weitere, bislang jährliche Abschmelzung von Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr zunächst gestoppt worden ist, auch wenn damit eine Angebotsverbesserung oder Modernisierung hin zu einer Verkehrswende nicht erreichbar ist. Der neue integrierte Landesverkehrsplan sieht eine weitere Verlagerung von Zuständigkeiten auf die Kreise vor, ohne dies finanziell zu begleiten. Er enthält keine Finanzentwicklungsplanung, sondern beschreibt nur den unbefriedigenden Status quo der ÖPNV-Finanzierung und enthält zwar neue Ideen, die aber allesamt nichts kosten dürfen. Auch die Bemühungen um eine Stärkung von

Verbundstrukturen im Land haben bisher wenig Ergebnisse gezeigt. Wie gerade vor diesem Hintergrund eine Verkehrswende erreicht werden bzw. ein zuverlässiges Verkehrsangebot vor allem in der Fläche erhalten bleiben soll, ist auch weiterhin unklar.

Schleswig-Holstein

Besondere Aufmerksamkeit der Arbeit der Landesgruppe in Schleswig-Holstein galt dem Erlass der neuen Finanzierungsverordnung, welche die Höhe und Verteilung der sog. Kommunalisierungsmittel an die Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger regelt. Auch wenn die Abwärtsspirale der seit Jahren bestehenden Unterfinanzierung des ÖPNV durch die neue Verordnung nicht gestoppt worden ist, so konnte immerhin erreicht werden, dass der Anteil der Regionalisierungsmittel leicht aufgestockt wurde und künftig dynamisiert wird. Maßgeblich eingebracht hat sich die Landesgruppe auch im Rahmen der Anhörung für ein neues Vergabegesetz Schleswig-Holstein (VGSH), das den Aufgabenträgern mehr Entscheidungsspielraum bei der Verkehrsvergabe einräumt, aber keine Finanzausstattung für fachliche Kompetenz vor Ort vorsieht. Aber auch die politische Diskussion um die Einführung eines Nordtarifs, um der Sogwirkung des HVV auf weitere Landkreise in der Metropolregion etwas entgegenzusetzen, hat die Landesgruppe beschäftigt. Trotz Ablehnung der Landesgruppe hat der Kreis Steinburg im Gegensatz zur Hansestadt Lübeck den politischen Segen für den Wechsel zum HVV erhalten, sodass es nicht zuletzt um die Frage ging, ob der bestehende Schleswig-Holstein-Tarif überhaupt noch lebensfähig ist. Sorgen bereitet den Unternehmen die hartnäckige politische Weigerung, mit Landesmitteln die Anschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben und deren Infrastruktur zu fördern, was auch mit Blick auf die beschlossene EU-Clean-Vehicles-Richtlinie alternativlos ist. Der ÖPNV hat ebenso wie in Mecklenburg-Vorpommern noch immer nicht den Stellenwert, den er benötigt.

Dr. Joachim Schack

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

VDV NRW prüft Vereinfachungen bei der Durchführung von Schwerbehindertenzahlungen

Die Erhebungen für den Ausgleich der kostenlosen Beförderung Schwerbehinderter sind sehr fehleranfällig. Es ist mittlerweile schwierig, geeignetes Erhebungspersonal zu finden. Deshalb prüft die Landesgruppe Nordrhein-Westfalen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), ob verlängerte Zählzeiträume und vor allem die Ablösung der Wertmarke durch eine Chipkarte zielführend sind.

Schwerbehinderte sind, wenn sie eine Wertmarke für 80 Euro im Jahr erworben haben, unentgeltlich im ÖPNV zu befördern. Als Ausgleich erhalten die Unternehmen einen pauschalen Aufschlag auf ihre Fahrgeldeinnahmen. Der Aufschlag bemisst sich entweder am Anteil derer, die eine Wertmarke erhalten, an der Gesamtbevölkerung (sog. landesweiter Vomhundertsatz) oder er wird nach dem prozentualen Anteil der Schwerbehinderten an der Gesamtzahl der Fahrgäste des jeweiligen Unternehmens berechnet. Da der als Regelfall gedachte landesweite Vomhundertsatz systemimmanent die tatsächliche Nutzung nicht richtig abbildet, haben die Unternehmen üblicherweise den prozentualen Anteil betriebsindividuell erhoben. Das erfordert komplexe Verkehrserhebungen. Seit rund fünf Jahren kontrolliert das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen (MAGS NRW) verdeckt diese Zahlungen. Selbst kleinste Fehler führen dazu, dass die Zählergebnisse nicht anerkannt werden und die Unternehmen auf die deutlich niedrigeren Erstattungsleistungen nach dem landesweiten Vomhundertsatz verwiesen werden.

Auch wenn rechtsstaatlich die sofortige Information der Unternehmen durch die Prüfer über etwaige Fehler geboten wäre, erfahren die Unternehmen erst gut zwei Jahre später während des Antragsverfahrens auf Ausgleich von den Kontrollergebnissen. Dann ist weder eine ordnungsgemäße Aufklärung des Sachverhalts noch ein Nachholen verfehlter Einzelerhebungen möglich. Deshalb dürfte die eigentliche Motivation des Ministeriums in der rigorosen Einsparung von Haushaltsmitteln liegen. Da die gesetzlichen Bestimmungen nur geringe Interpretationsspielräume offenlassen, sind die Gerichte bisher meist der Rechtsauffassung des MAGS gefolgt, und zwar auch dann, wenn bei der Zahlung formal ein Richtlinienverstoß vorgelegen haben mag, der sich aber kaum auf das festgestellte Zählergebnis ausgewirkt haben dürfte. Schon vor 15 Jahren hat der Landesrechnungshof NRW festgestellt, dass dieses Ausgleichsverfahren völlig ungeeignet ist, und empfohlen, dass die öffentliche Hand Fahrscheine kauft und diese zu ihren Konditionen an die Berechtigten weitergibt. In der Tat wäre das richtig, weil so kein kompliziertes Ausgleichsverfahren notwendig wäre und Erlösausfälle nicht

durch Unternehmen oder Fahrgäste gegenfinanziert werden müssten. Allerdings würde der Kauf von Fahrscheinen für die öffentliche Hand deutlich teurer als der aktuelle Ausgleich.

Der überwiegende Anteil der Fehler soll nach Meinung des Ministeriums in einer mangelhaften Kontrolle des Schwerbehindertenausweises und der Wertmarke liegen. Aus Sicht des VDV NRW ist es deshalb naheliegend, die Wertmarke durch eine Chipkarte mit E-Ticket zu ersetzen. Diese kann relativ einfach elektronisch erfasst und dabei auf ihre Gültigkeit geprüft werden. Da die Aggregation der einzelnen Zahlungen elektronisch vorgenommen wird, vereinfacht sich nicht nur der Verarbeitungsprozess, sondern er schließt auch Manipulationen und Übertragungsfehler aus. Außerdem ließe sich so die Ausgabe der Wertmarke durch die Sozialbehörden administrativ erheblich vereinfachen. Es würden also alle Akteure profitieren.

