

2019 / 2020

Jahresbericht



2019 / 2020

Jahresbericht

- 6 Editorial**
Systemrelevant durch die Krise
- 8 Der VDV in der Corona-Krise**
Die Arbeit des Branchenverbandes in der Corona-Krise
- 10 Verbandspolitik im ÖPNV**
Mehr Mobilität statt mehr Verkehr – gelingt der Einstieg in die notwendige Verkehrswende?
- 12 Eisenbahnpolitik**
Zurück auf die Schiene
- 14 Technik und Normung**
Große Chancen für den SGV und den ÖV
- 16 Wissenschaftlicher Beirat**
Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV
-
- ## Politik und Kommunikation
- 20 VDV-Veranstaltungen**
- 22 Verbandskommunikation**
Verbandskommunikation in Zeiten von Corona
- 25 Öffentlichkeitsarbeit**
Wir stehen für Vielfalt
- 26 Online-Kommunikation**
Onlinekommunikation des VDV:
Zeiten ändern dich
- 28 Politische Planung**
Verbandspolitische Arbeit im Zeichen von Klimaschutz und Corona
- 30 Europapolitik**
Prioritäten der neuen EU-Kommission:
Klimaschutz, Digitalisierung und soziale Marktwirtschaft
-
- ## Wirtschaft und Recht
- 34 Steuern**
Der ökologische Umbau des Steuersystems nimmt Fahrt auf
- 36 Business Development**
VDV New Mobility Forum – ein Treffpunkt für etablierte und neue Mobilitätsanbieter
- 37 Eisenbahn-Verkehrsordnung**
Viel erreicht bei der Novellierung der Eisenbahn-Verkehrsordnung
- 38 Forschungsprojekt „Ramona“**
RAMONA – Endspurt für die Entwicklung automatisierter Mobilitätskonzepte und den rechtlichen Rahmen
- 39 Personenbeförderungsrecht**
Verantwortung des Aufgabenträgers
- 40 Aufgabenträger und Verbände**
Brancheninitiative „Gegenseitiger Verkauf“
- 41 Bildung**
Bildung und Beschäftigung heute
- 42 ÖPNV-Finanzierung**
Auf der Zielgeraden: die umfassendste Novel-lierung der Gemeindeverkehrsfinanzierung seit über 30 Jahren
- 44 Verkehrsbetriebswirtschaft**
Mehr klimafreundlicher Nahverkehr – andere Ziele, andere Kennzahlen!
- 46 Statistik**
Verkehrsentwicklungen in Ballungsräumen
- 49 Eisenbahnpersonenverkehr**
SPNV-Unternehmen im VDV stellen sich neu auf
- 50 Marktfragen Güterverkehr**
25 Jahre Liberalisierung des SGV: Ein Jubiläum mit viel Licht, aber auch Schatten
- 51 Ressourcenmanagement Eisenbahn**
Attraktive duale Ausbildung sichert die Zukunftsfähigkeit der Eisenbahnbranche
- 52 Eisenbahnpolitik und –infrastruktur**
Datenaustausch der Güterbahnen über einen branchenweiten Rail-Freight-Data-Hub
- 53 Eisenbahnbetrieb**
Überarbeitung eines bewährten Standards: VDV-Schrift 758 „Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb“
- 54 Eisenbahnrecht**
Lektüre gefällig?
- 55 Europäische Eisenbahnangelegenheiten**
Neufassung der europäischen Eisenbahn-fahrgastrechte-Verordnung
-
- ## Technik und Normung
- 58 Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen**
Übernahme der europäischen Arbeitsgruppe „Arbeitsschutz, Gesundheit und Sicherheit“
- 59 Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung**
Die aktualisierte ECM-Verordnung/der Weg zur einheitlichen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen
- 60 Zugsicherungstechnik**
NE des VDV bereiten sich auf ETCS-Einführung in ihren Netzen und Fahrzeugen vor

- 61 Betrieb ÖPNV**
Optimierung der Fahrgastwechselzeiten – Maßnahmen zur Stabilität des Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Betriebs
- 62 Verkehrsplanung**
Status quo Verkehrswende
- 64 Eisenbahninfrastruktur**
Bauliche Infrastruktur der Eisen- und Straßenbahnen
- 65 IT-Sicherheitsgesetz**
Internet of Mobility (IoM) – Digitalisierung für die betrieblichen Abläufe im öffentlichen Verkehr
- 66 KnowHow@ÖV**
VDV schließt Forschungsprojekt KnowHow@ÖV erfolgreich ab und schafft neuen Zugang zu VDV-Schriften
- 67 Informationsverarbeitung**
Ist-Daten-Schnittstellen: neue Versionen und zusätzliche Beschreibungen für Lademanagement und Störungsmittelungen
- 68 Urban Rail Standardisierung**
Normung für städtische Schienenbahnen (Urban Rail)
- 69 Kraftfahrwesen**
VDV-Empfehlung zur Anbindung eines dispositiven Back-ends an einen Elektrobuss während eines Ladevorgangs auf dem Betriebs-hof schließt eine Kommunikationslücke
- 70 Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen**
Digitalisierung konkret – Einsatz funkbasierter Erkennungsverfahren und autonome Fahrzeuge
- 71 Elektrische Energieanlagen**
Innovative Beleuchtungsanlagen: Die LED-Technologie hält Einzug
- 72 Nachhaltigkeit**
Unser Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung

VDV-Landesgruppen

- 74 Im Überblick**
Die VDV-Landesgruppen
- 75 Baden-Württemberg**
Abschluss Eckpunktepapier zur Initiative Aufgabenträger und Verbände in Baden-Württemberg
- 76 Bayern**
Landesgruppe Bayern: Politik interessiert sich für VDV
- 77 Hessen**
Der VDV in Hessen: In die Zukunft investieren und die Verkehrswende gemeinsam gestalten
- 78 Niedersachsen/Bremen**
Neue Wege in Niedersachsen/Bremen

- 79 Nord**
Fridays-for-Future-Aktivistinnen als Treiber des ÖPNV und der Kampf im Norden mit den Finanzierungslücken beim Wandel zum (noch) klimafreundlicheren ÖPNV
- 80 Nordrhein-Westfalen**
1 Mrd. Euro für Erneuerung und Digitalisierung der kommunalen Schiene in NRW
- 81 Ost**
Landesgruppe Ost: Verkehrswende zwar gewollt, aber unterfinanziert
- 82 Sachsen/Thüringen**
Wichtige Weichenstellungen für den ÖPNV in Sachsen und Thüringen
- 83 Südwest**
Viel Gegacker um das „goldene Ei“ Nahverkehrsgesetz in Rheinland-Pfalz und saarländischer Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz

VDV-Organisationen

- 85 VDV-Akademie**
Alles andere als trivial: Die Weiterbildung der Zukunft ist „trial“
- 86 VDV eTicket Service**
(((eTicket Deutschland geht in die nächste Generation
- 88 Stiftung Führungsnachwuchs**
Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

VDV-Informationen

- 90 Neuerscheinungen 2019**
VDV-Schriften
VDV-Mitteilungen
VDV-Positionen/-Stellungnahmen
- 93 Zeitschriften und Broschüren des VDV**
- 94 Digitale Angebote des VDV**
- 97 Der VDV**
Ziele, Aufgaben und Struktur
- 98 Bildquellen**
- 99 Impressum**

Systemrelevant durch die Krise

Weltweit gilt seit Monaten der Ausnahmezustand. Die den Globus umfassende Pandemie durch Covid-19 hat unser aller Alltag grundlegend verändert. Für die Mobilitätsbranche bedeutet dies eine Zäsur mit noch nicht absehbaren Folgen. Doch darin liegen für unsere Branche nicht nur große Herausforderungen, sondern auch Chancen.

Ursprünglich hätten Sie, liebe Leserinnen und Leser, an dieser Stelle eigentlich einige andere Zeilen von mir gelesen: Es ging um die voranschreitende Verkehrswende, die für unsere Branche sehr guten politischen Entscheidungen wie zum Beispiel die Erhöhung der Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Mittel oder das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene sowie das aktive und erfolgreiche Mitwirken des Verbands und seiner Mitglieder an diesen Entwicklungen. Doch seit Mitte März ist vieles anders.

Fest steht eigentlich momentan nur eines: Der weltweite Ausbruch der Corona-Pandemie hat von jetzt auf gleich unseren Alltag verändert. Ganz Deutschland ist seit Monaten im Ausnahmezustand, auch wenn sich inzwischen wieder langsam und schrittweise eine Normalität im Berufs- und Privatleben einstellt. Es ist allerdings eine neue Normalität, die wir aktuell erleben. Das wohl bekannteste Symbol dieser Zeit, an dem man die Veränderungen optisch am besten festmachen kann, ist die „Maske“ – oder, korrekt formuliert, die Mund-Nasen-Bedeckung. Sie prägt das Alltagsbild der Menschen, die in der Öffentlichkeit unterwegs sind. Egal ob beim Einkaufen, in Restaurants oder eben auch in Bussen und Bahnen: Die Maske ist immer dabei, muss immer dabei sein.

Neben diesem Symbol der Corona-Pandemie hat sich aber selbstverständlich in den vergangenen Wochen und Monaten auch auf anderen Ebenen vieles verändert. Nicht nur für die Menschen und unsere Fahrgäste, sondern auch für Unternehmen und die gesamte Wirtschaft gelten inzwischen neue Regeln, grundlegende Arbeitsweisen werden hinterfragt und neu geordnet. Was davon sich am Ende in welcher Form als kurzfristiger, krisenbedingter Trend erweist oder was sich als langfristige, dauerhafte Veränderung etabliert, das ist noch völlig offen. Werden künftig wirklich viel mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vermehrt im Homeoffice arbeiten? Gelten die jetzt extrem erhöhten Hygienestandards dauerhaft? Und ändert sich das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger aufgrund der Erfahrungen in der Corona-Zeit wirklich grundsätzlich? Die Antworten darauf kennen wir alle nicht. Wir können nur mit Prognosen und Vermutungen arbeiten, denn die Situation einer weltumspannenden Pandemie hat es in dieser Form noch nie gegeben.

Für unsere Branche sind die damit verbundenen Herausforderungen immens. Es liegen aber auch Chancen darin, wenn sich eingefahrene Muster verändern und sich die Dinge neu ordnen. Ein gutes Beispiel ist die aktuell in Ansätzen erkennbare Veränderung der Bus- und Bahnnutzung bezogen auf die Tageszeiten. Normalerweise nutzen mit großem Abstand die meisten Kundinnen und Kunden unsere Angebote in den Morgen- und Abendstunden, nicht umsonst sprechen wir dabei von der Hauptverkehrszeit (HVZ). Doch seit Corona stellen wir auf einmal fest, dass sich die Nachfrage viel ausgewogener über den Tag verteilt. Das liegt natürlich zum einen daran, dass Schulen noch geschlossen oder nur sehr eingeschränkt geöffnet sind, und zum anderen daran, dass sich noch viele Arbeitnehmer in Kurzarbeit befinden und daher nicht regelmäßig zur Arbeit fahren. Eventuell ist das aber auch der Beginn eines veränderten Mobilitätsverhaltens aufgrund stark flexiblierter Arbeitszeiten. Seit jeher versuchen wir, die Auslastung wenigstens einigermaßen gleichmäßig über den Tag zu verteilen, weil es betrieblich und wirtschaftlich so am effizientesten wäre. Aber wirklich gelungen ist uns das selten. Vielleicht ändert sich das nun durch die neue Normalität.

Die Krise bietet auch Chancen

Ein weiteres Beispiel, wie man die Krise als Chance für Entwicklung und Erneuerung nutzen kann, ist die flächendeckende Digitalisierung unserer Vertriebsstrukturen und Produkte. Wir mussten während der Pandemie schnell agieren, um nicht nur die Fahrgäste, sondern auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestmöglich vor Infektionen zu schützen. Daher war es logisch und konsequent, in der Hochphase der Virusausbreitung den Barverkauf entweder gänzlich einzustellen (wie beim Bus) oder auf ein Minimum zu reduzieren. Damit einher ging ein immenser Einnahmeverlust, den wir zwar letztlich durch die Unterstützung der Politik wieder ausgeglichen bekommen werden; mit durchgängig digitalisierten und elektronisch nutzbaren Tarifen wäre das in dieser Form aber nicht passiert. Sicher konnte niemand diese Krise so kommen sehen und unternehmerische Entscheidungen müssen sich an der Realität und nicht an eigentlich unvorhersehbaren Ereignissen orientieren. Wir können und sollten als Branche allerdings aus dem Erlebten lernen und unsere Produkte entsprechend entwickeln. Auf der anderen Seite stehen die zahlreichen Herausforderungen, die die Branche nun kurz-

und mindestens mittelfristig bewältigen muss. Dabei hat es uns genauso unvorbereitet und unverschuldet getroffen wie alle anderen Branchen auch. Dass es uns nicht besser ergeht als anderen, ist zwar in diesem Zusammenhang keine wirklich hilfreiche Erkenntnis – aber wir haben es innerhalb des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und seiner Mitgliedsunternehmen deutlich schneller als andere geschafft, in dieser Krise gemeinsam die unmittelbaren Probleme, die teils von existenzieller Bedrohung waren, anzugehen und weitestgehend gut zu meistern.

Die starke Stimme des Branchenverbands

Das sollte uns Mut machen und zeigt uns einmal mehr, dass es von zentraler Bedeutung ist, konzentriert und mit einer Stimme als Branche unsere Forderungen und Ideen zu positionieren. So ist es uns sehr frühzeitig gelungen, ein funktionierendes Bus- und Bahnsystem als absolut systemrelevant für die Mobilität während der Krise zu platzieren und zugleich die für das aufrechtzuerhaltende Angebot und die wegbrechenden Fahrgeldeinnahmen finanziellen Notwendigkeiten bei der Politik zu adressieren. In dieser Phase hat sich einmal mehr die gute Facharbeit der Branche, vor allem vertreten durch den VDV, ausgezahlt. Durch die wirklich fundierte und umfassende Erarbeitung von Finanzierungskonzepten konnte letztlich ein Rettungsschirm für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorgeschlagen werden, der breite Zustimmung fand und durch die Politik entsprechend beschlossen und umgesetzt wurde.

Die Stärke des Branchenverbands VDV, dessen zentrale Aufgabe es ist, die Interessen aller Branchenakteure zu bündeln und dabei Konsens zu erzielen, hat sich in dieser außergewöhnlichen Krisensituation während der Pandemie ein ums andere Mal bewährt. An dieser Stelle möchte ich es daher nicht missen, Ihnen allen und vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des VDV ganz herzlich für das außerordentliche Engagement zu danken, das uns nicht nur in außergewöhnlichen Zeiten, sondern auch im Alltag auszeichnet. Wir mussten aufgrund der Pandemieauswirkungen nicht erst enger zusammenrücken, da wir ohnehin mit unseren Mitgliedern schon immer im permanenten Austausch und in der Erarbeitung der branchenrelevanten Themen gemeinsam erfolgreich wirken.

Dabei hat der VDV, unterstützt durch die umfangreiche ehrenamtliche Mitarbeit unserer Mitglieder, an vielen Stellen einen wichtigen Beitrag leisten können, damit die Branche während, aber auch nach der Corona-Pandemie weiterhin leistungsfähig und systemrelevant ihrer Aufgabe von moderner, effizienter und bezahlbarer Mobilität im Sinne der Daseinsvorsorge nachkommen kann. Wann die Bus- und Bahnunternehmen allerdings wieder in Sachen Fahrgastzahlen an die Vorkrisenzeiten anknüpfen können, ist dennoch ungewiss. Und dies hat nichts mit der Leistungsfähigkeit der

Verkehrsunternehmen (VU) zu tun, sondern damit, dass sich die Einstellung und das Verhalten der Fahrgäste gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln natürlich auch ein Stück weit verändert haben. Das trifft auf andere Bereiche des öffentlichen Lebens übrigens genauso zu. Die Menschen sind sensibler und haben ein höheres persönliches Sicherheitsbedürfnis hinsichtlich Infektionsrisiken und des Aufenthalts an öffentlichen Orten mit mehreren Personen oder in größeren Gruppen. Auch das gehört zur neuen Normalität. Und obwohl es bislang keine wissenschaftlich belegten Studien oder Untersuchungen gibt, die eine erhöhte Infektionsgefahr in Bussen und Bahnen nachweisen, so ist es eben doch erkennbar und messbar, dass einige unserer Kundinnen und Kunden zögern, wieder zurückzukommen. Mit dieser Situation müssen wir umgehen und entsprechende Gegenmaßnahmen einleiten.

Fahrgastrückgewinnung auf der Agenda

Dementsprechend hat sich die Branche auch hier gemeinsam mit dem VDV sehr schnell entschieden, die Initiative zu ergreifen. Besonders freut uns, dass auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Bundesländer die seit Ende Juli laufende bundesweite Branchenkampagne #BesserWeiter unterstützen. Ziel dabei ist es, die Bürgerinnen und Bürger zu informieren und aufzuklären, wie man in diesen Zeiten „sicher“ Bus und Bahn nutzt (Maske) und was die VU alles tun, um ihre Fahrgäste und Mitarbeitenden zu schützen. Denn letztlich müssen wir so schnell wie möglich wieder die bisherigen und weiteren Fahrgäste davon zu überzeugen, dass Busse und Bahnen sichere, effiziente, moderne und leistungsstarke Mobilität für alle bieten.

Vielleicht ist das sogar die größte Herausforderung, die uns nach der Corona-Pandemie als Branche noch gemeinsam bevorsteht: Den Menschen, die in dieser neuen Normalität wieder schrittweise zurück in den bisherigen Alltag kommen, das Gefühl zu vermitteln und zu zeigen, dass sich nicht alles komplett verändert hat. Schon während des Lockdowns waren die Bus- und Bahnunternehmen ein Stück Normalität in der Krise. Während alles stillstand und geschlossen hatte, sind wir weiter gefahren und haben damit nicht nur das Land mobil gehalten, sondern durch die Präsenz der Fahrzeuge den Menschen gezeigt, dass auch in Ausnahmesituationen immer noch so etwas wie Normalität existiert. Das zeigt, wie systemrelevant der öffentliche Verkehr (ÖV) für dieses Land ist, vor, während und nach der Krise.



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



Nr. 9040

Influenza – Pandemieplanung in Verkehrsunternehmen

Stand: 28. August 2009

Der VDV, federführend der Unterausschuss „Arbeits- und Verkehrsmedizin (AVM)“ im Ausschuss für Personalwesen (APW), hat gemeinsam mit seinen Unternehmen bereits im Jahr 2009, als in Deutschland die Schweinegrippe ausbrach, eine branchenweite Empfehlung zum Umgang mit solchen Pandemien herausgegeben. Die damals getroffenen grundlegenden Empfehlungen der VDV-Mitteilung 9040 gelten unverändert weiter.

2009



ab 13. März

Der VDV richtet für Mitglieder ein Infoportal im Mitgliederbereich ein: www.vdv.de/coronavirus



Regelmäßige Briefings an das BMVI, den Bund, die Länder und das VDV-Präsidium mit den aktuellen Entwicklungen im Bus- und Bahnverkehr.

März



Der VDV veröffentlicht Positionspapier mit Lösungsvorschlägen und Empfehlungen zur Rückkehr zum Normalbetrieb im ÖPNV bei schrittweiser Aufhebung der Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen.



Der VDV kommuniziert Lösungsvorschläge für den ÖPNV bei Lockerung der Ausgangsbeschränkungen und die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf die Branche. Forderung nach einem „ÖPNV-Rettungsschirm“.



ab 20. April

Der VDV erstellt adaptierbare Plakatvorlagen für die Verkehrsunternehmen mit den Hygieneregeln und dem Piktogramm zur Maskenpflicht.



10. Juni

Digitaler runder Tisch der F.A.Z zum Thema „Corona und die Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr“ – im Rahmen der geplanten bundesweiten Imagekampagne vom VDV, von Deutschland mobil, Bund und Ländern.



15. bis 19. Juni

VDV-Jahrestagung 2020 digital – im Zeichen von Corona: Die VDV-Jahrestagung wird erstmals in der VDV-Geschichte digital ausgerichtet: www.vdv.de/jahrestagung



Die neue VDV VerbandsApp ist da! Das gesammelte Branchenwissen des VDV und der VDV-Akademie auf dem Smartphone: www.vdv.de/app



Tägliche Telkos zur Lagebesprechung



SGV-Sektor legt Charta für verstärkte Zusammenarbeit in der Corona-Krise vor:
„Versorgung über die Schiene gemeinsam sichern.“



ab 2. April
Einrichtung der digitalen Bildungsbox der VDV-Akademie mit neuen Lern- und Informationsangeboten kostenlos für VDV-Mitglieder.
www.vdv-akademie.de/bildungsbox

April



Der VDV stellt den Mitgliedsunternehmen ein einen adaptierbaren Erklärfilm zur Verfügung, der auf der Internetseite, auf den Social-Media-Kanälen und im Fahrgast-TV der Verkehrsunternehmen bei Wiederaufnahme des Schulbetriebs gezeigt werden kann.



VDV Das Magazin und VDV-Politikbrief mit Corona-Themenschwerpunkt

Mai



Anfang Juni
Bundesregierung beteiligt sich mit 2,5 Mrd. Euro am ÖPNV-Rettungsschirm.

Juni



„VDV meets #SheDrivesMobility“ – Livetalk mit Katja Diehl und Ingo Wortmann zur aktuellen Lage im ÖPNV bei Twitter.
<https://vimeo.com/430483057>



Der VDV unterstützt die Corona-Warn-App der Bundesregierung.



Vorbereitungen für den Start der 1. Phase der bundesweiten Imagekampagne zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs laufen.

Mehr Mobilität statt mehr Verkehr – gelingt der Einstieg in die notwendige Verkehrswende?

Selten wurde mehr über Klimaschutz im Verkehrssektor diskutiert als 2019. Langsam wird dabei deutlich, dass neben der öffentlichen und medialen Debatte auch politisch die Rahmenbedingungen neu justiert werden. Der Einstieg in eine CO₂-Bepreisung, die grundlegende Überarbeitung und Aufstockung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und die Neujustierung des Jobtickets sind nur einige der Entwicklungen im Laufe des Jahres, die den Beginn eines Transformationsprozesses anzeigen. Ermutigende Signale und eine große Chance für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Rückgrat der Verkehrswende, der sich jetzt unternehmerisch auf eine Angebots- und Investitionsoffensive ausrichten muss. Auch die Corona-Pandemie in 2020 ändert an diesen Weichenstellungen nichts Grundsätzliches.