Heute müssen die Zahlungen jährlich in vier Perioden von je drei Wochen durchgeführt werden. Würden die Zählzeiträume auf fünf bis sechs Wochen verlängert, wäre es für die Unternehmen deutlich einfacher, qualifizierte Zähler zu gewinnen; Ausfälle könnten leichter kompensiert werden. Zudem muss bisher jährlich gezahlt werden. Da die jährlichen Änderungen minimal sind, würde es auch genügen, die Zahlung lediglich alle drei Jahre durchzuführen und die Ergebnisse zwischenzeitlich fortzuschreiben.

Der VDV NRW ist im Begriff, diese Vorschläge detailliert auszuarbeiten. Allerdings beseitigen sie nicht die systemischen Mängel des Verfahrens, sondern vereinfachen nur die Handhabung und minimieren die Fehleranfälligkeit der Zahlungen. Dann wird sich zeigen, ob das MAGS NRW ausschließlich die Einsparung von Mitteln zulasten der Unternehmen im Auge hat oder aber dem gesetzlichen Auftrag folgt und den Unternehmen einen angemessenen Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter gewährt.

Volker Wente
Geschäftsführer
VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen
T 0221 57979-138
wente@vdv.de

Landesgruppe Ost: Finanzierungsthemen und kein Ende

In den Ländern Brandenburg, Berlin und Sachsen-Anhalt gab es Fortschritte bei der Finanzierung des ÖPNV und zum Teil auch des Güterverkehrs. Widersprüche inklusive.

Brandenburg: Herausforderungen erkannt

Die Herausforderungen im Bereich der Mobilität wirken sich unmittelbar auf die Lebensqualität der Menschen aus. Diese Erkenntnis gewinnt immer dann an Relevanz, wenn sich die Probleme zuspitzen und Fahrzeuge sowie Verkehrswege an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. In Brandenburg hat das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) nun innerhalb der Landesregierung echte Pflöcke einrammen können, was den Ausbau der Schieneninfrastruktur und der vorbereitenden Planungen betrifft. Unter dem Titel „i2030“ wird eine Reihe von Maßnahmen geplant, um dem Fahrgastaufkommen – das sich bis 2030 gegenüber dem Jahr 1995 fast verdoppeln wird – ein adäquates Angebot gegenüberstellen zu können. Wir unterstützen das und haben entsprechend konstruktiv an der Erstellung des Landesnahverkehrsplans mitgearbeitet.

Für den kommunalen ÖPNV gibt es mit der Förderung der Barrierefreiheit und mit der Förderung von sog. PlusBussen weitere positive Signale. Allerdings bleibt die Unterfinanzierung des Gesamtsystems ÖPNV weiter bestehen. Dies haben wir mit unserer Untersuchung „Investitionsbedarf der ÖPNV-Unternehmen im Land Brandenburg“ 2018 erneut nachgewiesen.

Berlin: Planung ohne Plan?

In der Berliner Politik arbeitet die Landesgruppe Ost des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) noch immer im Bündnis für Straßenbahnen mit. Dieses Bündnis hat es sich zum Ziel gesetzt, möglichst schnell spürbare Verbesserungen für das ÖPNV-System der wachsenden Stadt zu erreichen. Dem wird ein schneller Ausbau des Straßenbahnsystems am ehesten gerecht. Einige Planungsverfahren wurden inzwischen auch in Gang gesetzt. Für die kommenden zehn Jahre können wir hoffentlich mit Ergebnissen rechnen. Als wenig erbaulich haben wir dagegen den Entwurf des Nahverkehrsplans eingeschätzt, der 2018 vorgelegt wurde. Viel Prosa, wenig Konkretes. Da hoffen wir auf Nachbesserungen.

Sachsen-Anhalt: späte Resultate

Jahrelang haben wir auf die Umsetzung des laufenden Koalitionsvertrags gedrängt. Insbesondere die Sicherung der bisherigen Entflechtungsgesetzmittel und die Finanzierung der Förderung des Ausbildungsverkehrs aus Landesmitteln standen dabei im Mittelpunkt. Tatsächlich konnte sich die Landesregierung nun zur Umsetzung ihrer eigenen Ziele durchringen. Wir freuen uns über diesen schönen Erfolg.

Wenig erfolgreich ist allerdings, dass sich die Landesregierung noch immer nicht zu einer Wiederaufnahme einer Förderung der Schieneninfrastruktur von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) durchringen konnte. Trotz umfangreicher Beteuerungen im Koalitionsvertrag, wie wichtig der umweltfreundliche Güterverkehr im Land ist, gibt es in der Realität kaum Unterstützung.



Erfreulich ist auch die neu geschaffene Möglichkeit, Mittel des Bundes für den SGV in Zukunft aus Landesmitteln kofinanzieren.

Im Jahr 2019 werden in Brandenburg Landtagswahlen stattfinden. Wir werden unsere noch un erfüllten Forderungen gern wieder einbringen.

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

Wichtige Weichenstellungen für den ÖPNV in Sachsen und Thüringen

Im Jahr 2018 konzentrierte sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Wesentlichen auf die für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Freistaat Sachsen entscheidende Strategiekommision. Diese wurde vom zuständigen Fachministerium, dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA), unter Einbeziehung von Vertretern der Verbände, Kammern und Institutionen sowie von Vertretern aus Politik, Verwaltung und Wissenschaft gesteuert.

Sachsen

Die aus Sicht der Landesgruppe zu starke Fokussierung auf Tarifthemen in Form von stark abgesenkten Tarifangeboten wurde dabei kritisch bewertet und alternative Konzepte wurden unterbreitet. Weiterer Schwerpunkt war die Konzipierung einer umfassenden Angebotsverbesserung im ländlichen Raum durch die Entwicklung eines landesweiten PlusBus- und TaktBus-Netzes. Auch gilt es, die ausreichende, verstetigte und dynamisierte Finanzierung zu sichern, damit die Verkehrswende im Freistaat Sachsen auch gesichert ist und nicht nur ein Wunschtraum bleibt.

Entscheidend für die Erweiterung eines attraktiven ÖPNV-Systems bleibt aber der Ausbau von Bahnen und Bussen in den sächsischen Metropolen Dresden, Leipzig und Chemnitz. Hier gilt es, die Investition in Infrastruktur und Fahrzeuge, besonders im Schienenverkehr, zu sichern, da die Systeme durch stark steigende Fahrgastzahlen an kapazitive Grenzen stoßen. Es ist kommunikationspolitisch noch viel zu tun, um bei den Entscheidern in Land und Kommunen dafür die notwendige Bereitschaft zu erreichen.

VDV-Länderkonferenz 2018 in Erfurt



Thüringen

Im Freistaat Thüringen konzentrierte sich die Landesgruppenarbeit auf die umfassende Vorbereitung und Durchführung der strategisch äußerst bedeutsamen ÖPNV-Landeskonferenz. Alle Akteure aus Unternehmen, Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Kammern und Verbänden waren einbezogen. Die Konferenz war ein großer Erfolg, wurde doch vom Freistaat Thüringen ein Stadtbahn-/Straßenbahn-Sonderprogramm aufgelegt, um die auch hier in erfreulichem Maße stark steigenden Fahrgastzahlen langfristig bewältigen zu können.