Nach Jahren der politisch gewünschten Kostenkonsolidierung als zentraler Maßstab steht der ÖPNV vor einem Paradigmenwechsel. Denn der Verkehrsbereich ist im Kontext des Klimaschutzes das Sorgenkind, da hier bisher kaum wirkungsvolle Maßnahmen zur Emissionsminderung umgesetzt wurden und der CO₂-Ausstoß steigt statt zu sinken. Kapazitätsausbau und Angebotsoffensive sind daher die Schlagworte – sowohl in den wachsenden Ballungsgebieten als auch im ländlichen Raum, wo das Thema gleichwertige Lebensverhältnisse und die ständig ansteigende Zahl der Pendler die Debatten weiter befeuern.

Die Zielsetzung der Branche ist dabei eine deutliche Steigerung des Modal Split um 30 Prozent gegenüber dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP). Denn so können die umwelt- und klimapolitischen Ziele erreicht und kann die Lebensqualität in den Städten und im ländlichen Raum gesteigert werden.

Eine ambitionierte Aufgabe, die eine strategische Herangehensweise und einen gemeinschaftlichen Kraftakt von Politik und Unternehmen voraussetzt. Klimaschutz und Daseinsvorsorge bleiben auch trotz der Corona-Pandemie weiterhin auf der Agenda und sind in ihren Auswirkungen vermutlich auch tiefgreifender als die Bewältigung der, sicherlich herausfordernden, Krise. Dies zeigt sich auch an der grundsätzlichen Ausrichtung der Beschlüssen des Kabinetts zur Bewältigung von Covid-19, die versuchen Konjunkturimpulse mit Zukunftsinvestitionen zu vereinen und an den Beschlüssen von Bund und Ländern zum ÖPNV-Rettungsschirm.

Novelle des GVFG – Ausbau und Erneuerung

Nachdem im Koalitionsvertrag bereits eine Erhöhung der GVFG-Mittel von bislang jährlich 333 Mio. Euro auf 665 Mio. Euro im Jahr 2020 und ab 2021 auf 1 Mrd. Euro verabredet war, wurden im Klimakabinett im September 2019 eine weitere Erhöhung auf 2 Mrd. Euro ab dem Jahr 2025 sowie eine jährliche Dynamisierung von 1,8 Prozent ab dem Jahr 2026 beschlossen. Aber auch inhaltlich hat sich vieles positiv verändert. Bislang durften die Gelder des Bundes nur für Neu-

und Ausbau verwendet werden. Neben der Erweiterung der Fördertatbestände ist insbesondere die – vorerst bis Ende 2030 befristete – Öffnung des Förderkatalogs für die Grunderneuerung ein Paradigmenwechsel. Zudem wurden auch die Förderschwellen und -quoten angepasst und bspw. für Neu- und Ausbau auf 30 Mio. Euro abgesenkt, was eine deutliche Erweiterung bei den förderfähigen Vorhaben auch für kleinere Projekte mit sich bringt. Auch die Erhöhung der Förderquote für Neubau auf 75 Prozent entlastet die Länder in ihrer bisherigen Finanzierungsverantwortung.

Finanzierungshochlauf in den Ländern für Fahrzeuge und Betrieb

Jetzt sind die Länder und Kommunen gefragt, die positiven Impulse aufzunehmen und das bewährte Prinzip der Kofinanzierung in ihrer Zuständigkeit fortzuführen.

Im Sinne einer kohärenten Finanzierungskulisse bedarf es jetzt eines synchronen Hochlaufs der Mittel im Bereich der Fahrzeug- und Betriebsfinanzierung – für Schienenverkehre, aber gerade auch mit Blick auf die Busverkehre. Denn über Schnellbussysteme sowie über die Einrichtung von PlusBussen und nachfrageorientierte flexible Bedienformen müssen auch im ländlichen Raum Angebote geschaffen werden, die zum Umstieg vom Pkw anreizen.

Die notwendigen Spielräume dafür sind vorhanden. Mit der Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs erhalten die Länder neben den Regionalisierungsmitteln ab 2020 mehr Umsatzsteuer vom Bund – etwa auch durch die Nachfolgeregelung zu den Entflechtungsmitteln. Im Jahr 2020 beträgt die Kompensation etwa 4 Mrd. Euro, womit das Umsatzaufkommen der Länder erstmals höher sein wird als das des Bundes.

Auch bei den Regionalisierungsmitteln hat der Bund noch einmal nachgelegt und zeitgleich mit dem GVFG eine weitere Erhöhung beschlossen – bis 2031 erhöhen sich die Regionalisierungsmittel damit insgesamt um ca. 5,2 Mrd. Euro. Leider werden diese Einnahmen durch die Länder nur in Teilen verausgabt – im Zeitraum von 2008 bis 2016 sind daher nach Angaben des Bundesrechnungshofes (BRH) allein im Bereich

der Regionalisierungsmittel nicht abgeflossene Gelder in Höhe von 2,8 Mrd. Euro aufgelaufen.

Beibehaltung der Nutzerfinanzierung – Einstieg in die Drittnutzerfinanzierung

Die notwendigen Investitions- und Angebotsöffensiven sind dabei nicht zum Nulltarif zu haben. Öffentliche Mobilität hat einen Wert, den sie auch behalten muss. Momentan wird jeder Euro für den Ausbau von Angeboten benötigt – eine weit wirksamere Maßnahme als Tarifabsenkungen, wie die Ergebnisse der Modellprojekte sowie das Beispiel Wien deutlich zeigen. Die Ticketeinnahmen in Höhe von 13,338 Mrd. Euro sind für die Verkehrsunternehmen (VU) dabei die wesentliche Finanzierungssäule, um den Betrieb im ÖPNV zu finanzieren. Daher führen die landauf und landab geführten Debatten über die Einführung eines 365-Euro-Tickets und die damit verbundene Subventionierung eines Großteils dieser Einnahmen durch Steuermittel unternehmerisch und verkehrspolitisch auf den falschen Weg.

PBefG – Marktordnung und Pooling

Neben Finanzierungsfragen bildeten die Diskussionen um die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den zweiten großen Schwerpunkt der verkehrspolitischen Debatten im ÖPNV. Nachdem es gelungen ist, das Thema Planungsbeschleunigung im PBefG vorab durch Bundestag und Bundesrat zu beschließen, verbleiben noch zwei besonders relevante Fragestellungen für die weitere politische Diskussion.

Ein Themenkomplex sind dabei die aus der vergangenen Legislaturperiode offengebliebenen Fragestellungen rund um die Marktordnung, Sozialstandards sowie das Thema eines durch den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) geforderten Anspruchs auf allgemeine Vorschrift. Mit dem Grundsatzurteil vom 10. Oktober 2019 ist indes klar, dass sich aus dem bestehenden PBefG kein Anspruch herleiten lässt. In seinem Urteil bestätigte das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) die Position, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) schon seit der PBefG-Novelle 2013 vertritt: Die „allgemeine Vorschrift“ ist ein wichtiges Instrument zum Ausgleich tariflicher Vorgaben, aber der Aufgabenträger hat die Wahl, ob er eine allgemeine Vorschrift erlassen oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben möchte. Das höchste deutsche Verwaltungsgericht machte dabei auch deutlich, dass ein Anspruch weder aus dem Europarecht noch aus dem PBefG oder gar aus der in Art. 12 Grundgesetz (GG) niedergelegten Berufsfreiheit folgt.

Der zweite Diskussionskomplex betrifft die Frage, wie ein Zulassungsregime für Pooling-Verkehre aussehen kann, das einerseits einen sicheren Rechtsrahmen für die Implementierung solcher „individuell-öffentlicher“ Verkehrsarten schafft, andererseits aber die Daseinsvorsorgeverpflichtung öffentlicher Mobilität insbesondere im ländlichen Raum stärkt und nicht zu mehr Verkehr oder einer Rosinenpickerei zulasten öffentlich finanzierter Angebote führt. Erfreulicherweise ist es gelungen, die Debatte hier zu

versachlichen, verkehrliche Wirkungen sowie Chancen und Risiken dieser Angebote besser auszuleuchten und damit auch dazu beizutragen, dass sich in der politischen Landschaft die Debatte über eine weitgehende Liberalisierung des PBefG im Bereich des Mietwagens deutlich abgeschwächt hat. Vielmehr stehen inzwischen ÖPNV-integrierte Lösungen und mögliche Beiträge im ländlichen Raum zur ergänzenden Sicherstellung der Daseinsvorsorge im Zentrum der Diskussionen.

„Deutschland mobil 2030“

Neben der Arbeit in konkreten Gesetzgebungsvorhaben auf Bund- und Länderebene ist es gerade in Zeiten, in denen angefangen wird, den ÖPNV als „Problemlöser“ zu begreifen, wichtig, sich auch in die entsprechenden gesellschaftspolitischen Debatten einzubringen und seine eigene Vision von der zukünftigen Entwicklung des Sektors darzulegen. Daher haben sich der VDV, die kommunalen Spitzenverbände, der ADAC, die Bauindustrie und der ACE Auto Club Europa – unterstützt von rund 40 Mitgliedern des VDV – zusammengeschlossen, um die Kampagne „Deutschland mobil 2030“ aus der Taufe zu heben. Neben der Zusammenarbeit mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) und Mobilitätsgipfeln auf Bundesebene wurde hierbei in fünf weiteren regionalen Formaten über die Notwendigkeiten der Verkehrswende und die dafür passenden Rahmenbedingungen sowie Mobilität in ländlichen Räumen und Pendlerverkehre diskutiert und kommuniziert.

Die Arbeitgeberinitiative des VDV

Bis 2030 müssen allein im ÖPNV von ca. 150 000 Stellen etwa 74 000 Stellen wiederbesetzt werden. Das heißt, fast 50 Prozent neue Mitarbeiter werden benötigt, nur um den Status quo aufrechtzuerhalten. Hinzu kommen rund 50 000 weitere Stellen, wenn der für die Verkehrswende notwendige Aufwuchs der Angebote bewältigt werden soll. Daher müssen sich Branche und Unternehmen als attraktive Arbeitgeber sichtbar machen. Nach den positiven Voten der Mitgliederversammlung war 2019 das erste Jahr der Arbeitgeberinitiative. Der Aufbau des Marktplatzes und der dort nutzbaren Produkte für die Teilnehmer, der Launch der Homepage und des Stellenmarktes waren dabei die zentralen Aufgaben, die erfolgreich bewältigt wurden. Highlight war dabei sicher die Präsentation der Initiative in den ZDF-heute-Nachrichten und bei der dpa Deutschen Presse-Agentur, mit der rund acht Mio. potenzielle Bewerber erreicht werden konnten. Auch die monatliche Nutzerzahl auf der Homepage von rund 15 000 Interessierten ist für eine solche junge Initiative sicher als Erfolg zu sehen.



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

Zurück auf die Schiene

Die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken ist – nicht zuletzt Folge konkreter Vorschläge des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – wieder auf die aktuelle politische Agenda gerückt. Die Verfügbarkeit von Eisenbahndienstleistungen gilt nicht nur als Mittel gegen den Klimawandel, sondern auch als strukturpolitische Maßnahme gegen die Entvölkerung der ländlichen Räume. Daher sind Bund, Länder und Kommunen bereit, sich auch finanziell stärker für die Rückkehr der Eisenbahn in die Region zu engagieren.

Nach einer Phase der Zurückhaltung ist das Thema der Reaktivierung von Eisenbahnstrecken wieder in den Fokus des öffentlichen Interesses gerückt. Im Mai 2019 präsentierte VDV-Präsident Ingo Wortmann auf einer Pressekonferenz in Berlin der Öffentlichkeit erstmalig die Vorschläge des VDV zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken. Im Juli 2020 folgte schon die zweite, überarbeitete Ausgabe. Die Abgeordneten des Bundestages wurden persönlich auf die Projekte hingewiesen, die wir für die jeweiligen Wahlkreise benannt hatten, und um Unterstützung gebeten.

Die Resonanz hierauf war jeweils sowohl in der Presse als auch in der Politik überwältigend. Das Thema war umgehend in den Nachrichten- und politischen Magazinsendungen der großen Fernsehsender sowie bei den Presseagenturen und in allen Printmedien mit nationaler und regionaler Reichweite präsent. Selbst im Ausland fand unsere Initiative viel Widerhall. Zahlreiche Abgeordnete des Bundestages und der Landtage sowie Landräte und Bürgermeister meldeten sich spontan und ließen sich beraten. In zahlreichen Gremien, insbesondere in Bundestag, Landtagen und kommunalen Vertretungen, wurde die „VDV-Liste“ zum Beratungsgegenstand.

Die Voraussetzungen für diesen durchschlagenden Erfolg waren 2019 so günstig wie nie. Auf allen politischen Ebenen wurde und wird weiterhin nach Mitteln gesucht, Beiträge zur Klimapolitik zu leisten, die dem Bürger Anreize zum klimaschonenden Verhalten bieten und nicht rein repressiv wirken. Die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – und ggf. auch des Personenfernverkehrs oder des Güterverkehrs – auf vorhandenen, aber gar nicht oder nur unzureichend genutzten Trassen ist ein solches Mittel. Im Gegensatz zu Neubauten ist eine Reaktivierung vergleichsweise schnell zu realisieren, insbesondere in den vielen Fällen, in denen der Fahrweg nicht entwidmet wurde. Neben der Klimadiskussion spielt der Reaktivierung auch das zunehmende Bewusstsein in die Karten, den ländlichen Raum und seine Infrastruktur vernachlässigt zu haben. Der Zugang zu Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV) stellt ein wesentliches Merkmal für die

Attraktivität eines Raumes dar. Dieser Gesichtspunkt gewinnt umso mehr an Bedeutung, als eine einseitige Abhängigkeit vom Straßenverkehr nicht nur aus Umweltgründen zunehmend als Risiko für eine Kommune empfunden wird. Der fehlende Zugang mancher Kreisstädte und zahlreicher anderer Mittelzentren zum Eisenbahnnetz wird vor diesem Hintergrund kaum noch akzeptiert.

In den Jahren seit 2010 sind kontinuierlich immer weniger Strecken stillgelegt worden; die Längenzbilanz des Netzes der Deutschen Bahn ist zuletzt ausgeglichen gewesen. Im zuletzt erfassten Jahr 2018 wurden lediglich 500 m DB-Strecke stillgelegt. Im Zeitraum von 1994 bis 2018 wurde aber insgesamt auf 3600 km des deutschen Eisenbahnnetzes der Personenverkehr eingestellt. Auf 827 km ist der Personenverkehr (auf 359 km der Güterverkehr) seitdem wieder in Betrieb genommen worden. Die Dynamik der Reaktivierungen ließ in den letzten Jahren jedoch ebenfalls nach, was insbesondere an nicht zu refinanzierenden Investitionskosten, an der problematischen Wirtschaftlichkeitsberechnung oder an mangelndem Engagement seitens der Kommunen oder Länder lag.

Das Anfang 2020 beschlossene Dritte Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sieht eine erhebliche Verbesserung der Finanzierungskulisse für Reaktivierungen vor. So wird die Reaktivierung von Schienenstrecken im Entwurf explizit als förderfähig qualifiziert. Die Förderschwelle wird von 50 Mio. Euro auf 10 Mio. Euro zuwendungsfähige Kosten gesenkt. Da eine Vielzahl von Reaktivierungsprojekten in diesem Kostenrahmen liegt, führt dies zu einer erheblichen Ausweitung der förderfähigen Projekte. Die Förderhöhe soll bis zu 90 Prozent betragen, was eine Kofinanzierung des verbleibenden Anteils durch Länder und Kommunen zu einer realistischen Option werden lässt. Als Fördervolumen sind im Jahr 2020 665,134 Mio. Euro, in den Jahren 2021 bis 2024 jährlich 1 Mrd. Euro, im Jahr 2025 2 Mrd. Euro vorgesehen, die ab dem Jahr 2026 jährlich mit 1,8 Prozent dynamisiert werden sollen.

Dieser Rahmen dürfte auch angesichts eines Mangels an baureifen Projekten aus anderen Bereichen ausreichen, um vielen Reaktivierungsprojekten

sehr gute Chancen einer finanziellen Förderung zu verschaffen. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung, die häufig einen Stolperstein für Reaktivierungsprojekte darstellte, bringt der Gesetzentwurf ebenfalls Neuerungen, da er die Möglichkeit schafft, Aspekte wie Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder der Daseinsvorsorge stärker zu gewichten. Insbesondere was die Förderung von Reaktivierungen angeht, hat die Bundespolitik mit diesem Gesetzentwurf somit umfassend und konsequent auf unsere Initiative reagiert. Auch andere Gesetzgebungsprojekte, die z. B. die weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel und die Beschleunigung der planungsrechtlichen Abläufe vorsehen, verbessern die Chancen einer Realisierung der Projekte.

Auch aufseiten der Länder bewegt sich derzeit einiges im Hinblick auf Reaktivierungen. Einige Bundesländer hatten bereits vor dem Rückenwind aus Berlin aus eigenem Antrieb Reaktivierungsprogramme oder Einzelprojekte aufgelegt, so z. B. Niedersachsen, Hessen, Brandenburg und Baden-Württemberg. Im Laufe des Jahres 2019 hat sich die Mehrzahl der Länder diesem Trend angeschlossen und bereitet nun aktiv Anmeldungen zum GVFG-Bundesprogramm vor, die z. T. sogar über die Vorschläge des VDV aus der ersten Auflage der Reaktivierungsliste hinausgehen. Diese Entwicklung und zahlreiche neue Erkenntnisse aus einem intensiven Dialog mit Abgeordneten, Bundes- und Landesministerien, kommunalen Funktionsträgern, Mitgliedsunternehmen und engagierten Bürgern machen eine Neuauflage der „VDV-Liste“ erforderlich, die zum Erscheinungszeitpunkt dieses Jahresberichtes voraussichtlich bereits erschienen sein dürfte.

Die Bewertungen der Einzelprojekte in dieser Aufstellung werden in einem definierten Prozess anhand verschiedener Kriterien vorgenommen, wie z. B.:

- Bevölkerungspotenzial der erschlossenen Regionen,
- zentralörtliche Funktion der erschlossenen Ortschaften,
- Lage der zu reaktivierenden Strecke im Verhältnis zu den nachgefragten Verkehrsrelationen,
- Aufwand für die Reaktivierung,
- Aufwand der zu erbringenden Verkehrsleistung,
- Mehrwert oder Minderwert der auf der Schiene erbringbaren Leistung im Verhältnis insbesondere zum derzeitigen bzw. einem aufgewerteten Busverkehr,
- Integrierbarkeit der Strecke in ein Gesamtverkehrskonzept für die betreffende Region,

- Überlastung alternativer Verkehrswege wie insbesondere Straßen,
- Netzwirkung und verbesserte Störfestigkeit durch Lückenschlüsse innerhalb des Eisenbahnnetzes
- grenzüberschreitende Integrationswirkung mit Nachbarländern,
- absehbare Potenziale im SGV oder Schienenpersonenfernverkehr (SPFV),
- schließlich auch das touristische Potenzial, das auf vielen ländlichen Strecken nicht zu vernachlässigen ist.

Die Prüfung führte bei über 200 Strecken zu positiven Ergebnissen, bei einer noch größeren Anzahl zu negativen. Die häufigsten Gründe hierfür sind, dass die betreffende Strecke keine heute noch relevanten Verkehrsrelationen bedient, der Bus eine schnellere und/oder direktere Anbindung bietet oder die Trasse in erheblichem Umfang überbaut ist. Schon die Umsetzung der vielen positiv bewerteten Vorhaben erfordert jedoch erhebliche gemeinsame Anstrengungen aller Beteiligten, von denen der Finanzbedarf noch eine der weniger problematischen Herausforderungen darstellt.

Bei allen Schwierigkeiten ist angesichts der jüngsten Entwicklungen dennoch im kommenden Jahrzehnt mit einer Welle von Reaktivierungen im Eisenbahnbereich zu rechnen. Damit diese Reaktivierungen genauso erfolgreich sind wie die große Mehrzahl ihrer Vorgänger, ist ihre sorgfältige Einbettung in Gesamtverkehrskonzepte wichtig. Dies gilt sowohl im großen Maßstab durch den Deutschlandtakt als auch im kleinen Maßstab durch eine attraktive Verknüpfung mit Busverkehren oder alternativen Bedienungsformen in den Regionen. Nur diese Gesamtbetrachtung kann sicherstellen, dass reaktivierte Strecken nicht als Solitäre für sich stehen, sondern den ÖPNV in ihrer Region insgesamt nach vorne bringen.



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

Große Chancen für den SGV und den ÖV

Die Rahmenbedingungen für eine Stärkung und den Ausbau des Schienengüterverkehrs (SGV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) verändern sich so stark wie schon lange nicht mehr. Viele Menschen in Deutschland erwarten eine umweltfreundlichere Mobilität und die Politik ist bereit, uns bei den Investitionen zu unterstützen. In den technischen Gremien des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) diskutieren und erarbeiten wir Ideen und Konzepte zur Nutzung und Umsetzung neuer Technologien.

Ausbau der Kapazität der Schiene

Die deutlich ausgeweiteten Finanzierungsmöglichkeiten u. a. durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ermöglichen die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung der Infrastruktur. Als eine der Hilfestellungen sind im letzten Jahr die Oberbau-Richtlinien für nicht-bundeseigene Eisenbahnen (Ob-Ri-NE) neu erschienen. Erneuerungsmaßnahmen während des Betriebs stellen nun die nächste große Herausforderung dar. Hinzu kommen noch die in experimentellen Untersuchungen befindlichen alternativen Verfahren zur Befreiung der Schienenstrecken von Bewuchs. Untersuchungen haben ergeben, dass neue Verfahren kosten- und zeitaufwendiger werden, sodass mehr finanzielle Mittel nötig sind und weniger Kapazitäten auf der Schiene zur Verfügung stehen werden, wenn keine pragmatische Entscheidung getroffen wird. Diese kontraproduktiven Entwicklungen müssen gestoppt werden.

Mit der Gründung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) in Dresden und Bonn erhofft sich die Branche einen Ausbau der faktengetriebenen und wissenschaftlich fundierten Diskussion zur Weiterentwicklung der Eisenbahn. Mit der Gründung besitzt nun die Schienenbranche eine ähnliche Organisation wie die Straße mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), nur noch deutlich schwächer. Eine Aufgabe könnte auch schon die Prozessgestaltung zur Erneuerung und Modernisierung von Eisenbahnfahrzeugen werden. Die im Vierten Eisenbahnpaket beschriebenen Anforderungen müssen noch deutlich praxisnäher und innovationsfreundlicher werden. Nur in einem investitionsfreudigen Klima werden die politischen Ziele zum Kapazitätsausbau und zur Kundenattraktivität zeitnah verbesserbar sein. Neben den Maßnahmen zur Lärminderung insbesondere im SGV müssen die in den letzten Jahrzehnten verfehlten verkehrspolitischen Anreize durch Förderprogramme ausgeglichen werden. Hierbei sind Abstellanlagen, die Digitale Automatische Kupplung (DAK) und Investitionen in die Digitalisierung des Netzzugangs, z. B. für eine durchgängige Zugstreckenebuchung und die Nutzung moderner Hybridloks, nötig. Eine Zusammenstellung der Forderungen der Branche wurde in den fünf Arbeitsgruppen (AGs)

des Zukunftsbündnisses Schiene zusammengetragen und mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) diskutiert. Nun muss der Weg zur Umsetzung weiter beschritten werden.

Sicherungs- und Leittechnik

Ein weiterer 2019 intensiv diskutierter Ansatz zur Kapazitätserweiterung ist die flächendeckende Einführung des European Train Control Systems (ETCS). Durch die Begrenzung der Einführung der Technologie auf die Strecken der transeuropäischen Netze (TEN) würden in Deutschland mehrere Systemumbrüche bei Fahrten im nationalen Schienennetz entstehen und die Effizienz des Gesamtsystems würde sicherlich herabgesetzt werden. Nun müssen jedoch die technischen und finanziellen Herausforderungen zur Fahrzeugumrüstung, die Systemschnittstellen zwischen Nebenbahnen und ETCS-Strecken sowie die Umsetzungen von weiteren betrieblichen Anforderungen geklärt werden. Hierbei werden auch die Problematik der bestehenden Funkfrequenzen und die ungenügende Streckenausleuchtung betrachtet. Um fachlich fundierte Positionen in die Entwicklungsprozesse einbringen zu können, nehmen sich die Eisenbahngremien und Verwaltungsräte der Themen an. Darüber hinaus findet ein enger Austausch mit der Deutschen Bahn (DB), anderen europäischen Betreibern und Herstellern statt. Im Tram- und Metro-Bereich erfolgt mit den ersten Communication-based-Train-Control (CBTC)-Projekten die Einführung ähnlicher Technologien im Bereich der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab). Synergien im technischen und betrieblichen Vorgehen zu erzielen, ist das Ziel unserer Aktivitäten.

Digitalisierung und Automatisierung

Neben den oben ausgeführten Konzepten bietet die Digitalisierung weitere Ansätze, um auch die internen Prozesse zu optimieren. Einen entscheidenden Ansatz zur erfolgreichen Umsetzung der Digitalisierung stellt die Standardisierung dar. Mit den bisherigen Aktivitäten, u. a. in den Projekten der VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, bei den Projekten Internetprotokoll-basierte Kommunikationsdienste im öffentlichen Verkehr (IP-KOM-ÖV), Digitale Mobilität – Fahrzeug und Haltestelle (DiMo-FuH) und Digitalisierte Mobilität – die offene Mobilitätsplattform (DiMo-OMP), legt der VDV den

Schwerpunkt seiner Arbeiten auf die Standardisierung der Schnittstellen. Mithilfe dieses Vorgehens lassen sich unterschiedliche Schwerpunkte, Konzepte und Herstellerlösungen lokal umsetzen und kann trotzdem eine Vernetzung realisiert werden.

Ebenfalls können über Migrationspfade und eine kontinuierliche Nutzung der Konzepte bei Weiterentwicklungen und Folgeinvestitionen Systeme wirtschaftlich zur Vernetzbarkeit hin entwickelt werden. Zur Vernetzung der internen Prozesse auf Basis einer zentralen Bereitstellung von Daten stimmen sich für das neue Projekt viele technische Ausschüsse untereinander ab. Leider ist bei der Fokussierung auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur die Förderung von Digitalisierungsprojekten im ÖV vernachlässigt worden. Dies erschwert den Ausbau und die Weiterentwicklung digitaler Prozesse im ÖV deutlich.

Plattform KnowHow@ÖV

Die Dokumente zu den Projekten sind in unserer neuen Plattform KnowHow@ÖV hinterlegt. Mithilfe dieses im Jahr 2019 abgeschlossenen Forschungsprojektes haben wir die Ziele einer vernetzten Darstellung und einer besseren Zugangsmöglichkeit zu den VDV-Schriften umgesetzt. Hintergrund war, die Zusammenhänge transparenter darzustellen und auch neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Branche durch ein Zusammenstellen der Erfahrungen und des Wissens eine Einarbeitung in die Themen des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs zu erleichtern.

Normung

Neben der Standardisierung in der vernetzten Digitalisierung engagiert sich der VDV auch in den klassischen Bereichen der Standardisierung der Fahrzeugtechnik. Um den immer formaler werdenden Prozessen z. B. bei Zulassungsfragen oder bei Untersuchungen gerecht zu werden, können branchenweite Standards zur Nachweisführung genutzt werden. So sind VDV-Vertreter in allen wichtigen Spiegelgruppen im DIN-Normenausschuss Fahrzeug und Schienenfahrzeuge (FSF) vertreten, engagieren sich bei der DKE Deutschen Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik in DIN und VDE und auch über den Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) bei den Aktivitäten zu Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE). Zur Berücksichtigung der Betreiberinteressen und auch auf vielfachen Wunsch, herstellerneutrale Vorsitzende in die Normungsgremien zu wählen, engagiert sich der VDV auch in der Leitung und in den übergeordneten Gremien der Normungsgesellschaften. Insbesondere zur Gestaltung der Tram-Normen im Rahmen des europäischen Mandates M486 übernimmt der VDV die Koordinierungsrolle.

Tram, Metro und Stadtbahn

Zur Absicherung der Zulassungen laufen intensive Abstimmungen zur Bereitstellung aktueller

technischer Dokumente, die nach der Neufassung der BOStrab ebenfalls angepasst werden sollten. Als Themen stehen weiterhin an: Kapazitätsausbau durch längere Fahrzeuge, Automatisierungen und die Nutzung von Fahrerassistenzsystemen, die Umsetzung der Forderungen nach neuen Kältemitteln, Forderungen aus der Crash-Norm und zur Tür- und Fahrerarbeitsplatzgestaltung.

Bus

Einige der genannten Themen aus dem Tram-Bereich werden bereichsübergreifend diskutiert und bewertet. Den Schwerpunkt der Arbeiten im Busbereich fordert jedoch die Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) ein. Mit den Forderungen zur Beschaffungsquote für emissionsfreie und -arme Fahrzeuge und der anstehenden nationalen Umsetzung sind viele Fragen offen. Hierbei werden nicht nur technische Konzepte und deren Auswirkungen erarbeitet, sondern auch die Rahmenbedingungen für Förderungen und Finanzierungen der Investitionen. Um eine volkswirtschaftlich sinnvolle Umsetzung zu erreichen, setzt sich der VDV für eine nationale Umsetzungsquote und für notifizierte Förderprogramme mit Förderquoten von 80 Prozent ein. Hierbei erscheint die Umsetzung der Quote für emissionsfreie Fahrzeuge durch die Beschaffungsplanungen der großen Städte möglich. Eine Umsetzung der Beschaffungsquote für saubere Fahrzeuge erfordert jedoch noch zusätzliche Förderungen, die Aufnahme von Hybridfahrzeugen in die Förderung oder Steuererleichterungen auf Gas und synthetische Kraftstoffe. Für die Planungen und Investitionsvorbereitungen ist aus unserer Sicht auch eine Finalisierung der Maßnahmen und Programme bis Mitte 2020 nötig.

Die Corona-Pandemie hat im letzten halben Jahr alle Aktivitäten und Prioritäten neu ausgerichtet. Wir haben es geschafft, ein deutschlandweites einheitliches Vorgehen in Bussen und Bahnen umzusetzen, und damit ein Zeichen für Vertrauen und Kompetenz gesetzt. Auch die Aufrechterhaltung des Leistungsangebotes war eine gesellschaftlich anerkannte Leistung. Im Konjunkturprogramm sind Förderungen zur Umsetzung der CVD, Umrüstungen der Module des Global Systems for Mobile Communications – Rail(way) (GSM-R), mögliche ETCS-Förderungen sowie Beschaffungsunterstützungen für emissionsarme Loks geplant. Damit können der ÖV und der SGV die Ziele der Modal-Split-Erhöhung weiterverfolgen und mit den Investitionen zur Konjunkturanregung dienen.



Martin Schmitz

Geschäftsführer Technik

T 0221 57979-123

schmitz@vdv.de

Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

Forschung für den ÖPNV – Anforderungen aus Sicht des Wissenschaftlichen Beirats.

Im Mittelpunkt der Arbeit des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV stand im Jahre 2019 die Diskussion um die Klimaauswirkungen des Verkehrs, daneben wurden aber auch andere neue Themen mit hoher Verkehrsbedeutung besprochen. Das erste Treffen 2019 des Beirats fand im Rheingau auf Einladung des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV) statt, zu einem weiteren Treffen kam der Beirat in Berlin zusammen. Die einzelnen Themen wurden auch zwischen den Treffen bilateral unter den Mitgliedern diskutiert.

Eine stärkere Wahrnehmung der Verkehrsforschung im Bereich des spurgeführten Verkehrs und ein echter Technologiefortschritt werden durch die Einrichtung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) mit Standorten in Dresden und Bonn erwartet. Hierdurch wird es möglich sein, Aktivitäten im Bereich Forschung zu bündeln und aufeinander abzustimmen. Mehrere Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirats waren im Vorfeld der Gründung des DZSF durch verschiedene Aktivitäten für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch Formulierung der Aufgaben für ein solches Zentrum an der Entwicklung des DZSF beteiligt. Auch hierbei wurde schon klar, dass ein wichtiges Thema im Forschungskatalog die Umweltauswirkungen sein werden. In der zweiten Jahreshälfte wurde dann die Leitung des DZSF ausgeschrieben. Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV freut sich sehr, dass unser Beiratsmitglied Frau Prof. Dr.-Ing. Corinna Salander zum 1. Januar 2020 zur Direktorin des DZSF beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ernannt wurde und gratuliert zur Übernahme der neuen Aufgabe.

Eine stärkere Präsenz von Verkehrsthemen in der Öffentlichkeit ist auch notwendig, um den Herausforderungen der schwierigen Personalentwicklung begegnen zu können. Die Auswirkungen aktueller Trends wie Digitalisierung, Fachkräftemangel und lebenslanges Lernen erfordern ein neues Geschäftsmodell Bildung auch für den Bereich ÖPNV, der einen Bedarf von ca. 27 000 neuen Arbeitskräften (ohne DB AG) bis 2025 hat. Das Thema Weiterbildung muss an den Hochschulen, auch vor dem Rückgang der Studierenden durch geburtenschwächere Jahrgänge, neu überdacht werden. Hier gäbe es Möglichkeiten zu einer stärkeren Kooperation. Die Verkehrsunternehmen (VU) müssen aber auch den Aspekt der Arbeitgeberattraktivität stärker in den Fokus ihrer Aktivitäten bringen. Es wird diskutiert, wie eine Integration von beruflicher Bildung in die akademische Bildung gelingen könnte. Der öffentliche Verkehr (ÖV) soll gestärkt und für die Kunden

attraktiver werden. Es ist politischer Konsens, dass diese Stärkung nur durch ein besseres und umfangreicheres Angebot möglich ist. In Ballungsräumen sind zu Spitzenstunden die öffentlichen Verkehrsmittel überlastet und können keine weiteren Kunden verkraften. Unter diesen Randbedingungen ist eine Weiterentwicklung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) notwendig. In Diskussionen mit Führungskräften des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurden Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Fördertatbestände, den Strategien zum weiteren Vorgehen und Empfehlungen für politisches Handeln gegeben. So erfreulich die Erhöhung der Beträge für das GVFG auch ist, begleitend muss u. a. eine deutlich weitergehende Überarbeitung der Standardisierten Bewertung erfolgen, um ein Einbeziehen zusätzlicher Nutzfaktoren wie Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Umweltverträglichkeit auch richtig abbilden zu können. Im verkehrsträgerübergreifenden Vergleich werden Maßnahmen des ÖPNV bisher durch Ausblenden dieser Faktoren oftmals benachteiligt.

Vor dem Hintergrund, dass das PBefG überarbeitet werden soll, um auch neue Mobilitätsformen zu berücksichtigen, wurde bei der Diskussion um die Entwicklung des Verkehrs der Kontakt zu Anbietern neuer Mobilitätsformen gesucht. Es gab ausführliche Diskussionen mit Anbietern von Ridepooling sowie E-Scootern und über deren Überlegungen, aus diesen Angeboten neue Mobilitätsplattformen zu entwickeln. In der Diskussion über die E-Scooter-Nutzung konnte nicht erkannt werden, dass hiermit ein Umstieg auf ein umweltfreundliches Verkehrssystem erfolgt. Bisher scheinen die E-Scooter-Fahrten vor allem ein Ersatz für kurze Fußwege und kurze Radfahrten zu sein, es wird also elektrische Energie notwendig für Wege, die bisher völlig emissionsfrei zurückgelegt wurden. Außerdem wurden auch Erfahrungen aus dem Ausland herangezogen. In den USA gibt es erste Studien von Schaller Consulting, der San Francisco County Transportation Authority (SFCTA), der Boston Region Metropolitan Planning Organization (MPO) und des Institute of Transportation Studies at UC Davis (ITS-Davis; sieben Ballungsräume in den USA), die zeigen, dass durch marktrelevante Flottengrößen kurze Reaktionszeiten die Ridehailing-Angebote nutzerfreundlich machen. Gleichzeitig hat aber die Zunahme des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen in den Innenstadtbereichen negative Auswirkungen auf die Verkehrs- und Luftqualität. Die Ridehailing-Fahrdienste konkurrieren mit dem nachhaltigeren Umweltverbund; so wird platzsparender, effizienter und umwelt-

freundlicher Massenverkehr geschwächt. Die Ride-hailing-Angebote führen zu einer Zunahme der Fahrzeugkilometer (Fz-km) in den Innenstadtbereichen. Ein Beitrag zur Verkehrswende und Umweltentlastung im Verkehr ergibt sich somit nicht. Die Studien zeigen, dass das Versprechen der Fahrdienstanbieter, die Städte vom Verkehr zu entlasten, in den Vereinigten Staaten nicht eingetreten ist. In den Diskussionen des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV wurde der Ordnungsrahmen des PBefG näher betrachtet. Eine Modernisierung des Personenbeförderungsrechts und der Rahmenbedingungen für den ÖV und neue Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ridepooling) sind voranzutreiben. Unterschiedliche Beförderungsformen müssen möglich sein, aber Umweltgesichtspunkte, Nachhaltigkeit und auch Auswirkungen auf die Stadtentwicklung müssen berücksichtigt werden. Für die Kommunen müssen entsprechende Steuerungsmöglichkeiten gegeben sein. Der Taxi- wie auch der Mietwagenbetrieb müssen bei den regulatorischen Randbedingungen berücksichtigt werden, nicht mehr zeitgemäße Vorgaben sollen aufgegeben werden. Neben den Umweltbelangen muss das PBefG aber auch soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten regeln. Diese Standards müssen sowohl für gemeinwirtschaftliche als auch für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten. Besonders für die eigenwirtschaftlichen Verkehre ist zu fordern, dass soziale, ökologische und qualitative Standards eingehalten werden, damit es nicht zu Verzerrungen im Wettbewerb kommt. Entsprechende Standards können in den Nahverkehrsplänen oder direkt im PBefG festgeschrieben werden.

Zur Luftreinhaltung in den Städten unterstützt der Wissenschaftliche Beirat beim VDV die Haltung, dass pauschale Fahrverbote vermieden werden sollen. Das Engagement der Kommunen, die Emissionsgrenzwerte im Rahmen ihrer Luftreinhaltepläne mit anderen Maßnahmen einzuhalten, wird begrüßt. Gleichwohl müssen Anreize geschaffen werden, stärker umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. Hier müssen unterschiedliche verkehrsträgerübergreifende Push- and-Pull-Maßnahmen erwo-gen werden. Eine Umstellung der Fahrzeugparks des ÖPNV auf emissionsfreie Antriebstechnologien muss durch Förderprogramme schnell vorangetrieben werden. Außerdem müssen Pendlerverkehre auf die Schiene verlagert werden, hierzu ist beispielhaft der Bau von Park- and-Ride-Plätzen zu fördern. Dies ist besonders in ländlichen Regionen wichtig, wo bisher kein attraktiver ÖPNV zum Anschluss an starke Verkehrsachsen angeboten wird. Angebote für die regionale Bedienung, wie sie in den ÖPNV-Zukunftskonzepten Nordrhein-Westfalens und Sachsens entwickelt worden sind, sollten zügig geplant und umgesetzt werden.

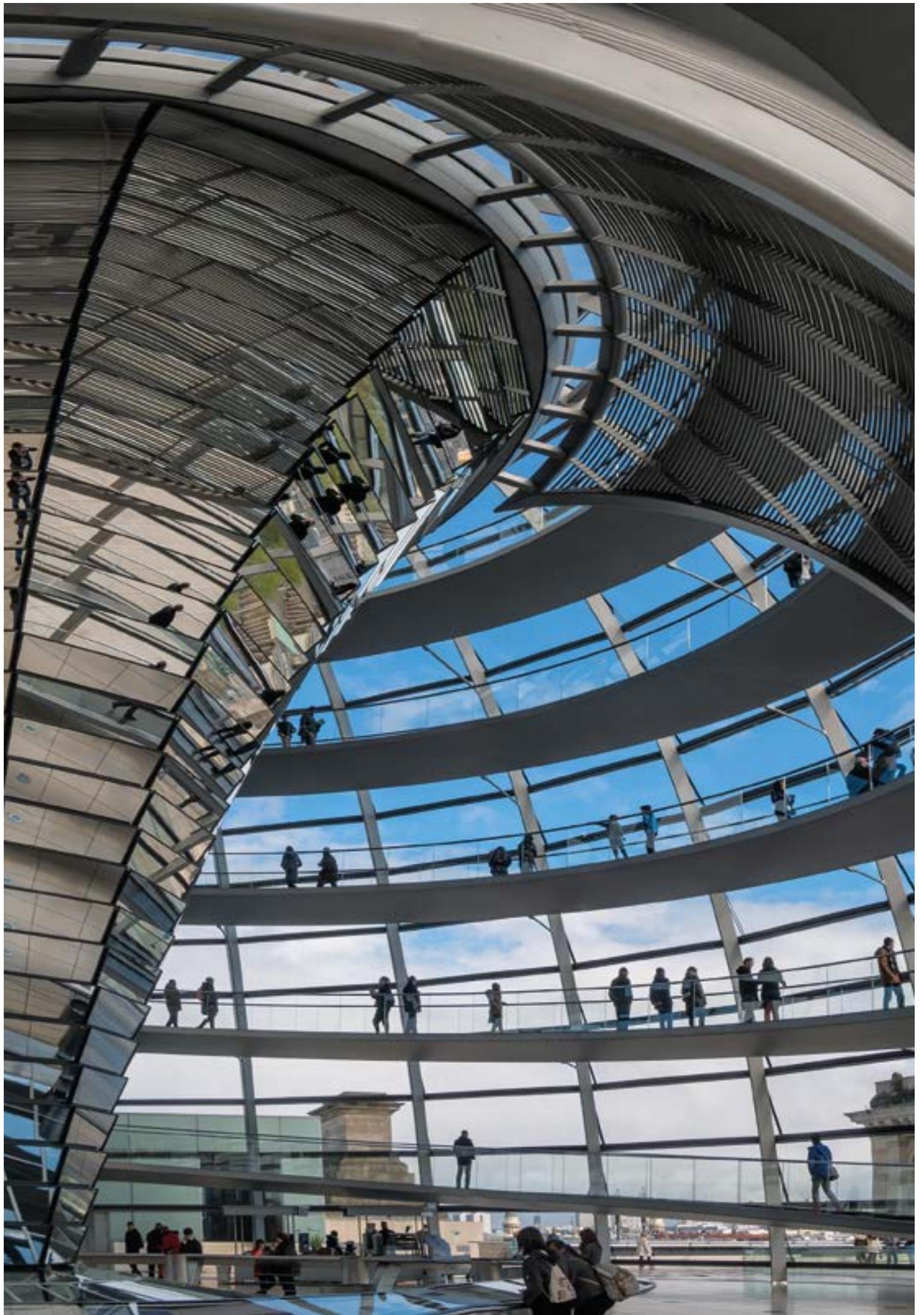
Als Ergebnis der Diskussionen im Jahre 2019 und vor dem Hintergrund der sich hinziehenden politischen Entscheidungen hat der Wissenschaftliche Beirat beim VDV in einer Presseerklärung eine

konkretere Ausgestaltung des Klimaschutzprogramms 2030 gefordert. Das von der Bundesregierung vorgelegte Klimaschutzprogramm 2030 wird als in der Sache richtiger Schritt für das ökologische Ziel der Verkehrswende bewertet. Es wird eine schnelle gesetzliche Fixierung zu einer stringenteren Ausgestaltung zugunsten der Bus- und Bahnsysteme in den Städten sowie im Güterverkehr angemahnt. Die bis 2025 schrittweise Erhöhung der GVFG-Mittel auf 2 Mrd. Euro ist ein wichtiges Signal und sollte auch für die Straßenbahnerneuerung in allen deutschen Tram-Städten eingesetzt werden können. Bei den GVFG-Förderkriterien besteht deshalb noch Nachbesserungsbedarf. Auch die erheblichen bis 2030 geplanten Investitionen des Bundes in das Schienennetz werden vor diesem Hintergrund begrüßt. Die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens bei der Elektrifizierung im Bestandsnetz sollte überprüft werden. Planfeststellungsverfahren ziehen Maßnahmen in die Länge und schwächen somit das Eisenbahnnetz. In den Diskussionen des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV zeigte sich, dass eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur durch eine weitergehende Elektrifizierung, attraktivere Angebotskonzepte wie den Deutschlandtakt und eine höhere Kapazität eine deutlich stärkere Verkehrsnachfrage ermöglichen. Gleichzeitig wurde der Rückschritt beim kombinierten Verkehr (KV) kritisiert. Der KV wurde ursprünglich im Klimaschutzprogramm 2030 erheblich aufgewertet, später jedoch seitens der Bundesregierung um 30 Mio. Euro gekürzt. Die Stärkung des KV schafft alternative Transportangebote zum reinen durchgehenden Lkw-Verkehr. Hier gilt es, nicht die Fördermittel abzusenken, sondern den Verwaltungsaufwand zu mindern, damit die benötigten Fördergelder möglichst unkompliziert abgerufen werden können. Die Verkehrswende betrifft alle Ebenen des Staates. Neben den Anstrengungen im Bund sind auch die Länder in der Verantwortung. Die Verkehrswende muss eine gemeinsame Aufgabe des Bundes, der Länder und der Kommunen werden!