Künftig soll Gleiches für den Bereich Bus erreicht werden, im Hinblick auf notwendige Erneuerungs- und Erweiterungsinvestitionen und vor allem zur Erreichung der Zielstellungen zum Wechsel auf emissionsfreie Antriebe. Wie überall fokussiert sich auch die Thüringer Politik gern auf Tarifabsenkungsmaßnahmen. Es gelang durch fachliche Begleitung des VDV, hierbei Augenmaß zu erreichen. Im Ergebnis wurde das im gesamten Thüringer ÖPNV gültige Azubi-Ticket als Pilotprojekt ins Leben gerufen, das sich inzwischen zu einem sehr gut angenommenen Instrument für die Sicherung des Wirtschafts- und Ausbildungsstandorts Thüringen entwickelt hat.

Die Aktivitäten der VDV-Landesgruppe für das Themenfeld SGV wurden durch einen runden Tisch von Akteuren der Branche (Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, Spediteure, verladende Wirtschaft) im Hause des zuständigen Verkehrsstaatssekretärs zielgerichtet und ergebnisorientiert fortgesetzt. Dabei erhielten wir die konkrete Zusicherung des Freistaates Thüringen für den Einsatz originärer Landesmittel zum Zwecke der Förderung des SGV.

Matthias Scheidhauer

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen

T 0163 579798

scheidhauer@vdv.de

Die Branche ist im Aufbruch – viel Potenzial für einen starken ÖPNV im Südwesten

Die Mobilitätswende im Südwesten nimmt Fahrt auf. Um jedoch das Angebot im ÖPNV an die Bedürfnisse der Kunden (und solche, die es werden wollen/sollen) anzupassen, werden dringend Fachkräfte und ausreichende Finanzierungsmittel benötigt.

Das Jahr 2018 stand im Zeichen der Mobilitätswende und es wurde deutlich, dass sich die Branche im Aufbruch befindet. Dies hat eine große Dynamik im ÖPNV im Südwesten zur Folge. Drohende Dieselfahrverbote zwingen die stickoxidbelasteten Kommunen dazu, einen Masterplan für die zukünftige Mobilität zu erstellen und Projekte, die auf diese Planungen einzahlen, umzusetzen. Hierfür ist eine dauerhafte und verlässliche Fahrzeugförderung vonnöten. Die Ad-hoc-AG Busförderung der Landesgruppe Südwest des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert in Rheinland-Pfalz die Wiedereinführung einer unternehmensbezogenen Fahrzeugförderung, um eine Verjüngung der Fahrzeugflotte zu erreichen und damit die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Dies wird auch 2019 ein prominentes Thema in der Landesgruppe sein.

Fachkräftemangel und Novellierung des Nahverkehrsgesetzes in Rheinland-Pfalz

Der Fachkräftemangel ist im Saarland sowie in Rheinland-Pfalz spürbar und es besteht dringender Handlungsbedarf bei den Rahmenbedingungen der Personalgewinnung. Mangel gibt es vor allem im Bereich des Fahrpersonals, auf der Schiene wie auch auf der Straße. Ohne Fachkräfte ist die Verkehrswende nicht umsetzbar! Ein stark angepasster Busfahrplan hat im Saarland für Unruhe bei dem Aufgabenträger, bei den Verkehrsbetrieben und bei den Fahrgästen gesorgt und allen deutlich gemacht, wie dringend hier Handlungsbedarf besteht. In den diesjährigen Fraktionsgesprächen mit der rheinland-pfälzischen Landespolitik lag, neben den zuvor genannten Themen, ein Schwerpunkt auf der Novellierung des Nahverkehrsgesetzes (NVG). Die VDV-Landesgruppe hat zu Beginn des Prozesses (Ende 2017) dazu einen eigenen ausformulierten Gesetzesentwurf vorgelegt. Bedauerlicherweise zieht sich der Umsetzungsprozess in die Länge. Ein Referentenentwurf wird mit Spannung Anfang 2019 erwartet. Die Landesgruppe wird sich hierzu erneut aktiv in die Umsetzung einbringen.

Die Nachfolge des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) muss gesichert werden

Ein besonders hoher Handlungsdruck besteht im Südwesten dieses Jahr bei der gesetzlichen Festbeschreibung einer Entflechtungsmittelnachfolge ab

2020 inklusive einer deutlichen Dynamisierung dieser Mittel. In Rheinland-Pfalz wurden bisher lediglich Absichtserklärungen formuliert, denen nun konkrete Umsetzungen folgen müssen. Im Saarland wurde Ende des letzten Jahres beschlossen, die LGVFG-Mittel ab 2020 eins zu eins in die mittelfristige Finanzplanung aufzunehmen und diese durch Landesmittel zu finanzieren. Auch hier setzt sich die Landesgruppe weiterhin für eine langfristige gesetzliche Regelung ein.

Neue Antriebsarten und -formen werden auf Herz und Nieren geprüft

Sind Elektroantriebe und autonom fahrende Fahrzeuge die Zukunft des öffentlichen Verkehrs (ÖV)? Diese und weitere Fragen stellen sich immer mehr Verkehrsbetriebe und beginnen damit, diese zu testen. So hat die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) mbH 2018 den autonom fahrenden Elektrokleinbus „EMMA“ getestet, Erfahrungen gesammelt und Rückmeldungen der über 3 000 Fahrgäste ausgewertet. Dies hat die VDV-Landesgruppe zum Anlass genommen, eine Fachveranstaltung mit dem Titel „Autonomes Fahren: Eine Chance für den ÖPNV?“ durchzuführen. Eine rege Diskussion über die Perspektiven neuer Technologien und deren Einsatzmöglichkeiten im ÖPNV wurde gemeinsam mit Vertretern aus der Politik und der Branche geführt.



Besuch bei EMMA, dem selbstfahrenden Elektrokleinbus der Mainzer Mobilität

Marie-Theres Wölki
Geschäftsführerin
VDV-Landesgruppe Südwest
T 06131 126861
woelki@vdv.de

VDV-Organisationen

(((eTicket Deutschland ist fertig und wird „mobile“

Mit dem Forderungs-clearing und des Produktclearing sind im Februar die letzten beiden Systembausteine in den Hintergrundsystemen von (((eTicket Deutschland fertig gestellt worden. Damit ist alles da, was ein deutschlandweites (((eTicket benötigt. Der Fokus der Weiterentwicklung liegt jetzt auf mobilen Endgeräten. Nächste Meilensteine sind ein Kopierschutz für Barcode-Tickets und der Auftakt zu Account-Based-Ticketing.