Auf der Herbstsitzung des Wissenschaftlichen Beirats wurde Prof. Dr. Gerd Aberle aus Gießen verabschiedet. Viele Jahre war Prof. Aberle ein Mahner und gleichzeitig Wegbereiter vieler Veränderungen im Verkehrswesen, speziell im ÖPNV. Der Wissenschaftliche Beirat bedankt sich bei Prof. Aberle für die langjährige Unterstützung.

Dr.-Ing. 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 2019

VDV-Verbandsbeirat

Der diesjährige Verbandsbeirat tagte am 27. Januar in der Vertretung des Saarlandes beim Bund in Berlin – diesmal unter dem Motto Deutschland nach dem Klimakabinett: Ohne starke Busse und Bahnen keine Verkehrswende. Die Politik hat die Weichen gestellt, jetzt kommt es auf die Gestaltung der Verkehrswende an. „Auf dieser Basis müssen wir liefern“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Die Verkehrsbranche sei sich ihrer Verantwortung bewusst und spiele eine entscheidende Rolle: „Wer die Klimawende will, braucht starke Busse und Bahnen.“



VDV-Jahrestagung

Wir blicken zurück auf eine erfolgreiche VDV-Jahrestagung 2019 mit rund 850 Teilnehmern in Mannheim – mit spannenden Vorträgen und Diskussionen über die wichtigen Zukunftsthemen des öffentlichen Verkehrs sowie kommunikativen Abenden. Wir bedanken uns bei allen Teilnehmern und beim Gastgeber Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv).





Rheinischer Abend in Berlin

Rheinland trifft Berlin: Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen lädt jedes Jahr die politischen Entscheider aus Bund und Ländern sowie hochrangige Vertreter seiner Mitgliedsunternehmen, anderer Verbände und der Industrie zum Rheinischen Abend ein. Gespräche und Kontaktpflege stehen hier im Mittelpunkt.

Britta Böhne

Koordination Veranstaltungen

T 0221 57979-102

boehne@vdv.de



Verbandskommunikation in Zeiten von Corona

Die Ausnahmesituation der letzten Monate hat auch die Verbandskommunikation vor neue Herausforderungen gestellt. Im Zentrum der Aktivitäten standen die Mitgliederkommunikation, eine deutlich erhöhte Informationsinteresse der Medien und die Planung und Umsetzung der bundesweiten Branchenkampagne #BesserWeiter.

Krisenzeiten sind Kommunikationszeiten: Diese Binsenweisheit hat sich in den vergangenen Monaten für die Kommunikation des VDV in besonderem Maße bewahrheitet. Der Branchenverband war und ist ein stark nachgefragter Ansprechpartner für die eigenen Mitglieder, Politik und Presse wenn es um die Frage nach dem Zustand und den Maßnahmen der Branche während der Corona-Pandemie geht.

Zu Beginn, als vielerorts schnelles und pragmatisches Handeln gefragt war und sich die aktuelle Lage unter dem Ausbruch der Pandemie teils täglich mehrmals änderte, wuchs auch das Bedürfnis nach Informationen und Austausch innerhalb der Branche schlagartig. Der Verband reagierte darauf sehr schnell und die Kommunikationsabteilung erstellte wortwörtlich quasi über Nacht eine Informationsplattform für VDV-Mitglieder, wo diese ihre eigenen Entwicklungen vor Ort melden konnten und sich zugleich informierten, welche Maßnahmen andernorts ergriffen wurden. Ergänzt wurde dieses Angebot durch den VDV um offizielle Mitteilungen, Dokumente und Handlungsanweisungen der politischen Institutionen. Die Nachfrage und das Informationsbedürfnis der Akteure waren hoch, zeitweise meldeten über 100 Unternehmen täglich ihre aktuelle Lage auf der VDV-Plattform.

Die dort gesammelten Informationen gaben dem Verband für seine regelmäßigen Abstimmungen mit den politischen Entscheidern im Bund und bei den Ländern einen schnellen und aktuellen Überblick über die Lage der gesamten Branche. Dies war für die zu ergreifenden politischen Entscheidungen ein wertvoller Beitrag. Und so entschied man zeitnah, aus den zahlreichen Informationen, die auf der Plattform vorlagen ein komprimiertes wöchentliches „Corona-Briefing“ an den Bund, an die Länder und an weitere Verbände der Branche zu verschicken.

Informationsinteresse der Medien steigt stark
Schon in den vergangenen zwei Jahren ist das bundesweite mediale Interesse an den ÖPNV- und Eisenbahnthemen angesichts der zunehmenden Relevanz von Verkehrswende und Klimaschutz deutlich gestiegen. Mit Ausbruch der Corona-Pandemie, als Busse und Bahnen zu den wenigen Bereichen des öffentlichen Lebens zählten, die

weiterhin zu großen Teile ihre Leistungen aufrechterhalten haben, ist das Informationsinteresse der Medien nochmal erheblich gewachsen. Vor allem bezogen auf die betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie auf die Branche gab es zahlreiche zusätzliche Anfragen. So hatten sich allein bei der digitalen Pressekonferenz des VDV Ende Juni über 60 Medienvertreter/innen zugeschaltet, um sich über die Corona-Zwischenbilanz der Branche zu informieren. Dem VDV ist es im Rahmen der Pressearbeit rund um die Hochphase der Pandemie gelungen, als erster Ansprechpartner für die Medien sowohl die Leistungsfähigkeit der Branche als auch die daraus folgenden finanziellen Einbußen der Unternehmen bundesweit zu platzieren.



Abb. 1: Plakat am Essener HBF aus der Phase 1 „Maske“ der gemeinsamen Branchenkampagne.

Kampagne zur Fahrgastrückgewinnung

Durch den starken Rückgang der Fahrgastzahlen und den damit erlittenen wirtschaftlichen Schaden der Branche wurde sehr schnell im Rahmen der VDV-Gremien auch über die Notwendigkeit von Maßnahmen zur branchenweiten Kundenrückgewinnung diskutiert. Zugleich hatten auch die politischen Akteure im Bund und in den Ländern erkannt, dass man Bürgerinnen und Bürger, die in der „neuen Normalität“ und unter den nun geltenden Corona-Bedingungen den öffentlichen Verkehrsmitteln teilweise mit diffusen Ängsten

und Unsicherheiten gegenüberstehen, intensiv durch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen aufklären und informieren muss, um etwaige Hemmnisse bei der Nutzung von Bus und Bahn abzubauen. Aus diesen Erkenntnissen und aus den Handlungsnotwendigkeiten der Verkehrsunternehmen heraus, ihre Fahrgäste wieder zurückzugewinnen, ist die gemeinsame Branchenkampagne #BesserWeiter beschlossen und umgesetzt worden. Seit dem 28. Juli 2020 läuft die Kampagne offiziell. Sie ist zunächst bis Jahresende angelegt, allerdings ist dies in großem Maße abhängig vom weiteren Verlauf der Pandemie.



Abb. 3: Onlinekommunikation ist ein Schwerpunkt der Branchenkampagne #BesserWeiter

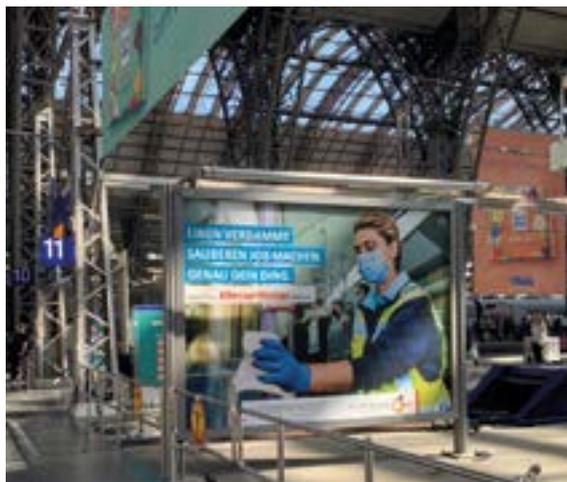


Abb. 2: Plakat am Frankfurter HBF zum Kampagnenauftritt mit einem „Danke“-Motiv

Die verschiedenen Phasen der Kampagne

Die Kampagne mit dem Titel #BesserWeiter, an der sich neben den VDV-Mitgliedsunternehmen die Bundesländer, das Bundesverkehrsministerium und die kommunalen Spitzenverbände aktiv beteiligen, hat verschiedene Schwerpunkte. Sie orientiert sich inhaltlich an den Themen, die bislang im Rahmen der Kommunikation während der Corona-Pandemie im Fokus standen: 1. Leistungsfähigkeit und Engagement der Verkehrsunternehmen und ihrer Mitarbeitenden während Corona (zum Ausdruck gebracht über verschiedene „Danke“-Motive, siehe Abbildung 2); 2. Aufklärung und „Erinnerung“ an die Maskenpflicht in Bussen und Bahnen (zum Ausdruck gebracht über verschiedene „Masken“-Motive, siehe Abbildung 1); 3. Fahrgastrückgewinnung (läuft ab Ende September 2020). In allen verschiedenen Phasen der Kampagne stehen ausdrucksstarke Bildmotive mit echten Menschen im Mittelpunkt, immer natürlich mit Bezug zum Nahverkehr. Neu für die Kampagnenarbeit des VDV, dessen Zielgruppen ja normalerweise politische Entscheider und Multiplikatoren sind, ist es dabei, dass diese Kampagne konkret auf die Fahrgäste ausgerichtet ist. Ein zentraler Schwerpunkt der Kampagne ist daher die klassische Out-of-home Werbung in Form von Plakaten und weiteren Werbeflächen sowie natürlich die Onlinekommunikation über soziale Medien.

Hohes Engagement, breite Unterstützung

Für einen Unternehmensverband wie den VDV ist die erfolgreiche Umsetzung einer Kampagne, deren Botschaften sich an die breite Öffentlichkeit richten nur möglich, wenn die Mitglieder dies aktiv unterstützen. Denn dort sind die Fahrgäste unterwegs und die Verkehrsunternehmen sind vor Ort in ihrer Region bzw. Stadt die bekannten und etablierten Marken. Insofern gilt an dieser Stelle ein Dank an die aktuell bereits über 100 an der Kampagne beteiligten VDV-Mitglieder. Zahlreiche dieser Unterstützer nutzen dabei auch den extra eingerichteten Kampagnenbaukasten, in dem man sich online alle Motive, Filme und weiteren Formate der Kampagne für die eigene Kommunikation vor Ort herunterladen und nutzen kann.



Abb. 4: Regionaler Auftakttermin in Düsseldorf am 29.07.2020 mit NRW-Verkehrsminister Wüst

Insbesondere haben sich die Vertreterinnen und Vertreter aus dem VDV-Ausschuss für Marketing und Kommunikation in die Planung und Umsetzung dieser Kampagne eingebracht. Ohne diese aktive und konstruktive Mitarbeit wäre es nicht möglich gewesen, eine solche Kampagne in so kurzer Zeit umzusetzen. Ein Dank gilt zudem den drei Vertreterinnen und Vertretern der Länder Saarland, Baden-Württemberg und NRW, die seitens der Bundesländer die Koordination der Kampagne begleiten.

Lars Wagner

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

Alle Motive der Phase 1 von #BesserWeiter im Überblick



Wir stehen für Vielfalt

„Die Würde eines Menschen ist unantastbar. Würde bedeutet: Jeder Mensch ist wertvoll. Jeder Mensch muss gut behandelt werden. Jeder Mensch muss respektiert werden: egal, ob er arm ist oder reich – egal, ob er alt ist oder jung – egal, wo er herkommt – egal, welche Religion er hat. Unantastbar heißt: Niemand darf die Würde eines Menschen verletzen.“ Das sind die ersten Sätze in Art. 1 des Grundgesetzes (GG). Am 23. Mai 2019 wurde das deutsche Grundgesetz 70 Jahre alt. Zu diesem Anlass startete die Deutschlandstiftung Integration die Öffentlichkeitskampagne „Mein Deutschland. Ich lebe hier auf gutem Grund“. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und eine Reihe von Verkehrsunternehmen (VU) unterstützen diese bundesweite Kampagne.



Menschen unterschiedlicher Herkunft und Religion, aus verschiedenen Alters- und Berufsgruppen sowie mit unterschiedlichem Bekanntheitsgrad geben dabei einem markanten Artikel aus der Verfassung ein Gesicht.

Auch der VDV und einige VU beteiligten sich an der Kampagne. Zu den Akteuren aus dem Bereich öffentlicher Verkehr (ÖV) gehören die ÜSTRA Hanoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft, die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), die Hamburger Hochbahn (HOCHBAHN), die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Drei Mitarbeiter aus dem Bereich ÖV gehören zu den Testimonials: Die ÜSTRA-Busfahrerin Gurbit Buch und ihr BVG-Kollege Mouhamed Adama Ngom stehen für die Freiheit der Berufswahl (Art. 12 Abs. 1): „Alle Deutschen haben das Recht, Beruf, Arbeitsplatz und Ausbildungsstätte frei zu wählen.“ Den Bereich „Kommunale Selbstverwaltung“ (Art. 28 Abs. 2) repräsentiert José Luis Castrillo, Vorstand des VRR.

Die VU in Berlin, München, Hamburg und Dresden platzierten die Kampagnenbotschaft auf Plakaten und in Anzeigen im Fahrgast-TV. In Hannover fuhren seit dem 23. Mai 2019 bis zum Kampagnenende im November 2019 Stadtbusse mit sechs Kampagnenmotiven.

Rahime Algan

Leiterin Online-Kommunikation/
Öffentlichkeitsarbeit
T 030 399932-18
algan@vdv.de



Artikel 28 Absatz 2 Grundgesetz
Den Gemeinden muss das Recht gewährleistet sein, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung zu regeln.



José Luis Castrillo
Verkehrsverbund-Vorstand

Onlinekommunikation des VDV: Zeiten ändern dich

Im Juni 2019 – kurz vor der VDV-Jahrestagung in Mannheim – startete der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit seinem Twitterkanal, um vor allem politisch relevante Themen wie Verkehrswende, ÖPNV-Finanzierung und die Bedeutung der Schiene schneller und deutlicher öffentlich zu kommunizieren. Aber Social Media sind nur ein Weg, um die Botschaften und Inhalte zu kommunizieren. Spätestens mit der Corona-Krise wurde deutlich, dass die Webseite und das Zusammenspiel mit anderen Kanälen entscheidend sind für die digitale Kommunikation.



Reichweite ist nicht alles

Mit rund 3 000 Followern und im Durchschnitt 400 000 Tweet-Impressions pro Monat hat sich der VDV-Twitterkanal @VDV_Verband innerhalb eines Jahres zu einem wichtigen Kommunikationskanal für den Verband entwickelt. So ist laut „politik & kommunikation“ (Ausgabe II/2020) Twitter „zu einer zentralen Kommunikationsplattform der deutschen Politik geworden. Etwa 540 der 709 Bundestagsabgeordneten besitzen ein Twitter-Konto.“ Weiterhin ist der VDV mit mittlerweile 5 400 Abonnenten und einer organischen Reichweite von im Durchschnitt 2 000 Personen pro Beitrag auch auf Facebook @DieVerkehrsunternehmen aktiv. Hier erreicht der VDV vor allem die Mitarbeiter aus den Verkehrsunternehmen (VU) und ÖPNV-Interessierte. Aber Reichweite ist längst nicht alles. Authentizität und das Erreichen der relevanten Zielgruppe sind langfristig gesehen entscheidender.

Während Verkehrswende, Klimaschutz und „pro ÖPNV“ im letzten Jahr bzw. in den letzten Jahren zu den Topthemen gehörten und die Fahrgastzahlen im ÖPNV von Jahr zu Jahr einen Rekordstand erreichten, änderte sich Anfang März 2020 mit der

Corona-Pandemie schlagartig unsere komplette Realität, wie wir sie bisher kannten. Der Lockdown, der Wechsel ins Homeoffice und die Angst vor der Ansteckung hatten auch Folgen für den ÖPNV. Ein Fahrgastrückgang von anfangs 80 bis 90 Prozent hatte enorme wirtschaftliche Auswirkungen auf die gesamte Branche. Der VDV reagierte auf die neue Situation sehr schnell – und digital.



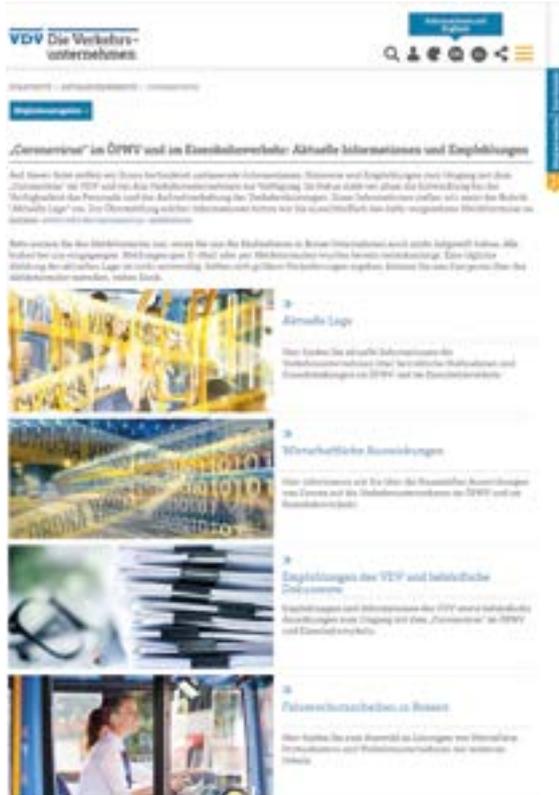
Corona-Austauschportal für VDV-Mitglieder

Quasi über Nacht wurde Anfang März im Mitgliederbereich des VDV die Onlineplattform www.vdv.de/coronavirus aufgebaut. Hier konnten die VDV-Mitgliedsunternehmen täglich aktuelle Informationen, Downloads, VDV-Empfehlungen und die Maßnahmen anderer VU abrufen. Dafür wurde ein einfaches Meldeformular erstellt – mit Fragen zu den aktuellen betrieblichen Maßnahmen und Einschränkungen. Diese konnten von den VU ausgefüllt und an die extra dafür eingerichtete E-Mail-Adresse corona@vdv.de automatisch versendet werden.

In den ersten Wochen gingen damit täglich 30 bis 40 Meldungen und E-Mails zur aktuellen Lage ein, die täglich manuell in das Redaktionssystem der VDV-Internetseite eingegeben, nach Rubrik und Bundesland einsortiert, veröffentlicht und immer wieder aktualisiert wurden, um die VDV-Mitglieder auf dem neuesten Stand zu halten.

Bereits nach zwölf Tagen konnte das VDV-Corona-Portal für Mitglieder insgesamt 6 200 Pageviews

und 3 900 Visits verzeichnen. Rund 130 Verkehrsunternehmen im ÖPNV informierten über ihre aktuellen Maßnahmen vor Ort.



VDV-Vorlagen für die Fahrgastinformation an Fahrzeugen und Haltestellen

Es wurde schnell klar, dass auch die VU entsprechende Hygienehinweise und Informationen für die Fahrgäste in Bussen, Bahnen und Haltestellen in relativ kurzer Zeit anbringen mussten.

Zur Unterstützung vor allem kleinerer VU erstellte der VDV im April adaptierbare Vorlagen mit Piktogrammen und Hygienehinweisen für die Fahrgäste auf Deutsch und Englisch. Die Vorlagen wurden nicht nur in den Fahrzeugen, sondern auch über die Social-Media-Kanäle der Mitgliedsunternehmen kommuniziert.

Livetalk bei Twitter: „VDV meets #SheDrivesMobility“

Gerade jetzt und in nächster Zeit werden Veranstaltungen, wie wir sie kennen, nicht mehr möglich sein, um die Verbandsthemen, Botschaften und politischen Forderungen zielgruppengerecht weiterzutransportieren. Durch Corona werden auch Veranstaltungen und Live-Events ins Internet verlegt. Daraus ergeben sich neue Möglichkeiten und Chancen im Eventbereich, die auch der VDV genutzt hat. In diesem Jahr fand nicht nur die VDV-Jahrestagung erstmalig digital statt, sondern es wurden auch neue Formate genutzt. Katja Diehls „Livetalk“ bei Twitter bietet die Möglichkeit, die Mobilitäts- und Verbandsthemen zeitgemäß und schneller über die Social-Media-Kanäle einer breiten Öffentlichkeit zu kommunizieren. Mit der Livetalk-Reihe „VDV meets #SheDrivesMobility“ wird der VDV in diesem Jahr vier Folgen mit branchenrelevanten Themen und Talkgästen aus dem VDV-Ehrenamt gemeinsam mit Katja Diehl von She Drives Mobility ausrichten.

Der erste Livetalk lief bereits am 18. Juni mit VDV-Präsident Ingo Wortmann unter dem Titel „ÖPNV – Der Klimaretter in der Vertrauenskrise?“. Mit dem einstündigen Livetalk, der auch über Vimeo abrufbar ist, konnten wir bisher 1 980 Zuschauer erreichen (<https://vimeo.com/430483057>).



Die zweite Folge lief am 15. Juli live bei Twitter – diesmal mit Ulf Middelberg, Geschäftsführer der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) und Vorsitzendem des Ausschusses für Marketing und Kommunikation (AMK). Hier ging es kurz vor Start der bundesweiten Imagekampagne #BesserWeiter vor allem um die Fahrgastrückgewinnung und die Marketingarbeit im ÖPNV in Zeiten von Corona: „Vertrauen als Basis – Das neue Marketing für den ÖPNV“. Mobiles Ticketing, Chancen der Digitalisierung, Mobilitätsplattformen und flexible Angebote: darum ging es in dem Talk, den bisher 1 260 Zuschauer verfolgt haben (<https://vimeo.com/438643142>).

Helpen Sie mit, die Ausbreitung des Corona-Virus einzudämmen.

Das können Sie für die Gesundheit aller Fahrgäste in Bus und Bahn tun!

- Bitte tragen Sie einen Mund-Nasen-Schutz. Dieser darf auch so benützt sein.
- Helfen Sie mit: Besonders während des Berufs- und Schülerverkehrs können die Fahrzeuge voller sein. Fahren Sie früher oder später, wenn Sie die Möglichkeit dazu haben.
- Halten Sie sich bitte an die allgemeinen Hygienehinweise: Husten oder Niesen Sie in die Ellenbogen! Auch wenn Sie ein Mund-Nasen-Schutz tragen! Waschen Sie sich beide Hände und Niesen von anderen Personen ab.
- Waschen Sie sich regelmäßig und gründlich die Hände mit Wasser und Seife (mindestens 20 Sekunden).
- Gute Fahrt und bleiben Sie gesund! Weitere Informationen finden Sie auf unserer Internetseite: www.vdv.de/coronavirus-info

© GemeinsamGegenCorona VDV Die Verkehrsunternehmen

Rahime Algan
 Leiterin Online-Kommunikation/
 Öffentlichkeitsarbeit
 T 030 399932-18
 algan@vdv.de

Verbandspolitische Arbeit im Zeichen von Klimaschutz und Corona

Die verbandspolitische Arbeit war 2019/2020 zunächst durch die intensive Begleitung der klimaschutzpolitischen Arbeit der Bundesregierung geprägt. Das Ergebnis der Verhandlungen waren das Klimaschutzprogramm 2030 und zahlreiche gesetzliche Regelungen, mit denen u. a. die ÖPNV-Finanzierung aufgestockt wurde. Aber auch ein Maßnahmenbündel zur Stärkung des SGV fand im Klimaschutzprogramm Berücksichtigung. Anschließend stand die Branche vor der Herausforderung, dass diese und andere Verabredungen zur Stärkung von Bussen und Bahnen durch die Maßnahmen zum Gesundheitsschutz gegen Corona-Infektionen nicht in Vergessenheit geraten.

VDV-Verbandsbeirat im Januar 2019: Auftakt der verbandspolitischen Kommunikation

Die Frage, wie der Beitrag von Bussen und Bahnen zum Klimaschutz weiter verbessert werden kann, wurde zum Jahresbeginn 2019 zunächst auf der traditionellen Auftaktsitzung des Verbandsbeirates des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) diskutiert. Hier kommen jedes Jahr in der zweiten Sitzungswoche des Deutschen Bundestages rund 150 Vertreter der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder, der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, der Unternehmen, der Gewerkschaften und der Wissenschaft zusammen.

VDV-Präsident Ingo Wortmann gemeinsam mit den VDV-Vizepräsidenten Prof. Knut Ringat und Joachim Berends sowie Michael Donth MdB (v. l. n. r.) beim Verbandsbeirat 2019 in der Landesvertretung Hessen beim Bund



Abgeordnete, Vertreter von Bundes- und Landesministerien sowie Branchenvertreter diskutierten dabei mit dem VDV-Präsidium aber auch über die neuen Handlungsperspektiven, die durch die anstehende Europawahl 2019 erwartet wurden. So konzentrierte sich das Panel Eisenbahn- und Schienengüterverkehr dabei etwa auf die Beantwortung der Frage, wie die weitere Digitalisierung der Schiene beschleunigt werden kann. Als Kernproblem wurden die Kosten identifiziert, die mit dem nötigen Modernisierungsprozess verbunden sind. Diese übersteigen den Fördermittelantrag im Bundeshaushalt um ein Vielfaches. Vor allem die Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zum Rollout von ETCS/DSTW“ wurden in dem Zusammenhang oft zitiert. Demnach ist in Deutschland für rund 10 000 Triebwagen und Lokomotiven eine Umrüstung auf das European Train Control System (ETCS)

nötig. Allein dadurch werden laut Studie Kostenbelastungen in Höhe von rund 4 Mrd. Euro erwartet. Die Mehrkosten für die nötige Umrüstung an Gleisen oder Stellwerken beziffert die Studie mit Kosten in Höhe von rund 28 Mrd. Euro.

Rheinischer Abend im September 2019

Beim traditionellen Rheinischen Abend standen im Herbst 2019 schließlich die hohen Belastungen der Branche durch Steuern und Abgaben im Mittelpunkt der Gespräche. Denn die Gesetzesinitiativen der Bundesregierung zur Verbesserung des Klimaschutzes sahen u. a. Steuererleichterungen für Jobtickets im Nahverkehr sowie eine Absenkung des Mehrwertsteuersatzes im Eisenbahnpersonenfernverkehr vor. Mit Spannung blickte man an dem Abend aber auch auf die Haushaltsberatungen für 2020, die im Herbst 2019 in die finale Phase gingen. Von besonderer Bedeutung war dabei die nötige Aufstockung und Verlängerung der Förderrichtlinie zur „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“. Offen blieb dabei die Frage, wie man den Förderkatalog auch für Städte und Kommunen öffnen kann, die nicht die Stickstoffoxid-Grenzwerte überschreiten. Strittig blieb auch die Maßgabe, dass Zuwendungsempfänger zugleich verpflichtet sind, ihre Daten frei zur Verfügung zu stellen.



VDV-Hauptstadtbüro am Leipziger Platz in Berlin beim Rheinischen Abend 2019

Kommunalpolitische Vorfelddorganisationen von CDU/CSU und SPD

Die Bundesvertreterversammlung der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) in Würzburg und der 14. DEMO-Kommunalkongress in Berlin setzten im November 2019 in vielen Fachforen ebenfalls den Schwerpunkt bei der weiteren Vernetzung der unterschiedlichen Tarife, Tickets und Fahrplaninformationen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Mit Referenten war der VDV hier auf den Podien vertreten.

Jörg Puzicha, Geschäftsführer der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (3. von rechts) auf dem Podium im Forum: Digitalisierung beim KPV-Bundeskongress 2019 in Würzburg



Corona-Pandemie

Welche enorme Bedeutung das digitale Ticketing hat, wurde schließlich auch durch die Corona-Pandemie deutlich. Denn als Maßnahme zum Gesundheitsschutz gegen Corona-Infektionen wurde schon im März 2020 der Vordereinstieg bei Linienbussen geschlossen. Fahrkartenverkäufe oder Kontrollen waren damit nicht mehr möglich.

Mit einem wöchentlichen „VDV-Corona-Briefing“ wurden Bund und Länder über diese und andere Konsequenzen informiert. Denn schnell wurde

deutlich, dass die Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen allein im Nahverkehr bis Jahresende 2020 auf rund 5 Mrd. Euro ansteigen können. Auch Krankenstände, Quarantänemaßnahmen, Homeoffice-Regelungen oder auch Kündigungen und Kulanzwartungen im Tarifsegment der Zeitfahrausweise (Abos) haben zu erheblichen Fahrgeldverlusten im öffentlichen Personenverkehr beigetragen. vielerorts gingen zu Beginn der Corona-Pandemie die Fahrgastzahlen im Nahverkehr um bis zu 90 Prozent zurück.

Ein ähnliches Bild zeigte sich bei den Eisenbahnpersonenverkehren: Während einige Bahnen, insbesondere die DB Fernverkehr, in den Monaten März, April und Mai 2020 ein stabiles Grundangebot aufrechterhalten haben, haben andere Bahnen den Betrieb weitreichender eingestellt bzw. einstellen müssen. Denn durch den coronabedingten Wegfall von Pendelverkehren, Wochenend- und Urlaubsreisen, Familienheimfahrten, Ausflugsfahrten mit Sonderzügen oder von Zubringerverkehren zu Großveranstaltungen, Fußballspielen, Tagungen oder Messen ging die Nachfrage stark zurück. Für eigenwirtschaftlich betriebene Eisenbahnverkehre bedeuteten die coronabedingten Einschränkungen sogar einen vollständigen Ausfall der Umsätze. Hintergrund ist, dass im Gegensatz zu dem öffentlich beauftragten ÖPNV und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eigenwirtschaftlich betriebene Eisenbahnpersonenverkehre vollständig durch Fahrgelderlöse refinanziert werden müssen.

Im SGV sind vor allem Nachfrageeinbrüche sowie Abstell- und Stornierungskosten Ursache für Erlösausfälle, die für das Kalenderjahr 2020 auf 900 Mio. Euro geschätzt werden. So müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Stornierungsentgelte an Infrastrukturbetreiber entrichten, wenn Trassen, Stations- oder Serviceeinrichtungen entgegen der ursprünglichen Planung bzw. entgegen der vertraglichen Vereinbarung nicht genutzt werden.



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

Prioritäten der EU-Kommission: Klimaschutz, Digitalisierung, soziale Marktwirtschaft – und Covid-19

Die angekündigten Initiativen der Europäischen Kommission bringen Chancen und Herausforderungen für den ÖPNV und den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Eines ist sicher: Der Verkehr soll digitaler und „grüner“ werden.

2019 begann eine neue europäische Legislaturperiode. Zunächst wurde im Mai 2019 das neue Europäische Parlament gewählt. Um den neuen Abgeordneten die Verkehrsbranche und die Positionen des Verbands vorzustellen, veröffentlichte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Sommer 2019 die Broschüre „Zehn Vorschläge des VDV für die europäische Verkehrspolitik 2019–2024“, worin auch der deutsche Verkehrsmarkt dargestellt wird. Wie bisher pflegt das VDV-Europabüro den Kontakt zu neuen und alten Abgeordneten in den relevanten Fachausschüssen.

Parlamentarischer Abend in Brüssel

Am 4. November 2019 richtete das VDV-Europabüro ein parlamentarisches Abendessen in Brüssel aus. Die Veranstaltung mit dem Titel „Mobilität der Zukunft: Impulse für die europäische Verkehrspolitik“ fand während der zweitägigen Sitzung des VDV-Präsidiums in der belgischen Hauptstadt statt. Die anwesenden Geschäftsführer deutscher Verkehrsunternehmen (VU), Verkehrsverbände und Aufgabenträger nutzten die Gelegenheit, mit Vertretern der europäischen Institutionen ins Gespräch zu kommen und aus der Praxis zu berichten. Zehn hochrangige Gäste aus den EU-Institutionen nahmen an dem Abendessen teil.

Neuwahl der EU-Kommission

Mit einem Monat Verspätung nahm zum 1. Dezember 2019 die neue Kommission unter der Leitung von Ursula von der Leyen ihre Arbeit auf. Drei von ihr ernannte Vizepräsidenten sind für die Schwerpunktthemen „europäischer Grüner Deal“, „Digitalisierung“ und „soziale Marktwirtschaft“ zuständig.

Europäischer „Green Deal“

Vor dem Hintergrund des immer dringender werdenden Handelns gegen den Klimawandel machte Kommissionspräsidentin von der Leyen diesen zu ihrer höchsten Priorität und brachte zusammen mit dem niederländischen Vizepräsidenten Frans Timmermans (Partei der Arbeit (PvdA)) innerhalb der ersten 100 Tage ein Klimagesetz auf den Weg, in welchem das Ziel der Klimaneutralität Europas bis 2050 festgeschrieben wird. Zum Erreichen der Klimaneutralität müssen zahlreiche Branchen teils deutlich ihren CO₂-Ausstoß reduzieren. So müssen auch die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen, die zuletzt weiterhin gestiegen waren,

bis 2050 um 90 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Als konkrete unmittelbare Maßnahmen schlägt die Kommission u. a. Folgendes vor:

- Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr sowie der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz mit dem Ziel, den multimodalen Verkehr anzukurbeln und mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern;
- Initiativen zur Erhöhung und besseren Verwaltung der Kapazitäten im Schienenverkehr;
- strengere Grenzwerte für Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor;
- wirksame Straßennutzungsgebühren (ggf. neuer ambitionierter Aufschlag bei der Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie);
- Förderung der Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe;
- Überarbeitung der europäischen Energiesteuer-richtlinie unter Berücksichtigung der Umweltfragen;
- Entwicklung einer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität; darauf aufbauend weitere Initiativen zur Verbesserung des ÖPNV und Förderung neuer nachhaltiger Mobilitätsdienste (automatisiert, vernetzt und multimodal); die Kommission strebt die Entwicklung intelligenter Verkehrsmanagementsysteme und Mobility-as-a-Service(MaaS)-Dienstleistungen an; Ziel ist eine emissionsfreie Mobilität in den Städten.

Bis zum Ausbruch der Corona-Krise war der europäische „Green Deal“ das in Brüssel am stärksten diskutierte Thema; sämtliche europäischen Initiativen sollten sich daran ausrichten. Als Covid-19 die neue Priorität der europäischen Institutionen wurde, drängten der VDV und zahlreiche andere Verbände darauf, die Stärkung der Wirtschaft nicht auf Kosten des „Green Deal“ anzugehen, sondern damit kompatibel zu gestalten. Die Verkehrsbranche hat hier die Möglichkeit, gute Vorschläge einzubringen.

Digitalisierung

Während schon in den letzten Jahren die Möglichkeiten der Digitalisierung und der Open-Data-Politik für die Vernetzung des ÖPNV-Angebots, das Ticketing, das Bereitstellen neuer Mobilitätsdienstleistungen sowie zur Effizienzsteigerung im Personen- und Güterverkehr hervorgehoben wurden, erfährt das Thema nun erneut eine Aufwertung unter der Leitung der dänischen Vizepräsidentin Margrethe Vestager (Radikale Linke (RV) / Sozialliberale). Im Arbeitsprogramm der Kommission sowie in weiteren Dokumenten wurden folgende Initiativen angekündigt:

- Entwicklung einer Strategie, um Europa auf das digitale Zeitalter vorzubereiten;
- Gesetzesvorschlag über digitale Dienstleistungen (Digital Services Act); es geht u. a. um die branchenübergreifende Regulierung digitaler Plattformen hinsichtlich ihrer Marktmacht und der Bündelung von Daten;
- Veröffentlichung einer Strategie für die europäische Datenpolitik; darunter die Weiterentwicklung der europäischen Open-Data-Politik, die Investitionen in Standards und Dateninfrastruktur sowie die Errichtung gemeinsamer europäischer Datenräume (Pools) in auserwählten Branchen;
- Förderung und Weiterentwicklung der künstlichen Intelligenz (KI);
- Öffnung von Mobilitätsdaten – vor allem mit Blick auf die Fahrzeugdaten der Hersteller, aber auch im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme.

Für die zuständige Generaldirektion Kommunikationsnetze, Inhalte und Technologien (GD CONNECT) stehen dabei vor allem die Förderung von Start-ups und kleineren Unternehmen, das Wirtschaftswachstum und die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU im Bereich der Digitalwirtschaft im Vordergrund. Innerhalb der Kommission könnte die Aufwertung der GD CONNECT, die branchenübergreifend agiert, zulasten der Bedeutung der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) gehen, die sich mit der Digitalisierung allein im Verkehrsbereich beschäftigt und dabei verkehrspolitische Ziele verfolgt.

Soziale Marktwirtschaft

Die allgemeinen Initiativen aus dem Bereich der Wirtschafts- und Finanzpolitik betrafen bisher nicht gezielt die VU oder das Verkehrssystem. Anders sieht es bei den Maßnahmen hinsichtlich der durch Covid-19 verursachten Wirtschaftskrise aus. Nachdem für die Verkehrsbranche bereits frühzeitig sektorale Maßnahmen und Leitlinien verfasst wurden, um den Unternehmen durch die Krise zu helfen, legte die Kommission am

27. Mai ein umfangreiches Paket zum wirtschaftlichen Wiederaufbau nach der Covid-19-Pandemie vor. Es enthält ein neues Aufbauinstrument („Next Generation EU“) im Umfang von 750 Mrd. Euro und einen überarbeiteten Vorschlag zum Mehrjährigen Finanzrahmen der EU für 2021–2027 (MFR) im Umfang von 1,1 Bio. Euro. Der mehrjährige Finanzrahmen befindet sich nun in den interinstitutionellen Verhandlungen zwischen Kommission, Mitgliedstaaten und Europaparlament.

Um als Branche wahrgenommen zu werden und von dem Rettungspaket profitieren zu können, hatten die europäischen Verbände UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) und CER (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen) zusammen mit dem VDV und mehreren deutschen Verkehrsunternehmen in offenen Briefen und Positionspapieren nicht nur auf die Auswirkungen von Covid-19 auf die VU, sondern auch auf die zentrale Rolle der VU für die Wirtschaftsentwicklung in ihrer jeweiligen Region hingewiesen.

Die Corona-Krise hat die politische Arbeit der europäischen Institutionen in den letzten sechs Monaten geprägt. Gleichzeitig wurden im Hintergrund zahlreiche neue Initiativen vorbereitet, welche das VDV-Europabüro beobachtet und begleitet hat. Da sich im Vergleich zu früher eine höhere Zahl branchenübergreifender Initiativen aus Europa abzeichnet, ist es wichtig, neue Kontakte zu diesen zuständigen Generaldirektionen zu knüpfen und dort über die Besonderheiten und Notwendigkeiten der Verkehrsbranche aufzuklären. Die GD MOVE muss dabei wie bisher der wichtigste Partner bleiben; mit ihr muss eine Vision entwickelt werden, wohin sich die Branche entwickeln soll.

Gern halten wir Sie über unsere Arbeit auf dem Laufenden – z. B. in unserem EU-Newsletter extra für VDV-Mitglieder.

Annika Stienen

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



Wirtschaft und Recht

Der ökologische Umbau des Steuersystems nimmt Fahrt auf

Dieser Umbau sollte in Bezug auf die Strom- und Energiesteuer sowie die EEG-Umlage beschleunigt werden.

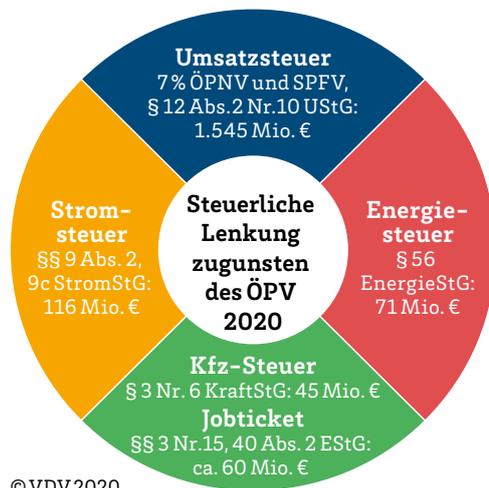
Steuern werden außer zur Gewinnung staatlicher Einkünfte schon immer zur Erzielung von Lenkungswirkungen eingesetzt. Sie belasten unerwünschtes Verhalten überproportional und begünstigen erwünschtes Verhalten durch zielgerichtete steuerliche Vergünstigungen. Im Zuge des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung vom 25. September 2019 werden jetzt in nahezu jedem Bereich des Steuerrechts Lenkungsmaßnahmen eingesetzt, um die Klimaschutzziele 2030 zu erreichen. Der Erfolg soll maßgeblich durch die Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrssektors sowie die Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV/ÖPNV) und dessen überproportionalen Ausbau erreicht werden.

1. Bestehende Lenkungsmaßnahmen

Den Start für den Ausbau der steuerlichen Lenkungsimpulse machte im vergangenen Jahr die Einführung der CO₂-Abgabe auf unerwünschte Emissionen. Auch im Bereich der „klassischen“ Steuern, wie Umsatz- und Einkommensteuer, erfolgt ein ökologischer Umbau des Steuersystems.

Zu diesem Zweck wurde für den Schienenbahnfernverkehr die ermäßigte Umsatzbesteuerung eingeführt, sowie die massive Förderung des Jobtickets für alle öffentlichen Verkehre. Das Jobticket kann mittlerweile sowohl durch einen steuer- und sozialversicherungsfreien Zuschuss des Arbeitgebers als auch durch verschiedene Modelle der Gehaltsumwandlung mit Pauschalversteuerung finanziert werden.

Das nachfolgende Schaubild zeigt einen Überblick über die steuerlichen Entlastungen zugunsten des ÖV im Jahr 2020 (lt. 27. Subventionsbericht des Bundes sowie Berechnungen vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)).

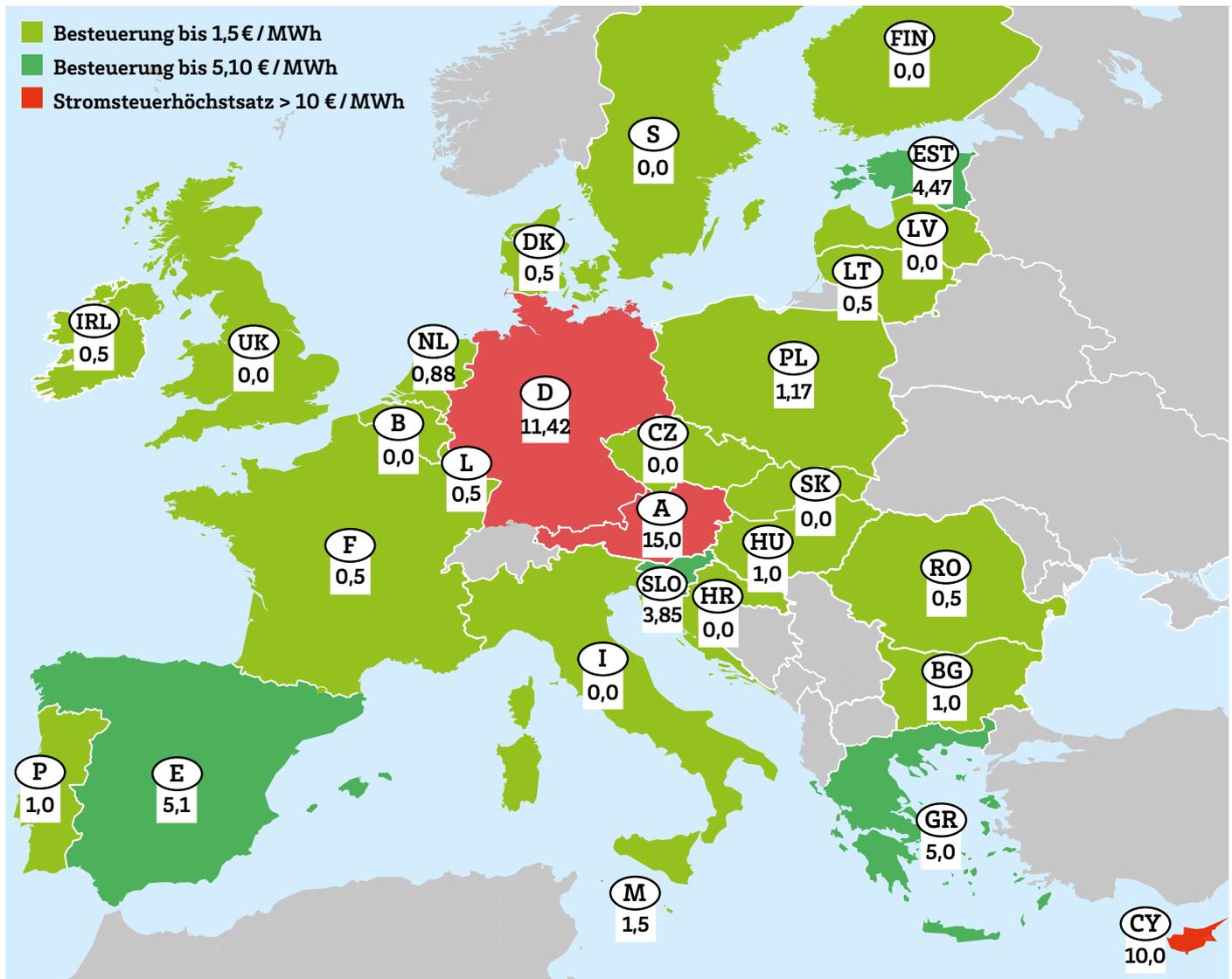


Im Bereich der ermäßigten Umsatzsteuer war bereits in den vergangenen Jahren die größte Entlastung festzustellen. Diese nahm von 1.395 Mio. Euro (2017) um 100 Mio. Euro auf 1.495 Mio. Euro (2019) zu. Hinzu kam zum 1. Januar 2020 die Einführung des ermäßigten Steuersatzes für den Schienenbahnfernverkehr mit einem Volumen von ca. 500 Mio. Euro. Diese ermöglichte den Unternehmen erhebliche Fahrpreissenkungen, um die Verkehrsverlagerung massiv zu fördern. Die steuerliche Entlastung für das Jobticket von ca. 60 Mio. Euro dient dem gleichen Ziel. Demgegenüber verharren die klassischen ökologischen Lenkungsnormen im Stromsteuergesetz (StromStG) und Energiesteuergesetz (EnergieStG) auf einem gleichbleibend hohen Niveau und erfüllen daher kaum noch diesen Zweck. Derzeit beträgt die Belastung des ÖPV mit Stromsteuer und EEG-Umlagen ca. 346 Mio. Euro p.a. Hier besteht erheblicher Handlungsbedarf, da der Strompreis ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Unterstützung des Transformationsprozesses zur Elektrifizierung und zum Ausbau der ÖPV-Verkehre ist.