Eine Kenngröße war bisher immer die Zahl der Teilnehmer an (((eTicket Deutschland. Diese beträgt im Februar 2019 genau 420 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde (VU/VV). Mit Rückblick auf das Vorjahr ist die Teilnehmerzahl lediglich um 20 weitere Unternehmen gewachsen. Dies dürfte die geringste Zuwachsrate neuer Teilnehmer seit 2011 sein. Im selben Zeitraum stieg die Ausgabe aktiver Sicherheitszertifikate für Chipkarten allerdings sprunghaft von 12 Mio. auf 13,5 Mio. an. Dies ist ein eher überdurchschnittlicher Zuwachs von über 12,5% an Chipkarten im Wirkbetrieb in einem Jahr.

Aus beiden Zahlen lässt sich ein recht gutes Entwicklungsbild für (((eTicket Deutschland ableiten. Die 420 Teilnehmer erbringen dort ihre Mobilitätsleistungen, wo etwa 75% der Bevölkerung in Deutschland unterwegs ist. Damit repräsentieren die Teilnehmer an (((eTicket Deutschland gemessen an ihren Fahrgastzahlen den Großteil der ÖPNV-Branche. Die Regionen, die heute noch auf der (((eTicket-Deutschland-Landkarte fehlen, sind in der Regel durch kleine Verkehrsunternehmen - meist ohne Verbünde - im ländlichen Raum zu charakterisieren. Ein weiterer starker Zuwachs an Teilnehmern ist daher zukünftig nicht zu erwarten.

Der parallele Anstieg der aktiven Chipkarten zeigt, dass immer mehr Teilnehmer mit ihren EFM-Systemen in den Wirkbetrieb gehen. Die Landschaft der verfügbaren (((eTicket-Deutschland-Systeme wächst somit kontinuierlich.

Das (((eTicket Clearing ist fertig

Damit die wachsende Anzahl von standardkonformen EFM-Systemen auch interoperables Ticketing anbieten kann, benötigten die zentralen Hintergrundsysteme von (((eTicket Deutschland noch einen letzten fehlenden Baustein. Vor zwei Jahren begann im Rahmen der Roadmap des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Forschungs- und Entwicklungsprojekt „Clearing“.

Im Entwicklungsprozess stellte sich heraus, dass es sich am Ende nicht um ein System handeln würde, sondern um zwei separate und unabhängige Systeme mit unterschiedlichen Servicefunktionen.

– Produktclearing (PCL)

Das PCL ist ein Tarifiermittlungsdienst. Auf Basis von Reiseketten ermittelt das PCL die einzelnen Tarifprodukte und setzt diese für die Reisekette zusammen. Es ist ein reiner Informationsdienst und kann weder Tickets generieren noch verkaufen. Es bekommt entweder Anfragen aus einer Fahrplanauskunft und liefert dann die passenden Tarifprodukte oder es kann für eine bereits getätigte Reise in einem Check-In/Check-Out oder Be-In/Be-Out-System (oder Mischformen) den zu zahlenden Preis liefern.

– Forderungs-clearing (FCL)

Das FCL ordnet den jeweiligen VU/VV Forderungen und Verbindlichkeiten zu. Als Eingangsdaten werden Transaktionsdatensätze der VDV-Kernapplikation, aber auch Daten zur Entgegennahme von Verbindlichkeiten akzeptiert, denen keine KA-Transaktion zugrunde liegt, um auch multimodale Leistungen clearen zu können. Damit regelt das FCL unter den angeschlossenen Teilnehmern, wer von wem wieviel Geld bekommt, wenn ein Fahrgast interoperabel und/oder multimodal unterwegs ist.

Auch wenn zu Beginn des Projektes der Fokus auf der interoperablen Anwendung lag, hat sich während der Entwicklungsphase gezeigt, dass beide Systeme auch für lokale Anwendungen einsetzbar sind. So kann das FCL beispielsweise für das lokale Clearing verwendet werden. Lädt ein Fahrgast beispielsweise bei Unternehmen A Geld auf sein (((eTicket und kauft bei Unternehmen B dafür ein Ticket, sorgt das FCL im Hintergrund für den Austausch der jeweiligen Zahlungsdaten. Damit kann dann A an B den verwendeten Betrag überweisen. Das PCL kann beispielsweise in Verbindung mit DELFI eine lokale Fahrplan- und Tarifauskunft unterstützen.

Beide Clearingsysteme wurden Ende Februar fertig gestellt und in Betrieb genommen. Aktuell läuft im VDV ein Klärungsprozess, welches das beste Modell sein wird, die Branche an das Clearing anzuschließen. Bereits jetzt wird das Produktclearing beim Piloten von Mobility inside verwendet, um die Produkt- und Preisauskunft unter den angeschlossenen Partner zu testen.

VDV Barcode mobile⁺ - Der Kopierschutz für Handytickets

Aktuell sind immer mehr Verkehrsunternehmen und -verbände bestrebt, auch hochpreisige Zeitkarten über Smartphone anzubieten. Die Ausgabe der Tickets erfolgt heute als 2D-Barcode. Das größte Problem ist, dass diese über keinen Kopierschutz verfügen. Durch einen einfachen Screenshot lassen sich beliebig viele Kopien eines gültigen Tickets erstellen. Auch die beweglichen Elemente, die einige VU/VV in die Ticketausgabe einbringen, lassen sich in Form von einfachen Videosequenzen, die sich mit kostenlosen Apps erstellen lassen, mit minimalem Knowhow und Aufwand aushebeln. Jedes Kontrollgerät erkennt das so illegal kopierte Ticket als echt und gültig an. Rechnet man dieser Sicherheitslücke jetzt die in der Realität durchgeführten Kontrollquoten entgegen und die darin enthaltenen, tatsächlichen qualitativen Kontrollen von Barcodescan und Prüfung des ID-Mediums, bekommt man eine Ahnung davon, wie oft Fahrgäste mit gefälschten digitalen Tickets in Sichtkontrollen betrügen. Spätestens dann, wenn die Anzahl der Fahrgäste mit Handyticket in der Bahn steigt und gleichzeitig der Absatz bestimmter Tarifprodukte auf dem Handy zurückgeht, hat man einen validen mathematischen Beweis, dass irgendwas nicht stimmen kann. Dann ist aber schon eine Menge an Fahrgeldeinnahmen verschwunden.

Die Lösung, um diese Sicherheitslücke zu schließen, ist der VDV-Barcode mobile⁺. Dieser schützt den 2D-Barcode wie heute bereits gegen Manipulation und erhöht den Schutzwall um zwei weitere Faktoren. Zum einen verhindert er durch ein unsichtbares dynamisches Element im Code, dass ein Ticket kopiert werden kann. Sobald der Barcode kopiert wird, wird das Element nicht mehr erneuert und ein Kontrollgerät erkennt sofort, dass dieses Ticket nicht mehr gültig sein kann. Da das dynamische Element mit Hilfe der App des VU/VV erneuert wird, schützt der VDV-Barcode mobile⁺ die App direkt mit. So wird verhindert, dass jemand die App samt z. B. Monatsticket einfach auf ein anderes Smartphone kopiert. Sollte dies versucht werden, wird ein zusätzliches Schutzzertifikat zerstört, so dass keine gültigen Tickets mehr angezeigt werden können.