2. Weitere ökologische Steuerimpulse

Im Bereich der Stromsteuer bleibt der nationale Gesetzgeber weit hinter dem EU-Standard zurück, der in Art. 5 Satz 1 3. Spiegelstrich i.V.m. Art. 15 Abs. 1e) Richtlinie 2003/96/EG (Energiesteuer-Richtlinie) die Senkung des Steuersatzes auf den EU-Mindestsatz von 0,50 Euro/Megawattstunde (MWh) für den ÖPNV oder eine vollständige Befreiung für den Transport im Bahnverkehr vorsieht. Aufgrund dieser europäischen Leitlinie haben mittlerweile 25 der 28 EU-Länder die Stromsteuer unter 5,10 Euro pro MWh für Bahnen und Busse gesenkt. 15 Länder befreien den klimaschützenden ÖPV sogar vollständig von der Steuer oder erheben den EU-Mindeststeuersatz von 0,50 Euro/MWh. Lediglich Deutschland, Österreich und Zypern bleiben bei ihren Höchststeuersätzen von 10 Euro/MWh und mehr.

Stromsteuer in Europa: Besteuerung der Personenbeförderung zum 1.1.2019



© VDV 2019 | Quelle: Europäische Kommission Excise Duty Tables; Stand 1.1.2019, vereinfachte Darstellung; eigene Recherchen

In diesem Zusammenhang ist auch die Einbeziehung der Elektrobuse in die EEG-Entlastungsregelung für Schienenbahnen unabdingbar.

Handlungsbedarf besteht auch bei der Energiesteuer, denn hier verharren die Entlastungsbeträge auch für den Betrieb modernster ÖPNV-Dieselmotoren seit Jahren auf derselben Höhe. Dabei sind diese, genau wie nachgerüstete Fahrzeuge, energetisch sehr viel sauberer und effizienter als jeder Pkw. Zusätzlich werden die Energiekosten durch die neue CO₂-Abgabe im Verlauf der kommenden Jahre erheblich ansteigen. Dadurch entsteht ein wachsender Kostendruck an der falschen Stelle, da er der Verlagerungswirkung auf den ÖPNV und dessen Ausbau konträr entgegenwirkt.

Auch hier sollte der europäische Gestaltungsrahmen zum konsequenten ökologischen Umbau der Energiesteuer genutzt werden, denn Art. 5 Richtlinie 2003/96/EG (Energiesteuerrichtlinie) würde die Begünstigung von Kraftstoffen für den ÖPNV

bis auf 330 Euro/1 000 l ermöglichen. Demgegenüber besteuert Deutschland diesen derzeit mit 416,38 Euro/1 000 l.

Obwohl der VDV durch seine politische Arbeit sicherlich mit zu den positiven Entwicklungen beitragen konnte (s. zuletzt Jahresberichte 2018 und 2019), bekräftigen wir unsere Forderung, den ökologischen Umbau des Steuersystems konsequent fortzuführen. Hierzu ist die Stromsteuer- und EEG-Umlageentlastung ebenso notwendig wie die Abfederung der Energiekostensteigerung aufgrund der CO₂-Abgabe durch die Erhöhung der Energiesteuerentlastung für moderne und saubere ÖPNV-Busse, um an dieser Stelle keine gegenteiligen Steuerungseffekte zu erzielen, die die Verkehrsverlagerungs- und Ausbauziele unterlaufen.

Petra Maring

Steuern

T 0221 57979-112

maring@vdv.de

VDV New Mobility Forum – ein Treffpunkt für etablierte und neue Mobilitätsanbieter

Miteinander reden, voneinander lernen und gemeinsames Erkennen prägt die Stimmung beim neu gegründeten VDV New Mobility Forum – einer Diskussionsplattform mit Anbietern von Sharing- und Pooling-Mobilitätslösungen auf Basis eines starken ÖPNV.

Das VDV New Mobility Forum ist eine Austauschplattform zwischen dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als Branchenverband des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und seinen Mitgliedern und Unternehmen, die neue (oder auch bewährte) Mobilitätsprodukte auf den Markt gebracht haben. Das VDV New Mobility Forum steht allen Anbietern offen, die auf dem deutschen Markt multimodale Ergänzungsangebote zum ÖPNV platzieren, also insbesondere Anbietern von Car-, Bike- und Scooter-Sharing sowie Ridepooling.

VDV-New-Mobility-Charta

Mit den Gründungsmitgliedern wurde eine gemeinsame Charta abgestimmt und von diesen unterzeichnet. Ziel der Mitglieder des VDV New Mobility Forums ist es, einen optimalen Verkehrsmittelmix sowohl für individuelle Nutzer als auch für die Allgemeinheit anzubieten und dabei die Angebote für geteilte Nutzung von Mobilität deutlich auszubauen. Die Charta enthält insgesamt 15 gemeinsame Festlegungen, abgeleitet von den drei Hauptzielen:

- der ÖPNV als Fundament für multimodale Mobilität;
- die enge Partnerschaft zwischen Kommunen und Mobilitätsanbietern als treibende Kraft;
- die Digitalisierung als Mobilitäts-Enabler.

Die Charta bildet den inhaltlichen Rahmen für die weitere Zusammenarbeit im VDV New Mobility Forum. Die Charta soll darüber hinaus auch den für die Mobilitätswende politisch Verantwortlichen im Bund, in den Ländern und in den Kommunen signalisieren, dass wir gemeinsam mit diesen Akteuren die Herausforderungen künftiger Mobilität angehen wollen.

Gründung zur Jahrestagung 2019

Die Gründungsveranstaltung des VDV New Mobility Forums fand am 16. Juni im Vorfeld der VDV-Jahrestagung in Mannheim statt. Auf der Arbeitssitzung am folgenden Tag wurden gemeinsam die Themenschwerpunkte für die nächsten Schritte abgestimmt: Mobilitätsverhalten und Nachfrage nach neuen Mobilitätsangeboten, Curbside-Management und Empfehlungen für die Nutzung des öffentlichen Raums sowie Anforderungen an

durchgängige Reiseketten. Im Oktober fand ein entsprechender Workshop statt und weitere sind in Vorbereitung. Die Ergebnisse werden auf dem regelmäßig stattfindenden VDV-Symposium zur Multimodalität unter Beteiligung der Teilnehmer des VDV New Mobility Forums vorgestellt werden.



Seit der Gründung sind weitere Unternehmen dem VDV New Mobility Forum beigetreten. Zum Stand Ende Dezember haben folgende Unternehmen die Charta unterzeichnet (in alphabetischer Reihenfolge): cambio Mobilitätsservice GmbH & Co.KG, car2go Deutschland GmbH (Share Now), Circ LMTS Germany GmbH, Deutsche Bahn Connect GmbH, Donkey Republic Admin ApS, Door2Door GmbH, e.GO Digital GmbH, Flexibus KG, Floatility GmbH, fms Systems GmbH Taxi.eu, FREE NOW Intelligent Apps GmbH, GHT Mobility GmbH/CleverShuttle, ioki GmbH, LimeBike Germany GmbH, MILES Mobility GmbH, Mobike Germany GmbH, MOIA – New Mobility Modes/MOIA GmbH, moovel Group GmbH (Reach now), nextbike GmbH, SIXT SE, Stadtmobil Rhein-Neckar AG, TIER Mobility GmbH, Uber Technologies Inc., ViaVan GmbH, Voi Technology AB, WunderCar Mobility Solutions GmbH.

Weitere Informationen zum VDV New Mobility Forum sowie zur gemeinsamen Charta gibt es im Internet unter:

<https://www.vdv.de/new-mobility-forum>.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

Viel erreicht bei der Novellierung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Bei der 2019 erfolgten Novellierung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) drohte zunächst Ungemach: Viele für Eisenbahnunternehmen wichtige und sinnvolle Vorschriften sollten gestrichen werden. Nach intensiver Lobbyarbeit wurden die für die Branche wichtigsten Regelungen beibehalten und sogar in der Begründung zur Verordnung bei dem Thema Schwarzfahren eine Rechtsposition des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geteilt.

Gegen Ende des Jahres 2018 legte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen ersten Referentenentwurf für eine Novelle der EVO vor, die einer nahezu vollständigen Abschaffung gleichkam.

Geplante Streichungen in der EVO

So sollte z. B. in der EVO der unmittelbare Anspruch des Eisenbahnunternehmens auf den erhöhten Fahrpreis (bisher § 12 Abs. 1 EVO) wegfallen. Als Argument hierfür wurde angeführt, dass der erhöhte Fahrpreis (nunmehr das erhöhte Beförderungsentgelt) bereits in den Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen geregelt werde.

Ein weiterer Punkt war die geplante Streichung des § 8 Abs. 2 EVO. Dieser bestimmte, dass Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes oder für die Sicherheit der Mitreisenden darstellen oder den Anordnungen des Eisenbahnpersonals nicht folgen, von der Beförderung ausgeschlossen werden können.

Schließlich sollten auch die Regelungen zu den Fahrausweisen in den §§ 9 und 10 EVO ersatzlos gestrichen werden.

Begründet wurden diese Änderungsvorschläge zum einen mit entsprechenden Regelungen in europäischen Rechtsvorschriften, zum anderen mit der Möglichkeit der Eisenbahnunternehmen, dies selbst in ihren Beförderungsbedingungen regeln zu können.

Unzureichende Rechtssicherheit

Die Begründung überzeugte indes nicht. Entsprechend wandten wir hiergegen ein, dass die Regelungen in den europäischen Rechtsvorschriften mit Formulierungen wie „können vorsehen“ eine andere Verbindlichkeit haben. Gleiches gelte auch für die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen. Zum einen seien sie nur vertragliche Regelungen und damit aus sich heraus nur auf Vertragspartner anwendbar, zum anderen seien sie als Allgemeine Geschäftsbedingungen einer Inhaltskontrolle den §§ 305 ff. BGB unterworfen. Damit gäben sie den Unternehmen nicht die gleiche Rechtssicherheit wie die EVO.

Diese Argumente brachten wir sowohl auf der Ebene der Exekutive als auch der Legislative ein. Mit den Interventionen hatten wir entsprechenden Erfolg, sodass der ursprüngliche Entwurf entscheidend geändert wurde. Im Ergebnis konnten damit die meisten für die Branche wichtigen Regelungen der EVO auch in der novellierten Fassung beibehalten werden.

Schwarzfahren

Besonders erfreulich war schließlich, dass die Neufassung der EVO nicht nur wesentlichen Forderungen des VDV hinsichtlich der Beibehaltung von Regelungen folgte, sondern auch bei dem Thema Schwarzfahren in der Begründung zum neuen § 5 EVO die VDV-Position übernahm, dass sich der Anspruch auf das erhöhte Beförderungsentgelt unmittelbar aus der Verordnung ergebe. Damit liefert der Gesetzgeber nochmals ein gutes Argument, die Pflicht zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts nicht nur als vertragliches, sondern auch als gesetzliches Schuldverhältnis anzusehen. Dieser Aspekt kann bei der immer wieder stattfindenden Diskussion um minderjährige Schwarzfahrer als ein wichtiger Gesichtspunkt geltend gemacht werden.

Ausblick

Das Verfahren bei der Änderung der EVO zeigt erneut, wie wichtig es ist, in einem Verwaltungs- oder Gesetzgebungsverfahren mit Sachverstand und guten Argumenten Ministerien und Parlamente bei ihrer Arbeit zu begleiten. Auch wenn nicht erwartet werden kann, dass alle Petita durchsetzbar sind, so ist eine konsequente Verbandsarbeit, die die Erfordernisse und Herausforderungen der Eisenbahn- und ÖPNV-Branche deutlich macht, meist eine gute Grundlage für erfolgreiche Ergebnisse.

Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

RAMONA – Endspurt für die Entwicklung automatisierter Mobilitätskonzepte und den rechtlichen Rahmen

Die Verheißungen waren groß. Disruptiv sollte es werden, on demand funktionieren und den öffentlichen Verkehr (ÖV) revolutionieren. Die Rede ist von autonomen Shuttlefahrzeugen im ÖPNV-Einsatz. Zeit für ein Resümee, was technisch, rechtlich und betrieblich möglich ist und was vonseiten der Verkehrsunternehmen (VU) und des Forschungsprojekts „Realisierung automatisierter Mobilitätskonzepte im öffentlichen Nahverkehr“ (RAMONA) an Entwicklungslösungen für eine gelungene ÖPNV-Integration autonomer Shuttles geleistet worden ist.

Schöne neue Welt

Nach dem anfänglichen Hype um das autonome Fahren tritt allmählich erste Ernüchterung ein. Aus den Vorstandsetagen deutscher Automobilhersteller ertönt nur noch betretenes Schweigen – wohingegen in den USA seit Ende 2019 schon fahrerlos gefahren wird. An der Lösung zur Integration autonomer Mobilitätskonzepte und der Entwicklung tauglicher Geschäftsmodelle arbeitet jedoch nicht nur die Industrie, sondern ebenso die ÖPNV-Branche. Jetzt bedarf es intelligenter Fahrzeuge, tauglicher Betriebskonzepte und eines Rechtsrahmens, der den Einsatz der Robo-Shuttles im ÖPNV im Regelbetrieb erlaubt.

Wunsch und Wirklichkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Manch einen könnten etwa die rasante technische Entwicklung und die vielen Ankündigungen aus der Automobilbranche verunsichert haben. Schon Anfang des Jahrzehnts wurden intelligente Fahrzeuge versprochen, welche voll integriert in das Verkehrsangebot aufgenommen werden können. Auch von gesetzgeberischer Seite war angekündigt worden, zügig einen Rechtsrahmen für den Regelbetrieb fahrerloser Fahrzeuge in spezifischen Anwendungsfällen zu schaffen. Heute werden die ursprünglich angekündigten Zeitpläne revidiert und die Marktverfügbarkeit der Fahrzeuge regelmäßig nach hinten korrigiert. Und selbst die vielen Initiativen aus der Mitte des Deutschen Bundestages haben noch nicht dazu geführt, dass die Bundesregierung erste Regulierungsentwürfe vorlegen konnte.

Testfelder im ÖV

Doch auch viel Beeindruckendes ist geschehen, denn auf über 30 (!) digitalen ÖV-Testfeldern erproben VU die betriebliche Integration autonomer Shuttlefahrzeuge in ihr Angebot. Auch wenn die Einsatzmöglichkeiten aufgrund der verfügbaren Technik und der rechtlich möglichen Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h begrenzt sind, beweisen die Unternehmen ihre Innovationsfähigkeit und bieten betrieblich-praktische Lösungen für den Einsatz an. Dies hat auch zur Folge, dass die Fahrgastakzeptanz in den ÖV-Projekten die der allgemeinen Meinungsforschung zum autonomen Fahren um ein Vielfaches übersteigt.

Dabei ist es nicht nur für die technologische Entwicklung förderlich, sondern insbesondere für das ÖPNV-Gesamtsystem, wenn sich Bürger den Einsatz von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV wünschen und keine teuren automatisierten Luxusfahrzeuge favorisieren.

Und was macht RAMONA?

Auch das Forschungsprojekt RAMONA hat einige spannende Monate hinter sich gebracht, in denen viele Hemmnisse und Herausforderungen gemeistert wurden. Da wären bspw. die erfolgreiche Durchführung der Pilotbetriebe in Braunschweig und Berlin zu erwähnen. Die Besonderheit an den RAMONA-Piloten war dabei, dass ein Wizard-of-Oz-Konzept gewählt wurde – d. h., die Fahrgäste wurden im Glauben gelassen, der Bus fahre automatisiert, wobei in Wirklichkeit ein Fahrer am Steuer saß. Angst, in den E-Bus zu steigen, hatte trotzdem keiner der Teilnehmer. Auch verschiedene Test-szenarien, wie ein Liegenbleiben des Busses, eine technische Türstörung oder spontane Routenänderungen, haben die Versuchsteilnehmer nicht aus der Ruhe bringen können. Die endgültigen Evaluationsergebnisse aus den Pilotbetrieben stehen allerdings noch aus. Auch in den vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begleiteten Arbeitspaketen zeigen sich große Fortschritte. So wird anhand einer systematischen Analyse von fahrerseitigen Aufgabenfeldern und der Ableitung von Erkenntnissen aus den operatorgeführten Pilotbetrieben eine Anforderungs- und Entscheidungsmatrix für die Gestaltung autonomer Mobilitätskonzepte entwickelt. Doch auch Lösungsmöglichkeiten für die passende Integration in das ÖPNV-Angebot werden untersucht. Die verbleibenden Monate werden nunmehr dafür aufgewendet, konkrete Rechtsetzungsvorschläge für den fahrerlosen ÖPNV-Betrieb anhand der betrieblich entwickelten Anforderungen zu finden.

Emanuele Leonetti

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

T 0221 57979-117

leonetti@vdv.de

Verantwortung des Aufgabenträgers

Mit dem Urteil vom 10. Oktober 2019 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) die Position, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) schon seit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) 2013 vertritt: Die „allgemeine Vorschrift“ ist ein wichtiges Instrument zum Ausgleich tariflicher Vorgaben, aber der Aufgabenträger hat die Wahl, ob er eine allgemeine Vorschrift erlassen oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (z. B. Verkehrsvertrag) vergeben will.

Mit dem Urteil ging ein langjähriger Streit zu Ende. Bald nach der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013 war von einigen vertreten worden, dass der Aufgabenträger im ÖPNV nur dann die Anwendung eines Verbundtarifs vorschreiben kann, wenn er dafür einen Ausgleich in Form einer allgemeinen Vorschrift gewährt. Eine allgemeine Vorschrift ist eine Regelung, z. B. als Satzung eines Kreises, die für alle Unternehmen eine Kofinanzierung zu nicht auskömmlichen Fahrpreisen gewährt.

Daraufhin hatten einige Busunternehmen eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge gestellt und dabei entweder einen Ausgleich per allgemeine Vorschrift oder die Genehmigung eines Haustarifs, bei dem die Fahrpreise deutlich über dem jeweiligen Verbundtarif lagen, verlangt. Alle damit befassten Genehmigungsbehörden und Gerichte in verschiedenen Bundesländern lehnten diesen Anspruch ab; 2019 entschied schließlich das BVerwG.

Auch das höchste deutsche Verwaltungsgericht wies die Klage ab. Es machte in der Urteilsbegründung deutlich, dass ein Anspruch auf Erlass einer allgemeinen Vorschrift weder aus dem Europäischen Recht noch aus dem deutschen PBefG folgt. Auch das in Art. 12 Grundgesetz (GG) geschützte Grundrecht der Berufsfreiheit bietet keine Anspruchsgrundlage.

Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit als Verfahrensvorgabe

Das BVerwG befasste sich intensiv mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit. Dieser wirkt sich nach der Einschätzung des Gerichts in erster Linie auf das Verfahren aus; „ihm ist Genüge getan, wenn der Aufgabenträger das in § 8a I 1 und II 1 und 2 PBefG geregelte Verfahren einhält“. Das bedeutet: Wenn der Aufgabenträger einen Verkehrsvertrag vergeben will, muss er dies europaweit bekannt machen und damit Unternehmen Gelegenheit geben, seine Vorgaben stattdessen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Wird dieses Verfahren eingehalten, ist der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit eingehalten, und zwar auch dann, wenn der Aufgabenträger keine allgemeine Vorschrift erlassen hat.

Nahverkehrsplan als Ausgangspunkt

Zu Recht weist das Gericht darauf hin, dass schon bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) die verschiedenen Interessen abzuwägen und in Ausgleich zu bringen sind. Im Rahmen des dabei „gebotenen Ausgleichs zwischen den Anforderungen der Daseinsvorsorge einerseits und den privatwirtschaftlichen Interessen der in diesem Bereich tätigen Verkehrsunternehmen andererseits hat der Aufgabenträger auch zu entscheiden“, ob er eine allgemeine Vorschrift erlässt.

Leitsatz des Gerichts:

„Schreibt der Aufgabenträger für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr die Anwendung eines für das Verkehrsunternehmen nicht auskömmlichen Verbundtarifs vor, hat er die Wahl, die Mindereinnahmen entweder durch die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder durch den Erlass einer allgemeinen Vorschrift im Sinne des § 8 IV 2 Personenbeförderungsgesetz in Verbindung mit Art. 3 II 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 auszugleichen.“

Der VDV hat seit der PBefG-Novelle die schließlich vom BVerwG bestätigte Rechtsauffassung vertreten. Die allgemeine Vorschrift ist ein wichtiges Instrument, um einen Ausgleich auch für eigenwirtschaftliche Verkehre zu ermöglichen. Erzwungen werden kann sie aber nicht.

Martin Schäfer

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

Brancheninitiative „Gegenseitiger Verkauf“

Der Fokus der Brancheninitiative „Gegenseitiger Verkauf“ liegt auf der Erarbeitung von Regelungsempfehlungen gegenseitiger Vertriebsmöglichkeiten im ÖPNV. Verkehrsunternehmen (VU), Verkehrsverbände und Aufgabenträger beschreiten seit einem Jahr einen kooperativen Weg mit dem Ziel, das System des ÖPNV aus sich selbst heraus maximal wettbewerbsfähig zu organisieren.

Für VU und Verkehrsverbände ist der Vertrieb von Tickets eine der wichtigsten Schnittstellen zum Kunden. Modernisierungen und Angebotsverbesserungen sind nur dann möglich, wenn der Kunde mit seinem Fahrscheinkauf den öffentlichen Verkehr (ÖV) unterstützt. Aktuell können Fahrgäste Tickets des ÖPNV nicht vollständig vertriebskanal- und tarifübergreifend erwerben. Bislang fehlen vielerorts technische Schnittstellen und einheitliche vertragliche Regelungen. Um die Zugangshürden zum Gesamtsystem ÖV für die Kunden zu senken, verfolgen die Partner der Brancheninitiative das Ziel, Vereinbarungen für den gegenseitigen Vertrieb inklusive des Fernverkehrtarifs für die gesamte Branche zu schaffen. Bessere Vertriebsmöglichkeiten sollen dabei den Marktanteil des ÖV verbessern, womit einhergeht, dass der ÖV damit einen (noch) höheren Beitrag zur Verkehrswende leisten kann. Das Stichwort ist hierbei: reziproke Verkaufbarkeit der Tarife aller ÖV.

Arbeitsstruktur der Brancheninitiative

Gemeinsam wurde 2018 ein Prozess angestoßen, an dem sich u. a. die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV), die Deutsche Bahn (DB), Vertreter der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE), Vertreter der Verkehrsverbände sowie Mitarbeiter der Hauptgeschäftsstelle des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beteiligen. Insgesamt haben fünf Arbeitsgruppen, eingruppiert unter die Themen „Vertrieb digital“, „Vertrieb personenbedient“, „TBNE“, „Kanalschift und Daten“ sowie „Branchenvereinbarung“ auf verschiedenen Ebenen umfangreiche konzeptionelle Detailarbeit geleistet. Auf der Agenda der Arbeitsgruppen standen Fragen wie: Welche Voraussetzungen sind zu schaffen, um den Zugang zum Vertrieb von Fahrscheinen allen VU und Verkehrsverbänden diskriminierungsfrei zu ermöglichen? Wie kann eine mögliche technische Realisierung insbesondere im Vertriebskanal digital aussehen? Weiterhin wurden grundsätzliche Fragen erörtert, z. B. Fragen der Marktordnung für den personenbedienten Vertrieb: Darf es lokale Gebietsmonopole geben? Wie können Vergütungsmodelle/Provisionen gestaltet werden? Ein gemeinsames Branchenziel ist der Vertriebszugang zum System Bahn und Bus insbesondere durch den an Bedeutung gewinnenden digitalen Vertriebs-

kanal online/mobile, um für den Fahrgast die Nutzung zu erleichtern und letztlich auch neue Fahrgäste zu gewinnen.

Keine Pflicht zum gegenseitigen Vertrieb

Die Partner der Brancheninitiative sind sich bewusst, dass sie beim Vertrieb von Fahrscheinen – insbesondere auch in digitalen Vertriebskanälen – potenziell im Wettbewerb zueinander stehen und damit um die besten Lösungen ringen. Denn trotz der beabsichtigten Erweiterung der Möglichkeiten des gegenseitigen Vertriebs kann der Fahrgast stets die Anwendung seiner Wahl nutzen. Allerdings sieht die Brancheninitiative ausdrücklich nicht vor, Pflichten zum gegenseitigen Vertrieb zu schaffen, d. h., die finale einzelunternehmerische Entscheidung, ob ein Partner die Fahrscheine eines teilnehmenden VU bzw. Verkehrsverbundes vertreibt, liegt stets bei ihm selbst. Der VDV übernimmt dabei rein die Rolle eines Multiplikators und wirbt bei seinen Mitgliedsunternehmen um Unterstützung für die Brancheninitiative und ruft zur konstruktiven Beteiligung aller am Diskussionsprozess auf.

Diskussionsprozess im Frühjahr 2020

Die zuständigen VDV-Gremien werden sich im Frühjahr 2020 dezidiert mit den bislang getroffenen Ergebnissen befassen und mit Blick auf die jeweilige (auch wirtschaftliche) Betroffenheit der unterschiedlichen Akteure eine Haltung entwickeln. Die VDV-Mitglieder erhalten die Gelegenheit, Chancen, aber auch ggf. entstehende Risiken abzuwägen und für sich eine Entscheidung über die Zeichnung einer Branchenvereinbarung zu treffen. Welche Steuerungsmöglichkeiten bestehen und welche Spielregeln implementiert werden können, muss insbesondere aus Verbundperspektive aktiv geklärt werden. Aus Kundensicht kann erwartet werden, dass die Hinzunahme neuer Vertriebspartner die Chance bietet, die Vertriebswelt im ÖPNV positiv zu bewegen und mehr Wettbewerb zu ermöglichen.

Alexandra Spiolek

Tarif-, Verbund- und Vertriebsangelegenheiten

T 0221 57979-149

spiolek@vdv.de

Bildung und Beschäftigung heute

Der Anteil der Beschäftigten, die in der digitalen Jetztzeit in Berufen mit einem hohen Ersetzungspotenzial arbeiten, liegt bei 25 Prozent. Der Anteil der Berufe, die sich bis 2030 grundlegend verändern werden, oszilliert bei rund 35 Prozent. Seriöse Zahlen, von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Sie machen nachdenklich. Und es liegt nahe – und ist gut –, dass staatlicherseits die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um den umfangreichen Wandlungsprozess der Arbeit zu meistern. Für den Bildungssektor wird das mit der Nationalen Weiterbildungsstrategie (NWS) und dem Berufsbildungsmodernisierungsgesetz (BBiMoG) versucht. Mit dem Fachkräfteeinwanderungsgesetz und der dazugehörigen Novelle der Beschäftigungsverordnung (Be-schVo) soll der Arbeitsmarkt stabilisiert werden.

Erstmals hat die Bundesregierung im vergangenen Jahr – gemeinsam mit Verbänden und Gewerkschaften – mit der NWS strategische Leitlinien für die berufliche Weiterbildung entwickelt. Erklärtes Ziel ist es, mit einem Bündel an Maßnahmen die berufliche Handlungsfähigkeit der Beschäftigten nachhaltig sicherzustellen und die Durchlässigkeit der Weiterbildungspfade zu erhöhen.

Digitalisierung, Kooperation und Transparenz als Eckpunkte künftiger beruflicher Weiterbildung

Digitale Lernplattformen, Lernortkooperationen, Bratungsplattformen für die berufliche Weiterbildung, die Förderung von beruflichen Nachqualifizierungen – das sind einige der zentralen Eckpunkte künftiger beruflicher Weiterbildung. Sie sind die Instrumente, mit denen der Weg zu einer exzellenten Bildung im Digitalzeitalter, analog den Kriterien guter Arbeit, beschränkt werden soll. Bei der Lektüre des Strategiepapiers fällt dem kundigen Leser auf, dass in unserer Branche bereits seit längerem an vielen der Themen umsetzungsorientiert gearbeitet wird. Der Zusammenschluss von Präsenz- und Onlinelernen, das Blended Learning, wird in unseren Bildungsprozessen schon lange praktiziert. Nachqualifizierungen, z. B. zur Fachkraft im Fahrbetrieb, führen mehrere Unternehmen und die VDV-Akademie seit fast zehn Jahren durch. Vieles, z. B. auch die Vorgabe, die Kooperationen von Hochschulen und betrieblicher Praxis zu forcieren, ist letztlich nichts Neues. Und dennoch repräsentiert die NWS eine Positionierung staatlicher Bildungspolitik, die es in dieser Klarheit und Systematik bislang nicht gegeben hat. Insofern versteht der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die NWS auch als Anleitung für eine schnellere Gangart in der beruflichen Bildung.

Mehr Attraktivität mit den Berufsspezialisten Bachelor Professional und Master Professional?

In Ergänzung zum Berufsbildungsgesetz (BBiG) hat der Deutsche Bundestag im Dezember 2019 das BBiMoG verabschiedet. Darin sind einige kluge und viele eher zweifelhafte Gesetzesänderungen enthalten. Für den Sektor der beruflichen Weiterbildung, die nun „höherqualifizierende Bildung“ genannt wird, werden die auf den verschiedenen Stufen des

Deutschen Qualifikationsrahmens (DQR) angesiedelten höheren Berufsbildungen im Hinblick auf den vorgegebenen Stundenumfang des Lernprozesses nach oben katapultiert. Fachwirte, Meister und Techniker (DQR 6) haben statt 600 bis 1000 Unterrichtsstunden nun mindestens 1200 Unterrichtsstunden zu absolvieren. Betriebswirte und IT-Professionals müssen nun 1600 Stunden lernen statt bisher maximal 1200. Für diese beiden Fortbildungsstufen werden außerdem die Regelzugänge wesentlich strikter gefasst. Ein Zugang zur Prüfung ausschließlich aufgrund von Berufserfahrung wird künftig kaum noch möglich sein. Mit neuen, die bisherigen Abschlusstitel ergänzenden Abschlussbezeichnungen soll die Attraktivität der beruflichen Bildung, insbesondere auch in Abgrenzung zur akademischen Bildung, gesteigert werden. Ob in Ergänzung zu den etablierten Fortbildungstiteln nun Bezeichnungen wie „Geprüfte Berufsspezialistin für“ oder „Bachelor Professional“ die damit verfolgten Ziele, nämlich die Attraktivität der beruflichen Bildung zu stärken, erreicht werden können, wird allgemein als kritisch angesehen.

Mehr beruflich qualifizierte Fachkräfte für den Arbeitsmarkt

In Ergänzung zum Fachkräfteeinwanderungsgesetz ist die Beschäftigungsverordnung in weiten Teilen neu gefasst worden. Unter anderem ist in § 24a auch der Berufskraftfahrer im Personen- und Güterverkehr als Beschäftigtengruppe mit Sonderstatus aufgenommen worden. Das bedeutet, dass eine Einreise von Menschen aus Drittstaaten für diese Tätigkeiten auch dann möglich ist, wenn ein entsprechender Berufsabschluss nicht mitgebracht wird, sondern auf Basis eines Ausbildungs- oder Arbeitsvertrages in Deutschland erst noch erworben werden muss. Es wird sich zeigen, ob und inwieweit diese Regelung dazu beitragen wird, den Fachkräftemangel in der Mobilitätsbranche zu lindern. Aber auch hier gilt: In der Umsetzung des § 24a liegen Chancen.

Michael Weber-Wernz Bildung

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

Auf der Zielgeraden: die umfassendste Novellierung der Gemeindeverkehrsfinanzierung seit über 30 Jahren

Ab 2020 gelten bei der investiven ÖPNV-Finanzierung wegweisende Änderungen. Die Versechsfachung der Bundesmittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist mit inhaltlichen Änderungen im Förderkatalog, bei Förderschwellen und Fördersätzen des Bundes verbunden. Bund und Länder werden künftig auch Vorhaben zur Grunderneuerung aus dem GVFG fördern. Zudem erhalten die Länder zur Kompensation der beendeten Entflechtungsmittel mehr Umsatzsteuer vom Bund.

Nach dem Wegfall der „Versteinerungsklausel“ in Art. 125c Grundgesetz (GG) ist seit dem Frühjahr 2019 der Weg für eine Novellierung des GVFG frei. Auf der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erste Eckpunkte vorgelegt und der Gesetzentwurf wurde im Februar 2020 vom Bundesrat final verabschiedet.

Versechsfachung der GVFG-Mittel bis 2025

Im neuen GVFG wird die im Koalitionsvertrag verabredete Erhöhung der GVFG-Mittel von bislang jährlich 333 Mio. Euro auf 665 Mio. Euro im Jahr 2020 und auf je 1 Mrd. Euro in den Jahren 2021 bis 2024 abgebildet. Zudem finden die Beschlüsse des Klimakabinetts vom September 2019 Berücksichtigung, die eine weitere Erhöhung auf 2 Mrd. Euro ab dem Jahr 2025 sowie die jährliche Dynamisierung von 1,8 Prozent ab dem Jahr 2026 vorsehen.

Öffnung des Förderkatalogs für Grunderneuerung

Bislang dürfen die Gelder nur für Neu- und Ausbau verwendet werden. Mit Blick auf die Haushaltspolitiker im Bund ist die Verankerung von Grunderneuerung im GVFG politisch ein komplexes Thema, das die Verantwortung der Länder für den ÖPNV und seine Finanzierung berührt. Daher ist insbesondere die – vorerst bis Ende 2030 befristete – Öffnung des Förderkatalogs für die Grunderneuerung von Verkehrswegen ein großer Meilenstein. Bei diesen Vorhaben sind eine Förderschwelle von 10 Mio. Euro und eine Förderquote des Bundes von 50 Prozent vorgesehen.

Anpassung der Fördertatbestände und -quoten

Mit Blick auf eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind die beschlossenen inhaltlichen Änderungen im GVFG passfähige Schritte:

- Absenkung der Förderschwelle für Neu- und Ausbau von bislang 50 auf 30 Mio. Euro,
- Ausdifferenzierung und zum Teil Erhöhung der Förderquoten auf 75 bis 90 Prozent,
- Einbeziehung von Planungskosten in Höhe von 10 Prozent.

Zu den neuen Fördertatbeständen im GVFG gehören Investitionen in Schienenstrecken zur

Kapazitätserhöhung, die Reaktivierung bzw. Elektrifizierung von Schienenstrecken oder der Bau und Ausbau von ÖPNV-Umsteigeanlagen. Hiervon profitieren vor allem Straßenbahnstädte abseits der Metropolen und der Stadt-Umland-Schiene-personennahverkehre (SPNV), wenn sich dieselbetriebene Nebenbahnen umsteigefrei elektrifiziert ins Stadtzentrum durchbinden lassen.

Eine weitere Erleichterung gibt es bei der Vorgabe, dass die geförderten Schienenwege vollständig auf besonderem Bahnkörper geführt werden müssen. In der Gesamtschau handelt es sich damit um die umfassendste inhaltliche Überarbeitung des GVFG seit mehr als drei Jahrzehnten. Die hierfür notwendigen Abstimmungsprozesse im Verband wurden sehr eng von der Ad-hoc-AG des VDV-Verwaltungsrates Tram begleitet.

Passfähige Finanzierungskulisse in den Ländern

Mit der Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs erhalten die Länder ab 2020 mehr Umsatzsteuer vom Bund. Im Jahr 2020 beträgt die Kompensation etwa 4 Mrd. Euro, womit das Umsatzaufkommen der Länder erstmals höher sein wird als das des Bundes. Mit Stand vom Dezember 2019 haben erst sieben Länder langfristige Nachfolgeregelungen für die investive ÖPNV-Finanzierung verabschiedet.

Jetzt sind die Länder gefragt, die positiven Impulse des Bundes aufzunehmen und das bewährte Prinzip der Kofinanzierung fortzuführen. Im Sinne einer kohärenten Finanzierungskulisse umfasst das einen synchronen Mittel- und Personalhochlauf für GVFG-Vorhaben, die landesgesetzliche Verankerung der Förderung von Grunderneuerung sowie die Förderung der mit den Vorhaben verbundenen Fahrzeug- und Betriebshofkapazitäten.

Meinhard Zistel

*ÖPNV-Finanzierung, Demografie
und ländliche Räume*

T 0221 57979-143

zistel@vdv.de



Mehr klimafreundlicher Nahverkehr – andere Ziele, andere Kennzahlen!

Die politische Zielstellung für den ÖPNV hat sich in der vergangenen Dekade fundamental geändert. Lange Jahre drängten knappe öffentliche Kassen die Branche zum Sparkurs – eine gute Mobilitätsversorgung zu möglichst geringen Kosten war erklärtes Ziel. Der Beitrag der öffentlichen Hand sollte möglichst gering gehalten werden. Der Fokus hat sich geändert – auf die Verbesserung des Klimas und der Lebensqualität. Neue Ziele erfordern andere Maßnahmen. Damit sind auch andere Kennzahlen erforderlich, die die relevanten Entwicklungen abbilden können.

Mobilität und Transport nehmen zu – nicht nur mit positiven Konsequenzen. Emissionen belasten die Luft und schädigen das Klima, verstopfte Straßen verringern die Lebensqualität. Nachhaltige Mobilität gewinnt stark an Bedeutung.

Die ambitionierten Klimaziele lassen sich nur mit einer deutlichen Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Mobilitätsformen erreichen. Die geänderte Zielsetzung erfordert neue Maßnahmen. Das Angebot muss klimafreundlich, kundenorientiert und zukunftsfähig ausgebaut werden. Die öffentliche Hand ist bereit, mehr Mittel zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig sollen die Fahrgäste durch eine politisch motivierte Preispolitik zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel animiert werden. Die Finanzierung verlagert sich damit mehr von der Nutzerfinanzierung auf die Finanzierung durch die öffentliche Hand.

zum Kunden (z. B. Vertrieb über digitale Kanäle). Nicht zuletzt die Wirkungen auf das Klima und die Luftqualität (z. B. Einsparung Treibhausgase) sowie die Entwicklung der Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand und der Fahrgäste (z. B. Euro je Fahrt) sind feste Bestandteile eines Kennzahlensets.

Klimaschonend mit Bus und Bahn

Jeder Fahrgast leistet einen wertvollen Beitrag für das Klima und die Luftqualität, denn jeder mit dem ÖPNV zurückgelegte Kilometer spart im Vergleich zur Autofahrt im Durchschnitt 104 Gramm Treibhausgase und 28 Gramm Stickoxide. Insgesamt bringt die Nutzung des ÖPNV eine Ersparnis von 11,5 Mio. Tonnen an Treibhausgasen und 31 Tausend Tonnen an Stickoxiden.

Ein klarer Umweltvorteil für den ÖPNV

17 Pkw
1,3 Personen/Fahrzeug = 1 Linienbus
durchschnittliche Besetzung

2,0 Kilogramm
CO₂-Einsparung
pro Linienbus pro Kilometer
bei durchschnittlicher Besetzung



Der Modal Split in Metropolen und im ländlichen Raum

Metropole



kleinstädtischer, dörflicher Raum



Um diese Entwicklungen abzubilden, hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusätzliche Kennzahlen vereinbart. Der Modal Split spiegelt die Verkehrsmittelwahl wider und ist damit als Kennzahl für die Verkehrsverlagerung zentral. Auch die Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angebot (z. B. Platz-km je Einwohner) und die entsprechende Nachfrage (z. B. Fahrten je Einwohner) sind zentrale Größen. Die Sicht des Kunden auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) wird ebenso berücksichtigt (z. B. Kundenzufriedenheit) wie Aspekte der Digitalisierung – insbesondere an der Schnittstelle

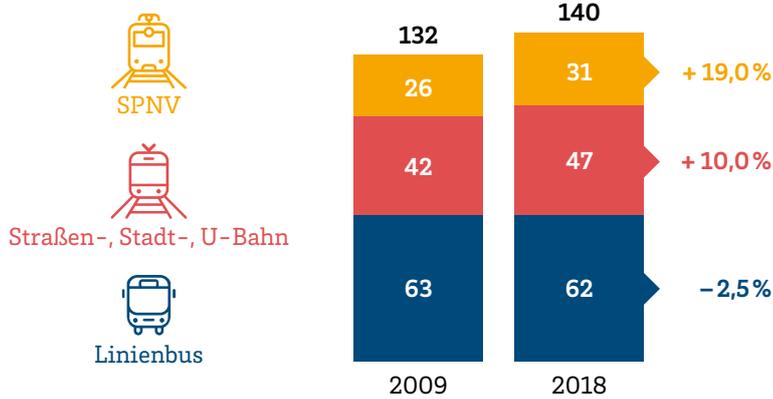
Immer mehr Menschen nutzen Bus und Bahn

Die Nahverkehrsbranche befördert jährlich über 11 Mrd. Fahrgäste. Dabei nutzen 41 Prozent der Einwohner mindestens einmal im Monat öffentliche Verkehrsmittel. Im Jahr 2018 stieg jeder Einwohner durchschnittlich 140-mal in Bus oder Bahn ein – plus 6 Prozent seit 2009.

ÖPNV-Angebot wächst stetig

Das ÖPNV-Angebot je Einwohner erhöhte sich seit 2009 um 4 Prozent (in Platz-km). In vielen Großstädten stößt das ÖPNV-Angebot allerdings an

Anstieg der ÖPNV-Fahrten seit 2009 je Einwohner



seine Kapazitätsgrenze. Angebotsausweitungen können hier nur durch Ausbau der Infrastruktur und neue Technologien realisiert werden. Auch in ländlichen Regionen gilt es, den Marktanteil zu steigern. Vor allem mit regelmäßigen, aufeinander abgestimmten Angeboten im Taktverkehr lassen sich hier beachtliche Fahrgastzuwächse erzielen.

Öffentlicher Personenverkehr – Rückgrat der Mobilität

Der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) wird insbesondere da genutzt, wo er gut zugänglich und gut ausgebaut ist. In Metropolen werden 20 von 100 Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt. Dennoch legen Metropolenbewohner im Durchschnitt noch 22 Kilometer pro Tag mit dem Auto zurück. In ländlichen Räumen erreicht der ÖPV-Anteil an den Wegen lediglich 5 bis 7 Prozent. In 70 von 100 Fällen wird das Auto gewählt (durchschnittlich 37 Kilometer je Tag).

Digitale Schnittstelle zum Kunden

Die digitale Transformation hat im ÖPNV viele Facetten. Für die Branche und für die Kunden ist der digitale Service und Vertrieb eine immer bedeutsamere Schnittstelle. Insbesondere die Gruppe der 20- bis 39-jährigen Kunden nutzt die digitalen Angebote intensiv. Dabei unterstützen diese Angebote vor allem hochmobile und ÖPNV-affine Personen in ihrer Mobilität.

Finanzierung – eine Herausforderung

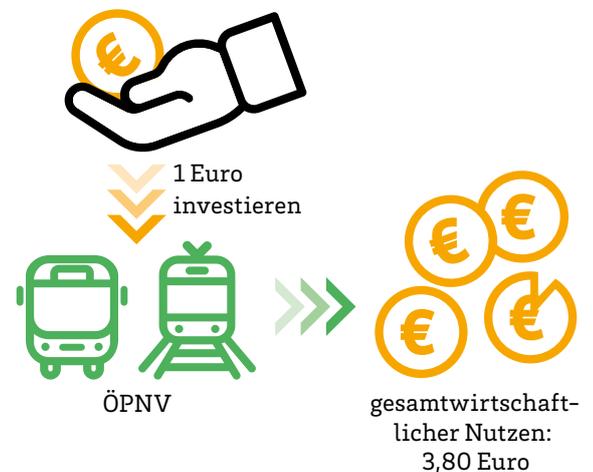
Ein zukunftsfähiger und klimafreundlicher ÖPNV muss finanziert werden. Es gibt zwei Säulen der Finanzierung: Einnahmen aus Ticketverkauf und Zahlungen der öffentlichen Hand.