Um den VDV-Barcode mobile⁺ zu verwenden, sind zwei Dinge erforderlich. Zum einen muss man sich an den Motics anschließen. Der Motics ist der Mobile Ticket Crypto Service und eine Art virtueller Chipkartenhersteller. Dieser bringt die erforderlichen Sicherheitskomponenten auf das Smartphone des Fahrgastes. Hierzu koordiniert der VDV eTicket Service aktuell die erwarteten Bedarfe der Branche und bereitet eine Ausschreibung für diesen Service vor. Des Weiteren benötigen die Kontrollinfrastruktur des VU/VV sowie die jeweilige App ein update, um den VDV-Barcode mobile⁺ aufnehmen bzw. lesen zu können.

In einer Kontrollsituation mit VDV-Barcode mobile⁺ kann das Kontrollpersonal dann den Barcode kurz scannen und hat die Sicherheit, dass der abgebildete Barcode echt, einmalig und frei von Manipulationen ist. Jede Abweichung würde das Kontrollgerät sofort anzeigen können. Die Prüfung eines zusätzlichen ID-Mediums kann dann entfallen.

Hinzu kommt, dass der VDV-Barcode mobile⁺ bereits heute vorbereitet ist für die Verwendung von Bluetooth und NFC. Ziel ist es langfristig, ein echtes Challenge-Response-Verfahren wie bei den Chipkarten zu verwenden.

Gemeinsame internationale Entwicklung zu Account-Based-Ticketing

Das Account-Based-Ticketing (ABT) könnte das Ticketing der Zukunft werden. Stark vereinfacht beschrieben geht es darum, dass jeder Fahrgast nur noch eine ID, eine Nummer oder einen eindeutigen Namen hat und damit alle Berechtigungen in einem Hintergrundsystem verknüpft sind. Mit dieser ID könnte der Fahrgast ein Ticket kaufen oder einfach nur ein Fahrzeug betreten, ein Sharing Bike öffnen oder das Parkhaus bezahlen. Alles, was der Fahrgast darf und wie er bezahlt, ist in seinem Account hinterlegt. Wo die ID hinterlegt ist, spielt fast keine Rolle. Dies kann ein Smartphone, eine Chipkarte oder intelligente Kleidung sein. Da die Rechnerintelligenz im online angebotenen Hintergrundsystem liegt, braucht die ID i. d. R. wenig Platz. Der spannendste Aspekt ist aber, dass diese ID nicht national gebunden sein muss. Im bereits letzten Jahr beschriebenen EU-Projekt „European Travelers Club“ wurde das ABT im grenzüberschreitenden Verkehr erfolgreich erprobt. Hier erlaubte eine ID die Nutzung des ÖPNV in drei Ländern, also in drei technisch unterschiedlichen eTicket-Welten.

Da hierzu aber noch viele technische und organisatorische Fragen geklärt werden müssen, sollte gerade mit Blick auf die Potentiale der internationalen Verwendung von ID's das Thema auch international betrachtet werden. Aus diesem Anlass hat die Smart Ticketing Alliance (STA), in der sich die Europäischen eTicket-Standard-Herausgeber organisiert haben, die neue Working-Group „Account-Based-Ticketing“ gegründet. Der VDV eTicket Service ist Gründungsmitglied der STA und hat die Leitung der neuen Working-Group übernommen.

Nils Zeino-Mahmalat

Geschäftsführer

VDV eTicket Service GmbH & Co. KG

T 0221 716174-112

zeino@vdv.de

Lernen im digitalen Zeitalter

Das digitale Zeitalter verändert die Arbeitswelt von Grund auf: Arbeitsinhalte, Arbeitsprozesse und ganze Berufe unterliegen einem Wandel. Damit einher geht ein Bedeutungszuwachs an Lernen. Es wird digitaler, individueller, vernetzter und sozialer. Was bedeutet dies für die berufliche Weiterbildung in der Branche? Wo liegen die Chancen und Perspektiven des digitalen Lernens?

Sozial, digital und individuell: der Erfolg des Blended Learnings

Wenn es um die Erfolgsfaktoren von Bildungsmaßnahmen geht, zeigen Studien immer wieder: Das sog. Blended Learning – die Mischform aus einem klassischen Präsenzformat, vor- und nachbereitet durch digitale Lerninhalte – ist besonders nachhaltig und erhöht nachweislich den Lerntransfer. Die Präsenzphasen erlauben eine Verankerung des Lernprozesses im tatsächlichen Arbeitsumfeld und ermöglichen das Lernen in praxisnahen Situationen mit effektiven Verhaltenstrainings und direkter Kommunikation. Die zwischengeschalteten digitalen Lernangebote können stark individualisiert werden und im eigenen Tempo und von jedem Ort aus bearbeitet werden. Zugleich können Reisekosten und Tagungspauschalen eingespart werden. Mittlerweile sind die technischen Möglichkeiten bei der Umsetzung digitaler Lernangebote schier unbegrenzt. Sie lassen eine enorme mediale und didaktische Vielfalt zu: von sehr kompakten Einheiten (sog. Lern-Nuggets), die nur eine kurze Bearbeitungsdauer erfordern, bis hin zu umfangreichen Einheiten, die ganze Themenfelder online abbilden und Wissen vermitteln, wiederholen und zu Transfer und Reflexion anregen. In Zukunft werden die individuellen Vorkenntnisse der Nutzer maßgeblich bestimmen, wie genau sich ihr digitaler Lernpfad gestaltet. So können sie jene Inhalte und Formate bearbeiten, die ihrem persönlichen Lernstand entsprechen und die sie bestmöglich fordern und fördern.

Vernetzt: Etablierung eines branchenspezifischen Netzwerks zum digitalen Lernen

Eine wachsende Zahl an Mitgliedsunternehmen hat es sich zum Ziel gesetzt, das digitale Lernen in der Unternehmensstrategie zu verankern. Ein vielschichtiges Vorhaben, verbunden mit komplexen Fragestellungen und strategischen Entscheidungen. Für die Verantwortlichen in den Unternehmen ergibt sich vermehrt Bedarf an Orientierung und Unterstützung bei der Umsetzung. Vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und vom Europäischen Sozialfonds (ESF) gefördert, vernetzt und unterstützt das Projekt eLearningÖV der VDV-Akademie die Verkehrsunternehmen (VU) beim digitalen Lernen. Im Zuge des Projekts wird in den nächsten beiden Jahren ein breites branchenspezifisches Netzwerk zur Entwicklung und Systematisierung von digitalem Lernen in der beruflichen

Bildung entstehen. Wir bauen eine marktplatzähnliche Onlineaustauschplattform auf und entwickeln neue inhaltliche sowie didaktische Lernkonzepte.

Virtuell: die Vision eines digitalen Kaufhauses der Bildung für die Branche

Während weltweit die ersten rein digitalen Universitäten entstehen und die Bildungswelt begeistern, hat auch die VDV-Akademie einen konkreten Plan: ein digitales Kaufhaus der Bildung – von der Branche für die Branche. Wie könnte eine solche digitale Mobilitätsakademie aussehen?

- Es entsteht ein virtueller Ort, an dem ein umfassendes Lernangebot zu betrieblichen, technischen und kaufmännischen Themen bereitgestellt wird, die für die Branche relevant sind. Gleichzeitig wird hier Content zur Verfügung gestellt, der sich an den VDV-Schriften orientiert und so das Rückgrat des VDV-Projekts Know-How@ÖV bildet, das sich deren Digitalisierung zum Ziel gesetzt hat.
- Die Inhalte werden von der VDV-Akademie entwickelt und erstellt, auch in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern wie Hochschulen und Herstellern. Alle Produkte durchlaufen selbstredend eine Qualitätsprüfung.
- Die Inhalte werden medial in einer Vielzahl von Formaten aufbereitet – als Web-based Trainings, kurze Videos oder Animationen, 3-D-Varianten, Fotos, Illustrationen, PDFs, Quiz u. v. m.
- Auf der Nutzerplattform können Beschäftigte der Unternehmen für sie relevante Lerninhalte kostenlos oder -pflichtig erwerben, abrufen und sich nach erfolgreicher Bearbeitung ein Zertifikat ausstellen lassen.

Letztlich geht es darum, mit der digitalen Mobilitätsakademie die berufliche Wirksamkeit und Handlungsfähigkeit der Beschäftigten zu erhöhen.

Michael Weber-Wernz

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

Thea Wehlitz

stellv. Geschäftsführung
T 0221 57979-182
wehlitz@vdv.de

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

Die Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) feierte 2018 ihr 20-jähriges Jubiläum. Aus diesem Anlass haben wir ein Interview mit dem Gründer Professor Dr. Dr. Günter Girnau geführt, der die Stiftung 1998 gemeinsam mit Dr. Wilhelm Pällmann ins Leben rief.

Herr Professor Girnau, was war 1998 der Grund für Sie, die Stiftung gemeinsam mit Wilhelm Pällmann zu gründen?

Mitte der 1990er-Jahre hatten wir ein eklatantes Problem bei der Neubesetzung von Führungspositionen in den VDV-Unternehmen. Das hielten wir für fatal, denn jede Branche „lebt“ von hoch qualifiziertem Führungsnachwuchs, und der muss – zumindest zu einem bedeutenden Teil – aus den Unternehmen selbst kommen. Deshalb suchten wir nach einem Weg, dieses Problem dauerhaft zu lösen. Die Gründung einer gemeinnützigen Stiftung – selbstständig, aber dennoch fest angebunden an den VDV – erschien uns als der richtige Weg. Uns schwebte vor, auf diesem Wege einerseits junge Menschen für Führungsaufgaben in unserer Branche zu „entdecken“ und zu begeistern, sie aber andererseits auch zu fordern und zu fördern. Vor allem aber ging es uns darum, bei den jungen Menschen den Blick über den engen Bereich des eigenen Unternehmens hinaus zu öffnen und sie bereit zu machen für zukunftsorientierte neue Ideen und Lösungen.

Wann haben Sie Ihr „Herz“ für die Verkehrsbranche entdeckt?

Vom Studium her bin ich Bauingenieur und dort war ich zunächst in der Forschung und Entwicklung des Bereichs Tunnelbau tätig. Über den in den 1960er-/1970er-Jahren verstärkt in Deutschland beginnenden Bau von U-Bahnen und Stadtbahnen bin ich dann erstmals mit der Verkehrsbranche in Verbindung gekommen. Die schon damals immer schwieriger werdenden Verkehrsprobleme der Städte beschäftigten mich zunehmend, und wir alle sahen in erster Linie eine Lösung im verstärkten Ausbau des ÖPNV. Ich durfte eine faszinierende Zeit des Aufbruchs sowie der praktischen Umsetzungen auf allen Gebieten erleben und mitgestalten, wie sie kaum eine Generation vorher gehabt hatte. Ich habe meine Entscheidung nie bereut.

Was denken Sie ist heute die größte Herausforderung für Führungskräfte in unserer Branche?

Die schwierigste Herausforderung sehe ich in der notwendigen Umgestaltung unserer Verkehrsunternehmen. Der ÖPNV der Zukunft wird weitgehend ein anderer sein als derjenige, den meine Generation erlebt und gestaltet hat. Digitalisierung, E-Mobilität, autonomes Fahren – und zwar nicht nur beim Pkw, sondern auch im ÖPNV – werden im nächsten Jahrzehnt zu völlig neuen Lösungen

führen. Verkehrsunternehmen müssen sich zu „Mobilitätsdienstleistern“ entwickeln, die alle sinnvoll möglichen technisch-betrieblichen Optionen zu einem geordneten und kundenorientierten Ganzen zusammenfassen. Geschieht dies nicht, entsteht Chaos in unseren Städten. Das ist eine große und extrem schwierige Aufgabe, bei deren Lösung die zu bewältigenden Verkehrsmengen und die digitalen Planungs-, Informations- und Ticketingsysteme eine entscheidende Rolle spielen werden. Der VDV und seine Unternehmen sind dabei, diese Zukunft aktiv mitzugestalten, und auch in der Stiftung sind wir bestrebt, die jungen Führungskräfte auf diese Aufgabe vorzubereiten.

Was würden Sie jungen Führungskräften, die heute für unsere Unternehmen arbeiten, gern mit auf den Weg geben?

Ich habe in meinem Leben eines gelernt: Eine in die Tiefe gehende Ausbildung und hochkarätiges fachliches Wissen sind unverzichtbar, aber sie sind für eine Führungsposition nur die unabdingbare Voraussetzung. Hinzukommen müssen zwei weitere wichtige Fähigkeiten: die Zukunft der Branche und des Unternehmens richtig einzuschätzen und entsprechende zukunftsorientierte Unternehmensstrategien zu ergreifen sowie Menschen mit Fingerspitzengefühl zu führen und für die gemeinsame Sache zu begeistern. Dafür gibt es nur einen unschlagbaren Kompass: In jeder Hinsicht „Vorbild“ sein. Das klingt vielleicht etwas altertümlich, aber es wird Bestand haben, wohin sich die Welt auch zukünftig entwickeln wird.



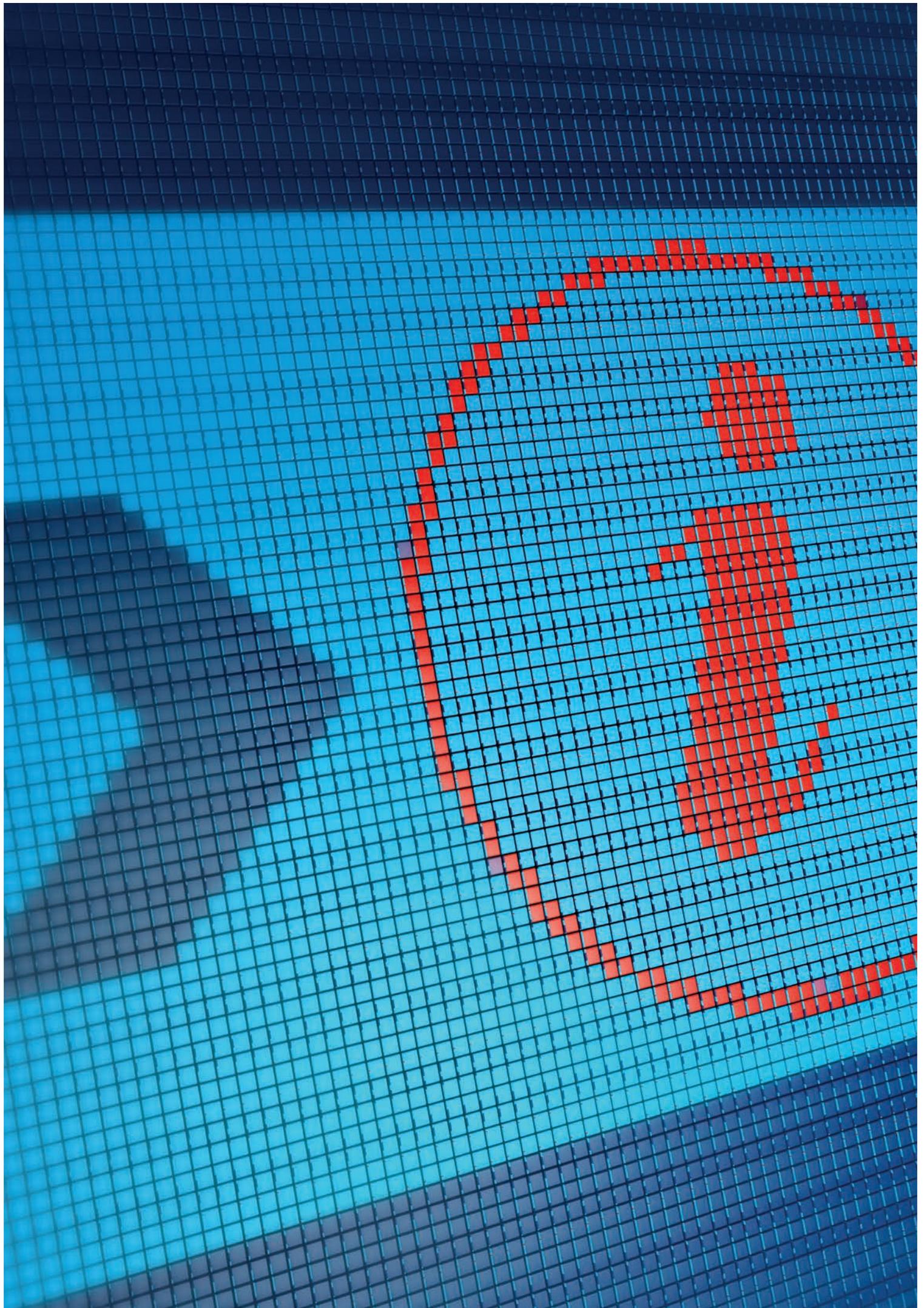
Jürgen Fenske gratuliert zu 20 Jahren Stiftung

Angela Struß

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

T 0221 57979-173

struss@vdv.de



VDV-Informationen

Neuerscheinungen 2018

VDV-Schrift 230-1 | 03/2018

Ergänzung zur VDV-Schrift 230 –
Rahmenempfehlung für elektrisch betriebene
Stadt-Niederflur-Linienbusse (E-Bus) –

VDV-Schrift 433 | 03/2018

Identifikation von Linien und Fahrten –
Eindeutige Linien- und Fahrt-IDs für Deutschland

VDV-Schrift 736-1 | 03/2018

Umgang mit Störungsmeldungen (UmS) –
Fachliche Anforderungen und betriebliche
Prozesse

VDV-Schrift 428 | 03/2018

Anforderungen an Digitalfunkgeräte – Technische
und betriebliche Anforderungen an Digitalfunk-
geräte für den Einsatz in digitalen Betriebsfunk-
systemen und öffentlichen Funksystemen

VDV-Schrift 612 | 03/2018

Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene
Eisenbahnen – Ob-Ri NE

VDV-Schrift 457 – Version 2.1 | 04/2018

Automatische Fahrgastzählssysteme – Handlungs-
empfehlungen zur Anwendung von AFZS im
öffentlichen Personenverkehr

VDV-Schrift 453 – Version 2.6 | 04/2018

Ist-Daten-Schnittstelle – Anschlusssicherung –
Dynamische Fahrgastinformation – Visualisie-
rung – Allgemeiner Nachrichtendienst

VDV-Schrift 454 – Version 2.2 | 04/2018

Ist-Daten-Schnittstelle – Fahrplanauskunft

VDV-Schrift 301-2-14 | 05/2018

IBIS-IP Beschreibung der Dienste, V2.1

VDV-Schrift 183 | 11/2018

Beschaffung und Instandhaltung von Heizungs-,
Lüftungs- und Kühlanlagensystemen (HLK-Sys-
temen) in Schienenfahrzeugen des städtischen und
regionalen Nahverkehrs

VDV-Schrift 889 | 11/2018

Zerstörungsfreie Prüfung (ZfP) an Eisenbahnfahr-
zeugen und deren Komponenten

Neuerscheinungen 2018

VDV-Mitteilung 7018 | 01/2018

Security-Leitfaden – Hinweise für Verkehrsunternehmen zum Security-Management im ÖPV

VDV-Mitteilung 7046 | 03/2018

Definition und Dokumentation der Nutzeranforderungen an eine offene Mobilitätsplattform

VDV-Mitteilung 3312 | 03/2018

Glossar für Signaltechnik – Mit englischer Übersetzung

VDV-Mitteilung 6604 | 04/2018

Verantwortung für die Sichtflächen an nicht-technisch gesicherten Bahnübergängen

VDV-Mitteilung 5501 | 04/2018

Mastschalterfernantriebe

VDV-Mitteilung 9925 | 06/2018

verbandsintern „Erträge und Aufwendungen 2016 im Personennahverkehr – Ergebnisse der Verbanderhebung“

VDV-Mitteilung 7045 | 07/2018

Zukunft des Fahrplanbuches

VDV-Mitteilung 6605 | 09/2018

Leitlinien zum Pflanzenschutz bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Vegetationskontrolle)

VDV-Mitteilung 7511 | 12/2018

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

VDV-Positionen und -Stellungnahmen unter:
www.vdv.de/positionensuche.aspx

Investitionsbedarf für Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

Zum fünften Mal hat der VDV im Herbst 2017 eine Umfrage zum Investitionsbedarf für die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Umfrage finden Sie in diesem Positionspapier.

Fact Sheet zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge

Am 8. November 2017 legte die EU-Kommission als Teil ihres „zweiten Mobilitätspakets“ einen Richtlinienvorschlag (COM(2017) 653 final) zur Überarbeitung der sog. „Clean Vehicles Richtlinie“ 2009/33/EG vor. In diesem Positionspapier finden Sie die VDV-Stellungnahme zum Richtlinienvorschlag. Daten und Fakten zum ÖPNV, zu Linienbussen, Treibhausgasemissionen und zur Elektromobilität finden Sie ergänzend im Fact Sheet.

Modernisierung des deutschen Eisenbahnnetzes durch Digitalisierung und ETCS-Ausrüstung

Das Positionspapier beschreibt die derzeitige Situation in Deutschland im Bereich Digitalisierung des Eisenbahnnetzes/ETCS-Ausrüstung und formuliert die VDV-Forderungen zur Umsetzung einer flächendeckenden Ausrüstungsstrategie im EU-Kontext.

Clever bauen – gut fahren

Die Teilnehmer des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ vereinbarten vier Bausteine zur Verbesserung der Bauplanung. Sie beinhalten Vereinbarungen zwischen Bund und DB Netz AG zum kundenorientierten Bauen, ein Anreizsystem zwischen der DB Netz AG und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), eine bessere Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und EVU sowie die Optimierung von Bauprozessen und Baukommunikation. Die wesentlichen Ergebnisse sind in dieser Broschüre zusammengefasst.

Für einen fairen Austausch von Daten unter Berücksichtigung von Wettbewerb und Digitalisierung im Verkehrssektor

Hinweise zur Überarbeitung der PSI-Richtlinie 2003/98/EG über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors. Am 25. April 2018 legte die Europäische Kommission im Rahmen ihres dritten Datenpakets eine Novellierung („Recast“) der Richtlinie 2003/98/EG über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (PSI-Richtlinie) vor.

Liberalisierung des (Fern-)Busmarktes | Hinweise zur Überarbeitung der EU-Verordnung Nr. 1073/2009

Am 8. November 2017 legte die EU-Kommission als Teil ihres „zweiten Mobilitätspakets“ einen Vorschlag (COM(2017) 647 final) zur Überarbeitung der Verordnung (EG) 1073/2009 vor. Ziel der Kommission war, die Öffnung der nationalen Fernbusmärkte in den EU-Mitgliedstaaten zu erwirken. In diesem Positionspapier finden Sie die Stellungnahme des VDV zur Überarbeitung der EU-Verordnung.

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

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

<https://dms.vdv.de/sites/GV-KOOP/>

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.

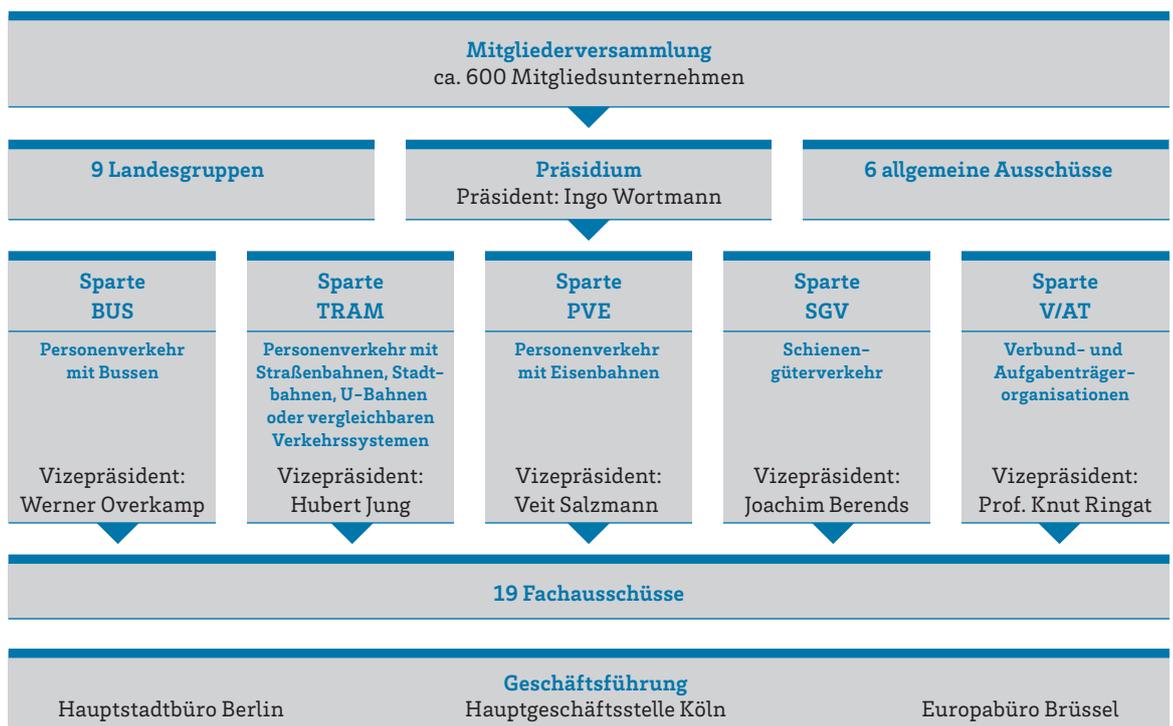
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert 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 | Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) · Regiobus Potsdam Mittelmark · gong hangxu, iStockphoto.com · Kombiverkehr GmbH & Co. KG, Markus Heimbach, Hamburg | 45 | VDV |
| 6 | VDV | 48 | goodluz, stock.adobe.com |
| 16 | frankix, iStockphoto.com | 52 | Oleg Totskyi, stock.adobe.com |
| 18 | Michael Fahrig, Frederic Schweizer, Berlin | 55 | turgaygundogdu, fotolia.com |
| 19 | Michael Fahrig, Frederic Schweizer, Berlin | 59 | Martin Röhrleef |
| 20 | Marco Urban / faz.net / VDV | 62 | VDV |
| 21 | VDV/PwC/F.A.Z. - Grafik Brocker · Marco Urban | 63 | VDV |
| 22 | VDV | 67 | Bayerische Kabelwerke AG |
| 23 | VDV | 68 | marog-pixcells, fotolia.com |
| 24 | Wirtschaftsforum der SPD e.V. / Marco Urban · VDV, Michael Fahrig, Berlin | 70 | Jens Schmitz |
| 25 | VDV, Andrea Cossaboom · VDV | 71 | United Nations Department of Public Information |
| 28 | Pixelci, iStockphoto.com | 73 | VDV |
| 31 | VDV | 74 | Ulrich Weber |
| 35 | ollo, iStockphoto.com | 75 | Frank, stock.adobe.com · Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz |
| 39 | ldprod, fotolia.com | 76 | VDV |
| 41 | VDV | 77 | Göttinger Verkehrsbetriebe GmbH |
| 42 | VDV | 80 | VDV |
| 43 | VDV | 81 | VDV/Steve Bauerschmidt |
| 44 | VDV | 82 | VDV-Landesgruppe Südwest |
| | | 87 | VDV FSV |
| | | 88 | fatido, iStockphoto.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

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Herstellung

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG, Köln

Erschienen im April 2019

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
Zeit für neues Denken und Handeln.



deutschland-mobil-2030.de