Die Kunden zahlen über den Kauf der Fahrausweise rund 13 Mrd. Euro. Bildet man den Durchschnittspreis über alle Ticketarten, zahlt der Fahrgast im Schnitt 1,13 Euro je Fahrt. Drei Viertel aller Fahrten werden dabei mit Zeitkarten getätigt (Wochen-, Monats- oder Jahreskarte). Dieser Preis je Fahrt stieg in den letzten zehn Jahren um durchschnittlich 2,5 Prozent. Notwendig wurde die Preiserhöhung durch Aufwandssteigerungen – insbesondere bei Investitionen und Personalkosten. Vielerorts werden Tarifabsenkungen

(z. B. 365-Euro-Ticket) diskutiert und teilweise bereits eingeführt. Politisch gewünschte Tarifabsenkungen und steigende Ausgaben durch Angebotsausweitung stellen eine finanzielle Herausforderung dar – insbesondere für den Veranlasser, die öffentliche Hand. Je geringer der Fahrgastbeitrag ist, desto mehr verlagert sich die Finanzierung auf die öffentliche Hand.

Gut genutzte Steuergelder!

Insgesamt zahlt die öffentliche Hand derzeit 10 Mrd. Euro im Jahr für den Betrieb des ÖPNV. Jede Fahrt im ÖPNV wird daher mit durchschnittlich 0,82 Euro durch die öffentliche Hand mitfinanziert (ohne Investitionszuschüsse). 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.



Verkehrswende – unser Ziel für eine klimafreundliche Mobilität der Zukunft

Das gemeinsame Ziel von Politik und Branche: Bis 2030 sollte sich der Marktanteil des ÖPV um ein Drittel erhöhen. Nur so können die Klimaziele im Verkehrssektor erreicht werden. Ambitionierte Ziele, die sich nur mit ambitionierten Maßnahmen erreichen lassen. Dabei muss die Verkehrsbranche sich um eine effiziente, innovative und kundenorientierte Angebotsgestaltung kümmern. Die politischen Entscheider müssen für eine gesicherte Finanzierung sorgen – insbesondere vor dem Hintergrund politisch motivierter Tarifgestaltung – und gleichzeitig gute Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Mobilität gestalten.

Marga Weiß

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

Verkehrsentwicklungen in Ballungsräumen

In den letzten zehn Jahren sind die Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr kontinuierlich gestiegen. Diese Entwicklung verlief durchaus unterschiedlich, wobei Siedlungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung zwei maßgebliche Parameter darstellen. Während manche Regionen durchaus auch Verluste hinnehmen mussten, profitierten vor allem die Verkehrsunternehmen (VU) in Großstädten und Ballungszentren von zusätzlichen Kunden. Im vergangenen Jahr rückte dabei die Notwendigkeit einer Verkehrswende ins Zentrum der Debatten. Doch mit der vorhandenen Infrastruktur, den Fahrzeugen und Personalkapazitäten rückt die Grenze des heutigen Systems immer näher.

Demografischer Wandel

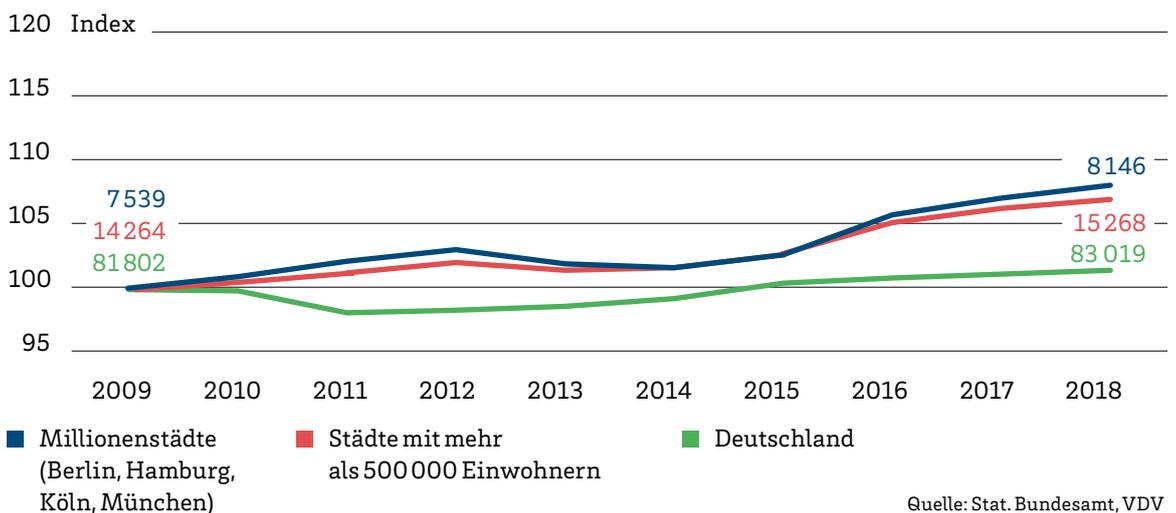
Zum Jahresende 2018 überschritt die Bevölkerungszahl in Deutschland erstmals die 83-Millionen-Marke. Der sich aus Sterbefällen und Geburten ergebende Saldo, die sogenannte natürliche Bevölkerungsentwicklung, war zwar weiterhin rückläufig (2018/2017 minus 0,3 Prozent), wurde jedoch von dem erneut auf hohem Niveau befindlichen Wanderungssaldo überkompensiert, sodass 2018 insgesamt 227 000 oder 0,3 Prozent mehr Menschen in Deutschland lebten als im Vorjahr. Der Ausländeranteil stieg von 11,7 Prozent im Jahr 2017 auf 12,2 Prozent an. Trotz der Zuwanderung überwiegend junger Menschen und insgesamt gesteigener Geburtenrate setzte und setzt sich die Alterung der Bevölkerung fort. Die im Juni 2019 vorgestellte 14. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamts geht von einer Schrumpfung der Bevölkerung im Erwerbsalter (20 bis 66 Jahre) um 4 bis 6 Mio. Menschen bis zum Jahr 2035 aus. Auch die Lebensumstände vieler Menschen haben sich gravierend geändert und ändern sich weiter. So ist die Zahl der Einpersonenhaushalte in den letzten 30 Jahren um fast die Hälfte gestiegen, dagegen ging die Zahl der privaten Haushalte mit drei und mehr Personen im selben Zeitraum um 20 Prozent zurück.

Einige der genannten Trends wirken sich deutlich stärker in Städten und Ballungszentren aus als in ländlichen Regionen. Dazu gehört in jedem Fall der Bevölkerungszuwachs durch Zuwanderung. Während die Bevölkerung in den letzten zehn Jahren in den vier Millionenstädten Berlin, Hamburg, Köln und München um 8,1 Prozent zugenommen hat, waren es für Gesamtdeutschland gerade einmal 1,5 Prozent. Der Anteil der in diesen Städten lebenden Menschen an der Gesamtbevölkerung ist von 9,2 Prozent im Jahr 2009 auf 9,8 Prozent im Jahr 2018 gestiegen, also um 0,6 Prozentpunkte. In Großstädten mit über 500 000 Einwohnern wohnen heute 18,4 Prozent der in Deutschland lebenden Bevölkerung. Dieser Anteil ist in den vergangenen zehn Jahren um 1 Prozentpunkt gestiegen. (Grafik 1)

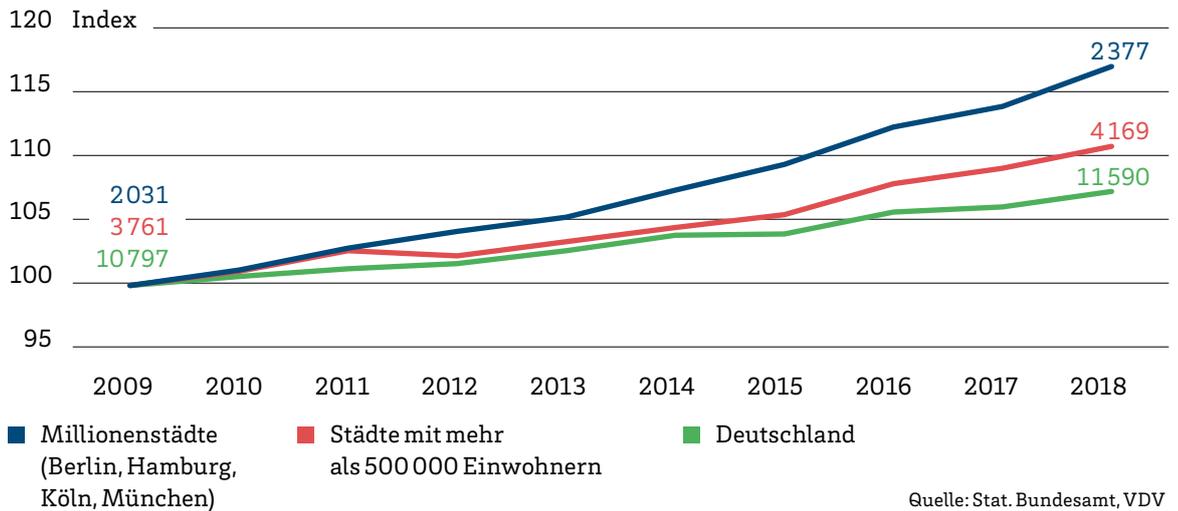
Fahrgastentwicklung in Ballungszentren

Es liegt auf der Hand, dass die Folgen der demografischen Entwicklung für die Verkehrssituation der Städte nicht ausbleiben. Allein durch den genannten Bevölkerungszuwachs wird ein Zuwachs an Wegen produziert. Tatsächlich kann jedoch beobachtet werden, dass der ÖPNV in den genannten Ballungszentren weitaus deutlicher zugenommen hat, als sich aus dieser Ursache allein generieren ließe – ein Hinweis darauf, dass sich auch das

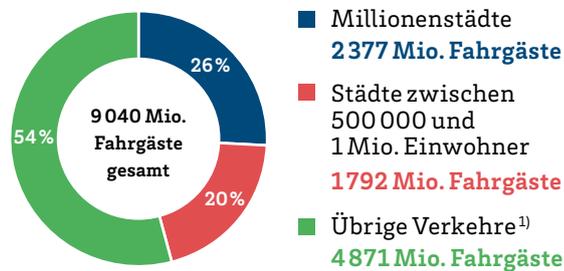
1 Bevölkerungsentwicklung 2009 bis 2018 (Einwohner in Tausend)



2 Fahrgastentwicklung 2009 bis 2018 (Fahrgäste in Millionen)



3 Anteile der Fahrgäste 2018



Quelle: MiD 2017, VDV | ¹⁾ städtischer Verkehr in Großstädten unter 500 000 Einwohnern, kleinstädtischer und ländlicher Straßenverkehr

Verkehrsverhalten der alteingesessenen Bürger geändert hat und die VU tatsächlich neue Kunden aus dieser Bevölkerungsgruppe gewinnen konnten. (Grafik 2 und 3)

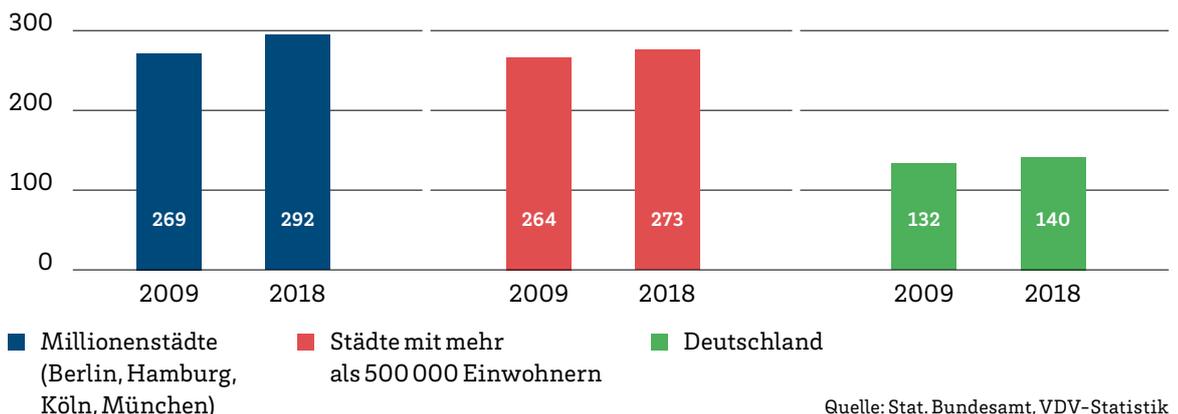
In den 16 Städten mit mehr als 500 000 Einwohnern wurden 2018 46 Prozent der Fahrgäste im Liniennahverkehr mit Bussen und städtischen Bahnen (U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn) befördert, allein in den vier Millionenstädten waren es schon 26 Prozent.

Trotz insgesamt beeindruckender Fahrgastzuwächse konnten nicht alle Unternehmen aus den betrachteten Städten profitieren. Insbesondere in den strukturschwachen Bereichen des Ruhrgebiets mussten durchaus auch Rückgänge verzeichnet werden. Das Ruhrgebiet ist mit rund 5,1 Mio. Einwohnern und einer Fläche von 4 438,69 km² der größte Ballungsraum Deutschlands. Im Gegensatz zu anderen Metropolregionen fand hier in den letzten Jahren kein Bevölkerungswachstum statt und die Arbeitslosenzahlen befinden sich in einigen Städten im zweistelligen Bereich, während sie sich in Gesamtdeutschland um die 3 Prozent bewegen. Durch die Einbeziehung mehrerer Ruhrgebietsstädte in die Position der Städte mit mehr als 500 000 Einwohnern erklärt sich der vergleichsweise geringe Anstieg der Fahrgäste je Einwohner in dieser Betrachtungseinheit. (Grafik 4)

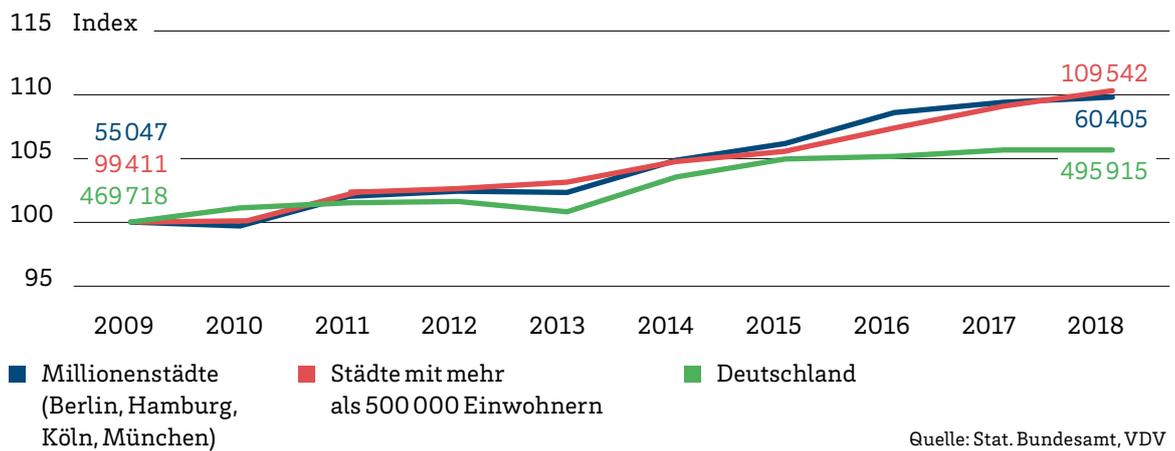
Angebotsentwicklung in Ballungszentren

Hohes Fahrgastaufkommen in Großstädten erfordert auch ein erweitertes Angebot, verdichtete Takte, mehr Fahrzeuge und/oder die Einrichtung zusätzlicher Linien. Dieser Herausforderung sehen sich die VU in Ballungsräumen seit Jahren gegenüber. Die statistische Größe, die die Quantität des

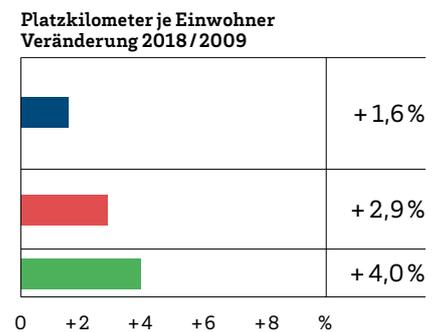
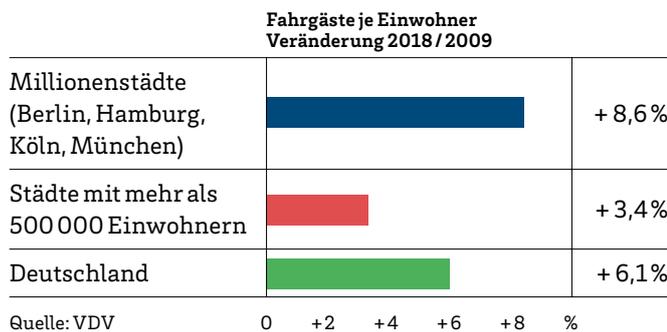
4 Kennziffer Fahrgäste je Einwohner



5 Entwicklung des Angebots 2009 bis 2018 (Platz-km in Millionen)



6 Angebot und Nachfrage je Einwohner 2009 und 2018



Angebots am besten widerspiegelt, sind die Platz-km, das Produkt aus Fahrzeug-km und dem in Sitz- und Stehplätzen gemessenen Fassungsvermögen der Fahrzeuge. In den letzten zehn Jahren verbesserte sich das Angebot um 26 Mrd. Platz-km. Allein die vier Millionenstädte Deutschlands erhöhten ihr Angebot um 5,4 Mrd. Platz-km, was einem Zuwachs in dieser Unternehmensgruppe von 10 Prozent im selben Zeitraum entspricht. (Grafik 5 und 6)

Der Zahlenvergleich macht deutlich, dass die Entwicklung von Angebot und Nachfrage je Einwohner in den vier Millionenstädten stark auseinanderklafft. Dort existierte bereits vor zehn Jahren ein dichtes Verkehrsangebot, das offensichtlich nicht dem zunehmenden Bedarf entsprechend ausgebaut werden konnte. Taktdichte und die Belastung der bestehenden Infrastruktur sind hier offensichtlich eher an Grenzen gestoßen, als dies in etwas kleineren Metropolen mit Stadt-, Straßenbahn und Bus-systemen sowie in den übrigen Teilen des Landes der Fall war.

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

SPNV-Unternehmen im VDV stellen sich neu auf

Vor zehn Jahren hieß die Maxime: „Den Herausforderungen im Bestellermarkt gemeinsam begegnen.“ Dieser Anspruch bleibt; 2019 war es dennoch Zeit für einen Neustart.

Seit September 2010 besteht der Ausschuss für Wettbewerbsfragen des Eisenbahnpersonenverkehrs (AWE; siehe Jahresbericht 2010/2011, S. 33). Die Herausforderung seinerzeit: Welche Rahmenbedingungen sind notwendig, um die Leistungsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dauerhaft zu garantieren? Wo werden Gesetzgeber und Marktpartner diesem Anspruch nicht gerecht? Wer kann wo (noch) besser werden?

Seitdem hat sich das Geschehen in und um den SPNV verändert, Anforderungen und Erwartungen sowie politisches und unternehmerisches Umfeld sind heute andere als noch vor wenigen Jahren.

Den veränderten Bedingungen folgend hat sich der Ausschuss 2019 umorientiert, im Wortsinne nun sichtbar unter der Bezeichnung „Ausschuss der Wettbewerbsbahnen“ bzw. kurz „Die Wettbewerbsbahnen“.

VDV Die Wettbewerbsbahnen

Geschäftsmöglichkeiten und Geschäftserfolg der Unternehmen stehen im Mittelpunkt. Dabei kommt es nicht zuletzt auf eine einheitliche Positionierung gegenüber den Aufgabenträgern an, aber auch auf ein schlagkräftiges Auftreten im Austausch mit der Politik. Wesentlich für den Erfolg auf der Schiene und damit Gegenstand der inhaltlichen Arbeit sind außerdem Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur.

Das Arbeitsprogramm des Ausschusses – Leitlinie für die kommenden Monate – umfasst u.a. folgende Themen:

- Empfehlungen rund um den Bestellermarkt mit den aus unternehmerischer Sicht wesentlichen Punkten; hierzu zählen Personalbedarf und Personalentwicklung, Berücksichtigung von Personalkostensteigerungen in den Verkehrsverträgen, Qualitätsanforderungen und Leistungsfähigkeit im Betrieb, Schritthalten mit anderen Branchen in Bezug auf Innovationen bzw. Innovationsfähigkeit;
- die weitere Begleitung des Baustellenmanagements im Netz des Bundes, insbesondere ob bzw. inwieweit die am runden Tisch erarbeiteten Maßnahmen zugunsten der Unternehmen hinreichend umgesetzt werden;

- die Weiterentwicklung von Vertrieb und Einnahmeaufteilung, so z. B. die Beteiligung an der Brancheninitiative gemeinsamer Vertrieb (zur Brancheninitiative siehe auch Seite 40);
- das unternehmerische Selbstverständnis als Zielbild, insbesondere den möglichst weitgehenden Erhalt der Wertschöpfungskette bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU);
- die Kapazitätszuweisung und Fahrplangestaltung im Netz des Bundes, nicht zuletzt im Spannungsfeld zwischen notwendiger Infrastruktur und verfügbarer Infrastruktur sowie den unterschiedlichen Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsarten;
- der Deutschlandtakt und seine Auswirkungen auf den SPNV, sowohl in Bezug auf die Infrastruktur als auch auf den Markt und die Marktorganisation;
- technischer Fortschritt und seine Implikationen für Betriebsabläufe, Marktprozesse und letztlich den Erfolg des Systems. Darunter fallen Systeme wie das European Train Control System (ETCS), aber auch weitergehende Entwicklungen im Zusammenhang mit und durch die Digitalisierung.

Je nach Thema werden unterschiedliche Gesprächspartner gesucht: Aufgabenträger als Vertragspartner im Bestellermarkt, (bundeseigene) Infrastrukturbetreiber als „Zulieferer“, Bundes- und Landespolitik als – im weiteren Sinne – Auftraggeber im Interesse der Allgemeinheit, außerdem Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA), Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und ggf. weitere Behörden.

Nicht zuletzt ist der Austausch untereinander eine Chance, im gemeinsamen Engagement das Verkehrsangebot auf der Schiene nicht nur leistungsfähig zu halten, sondern weiterzuentwickeln. Selbstverständlich dabei ist ein unverfälschter, diskriminierungsfreier Wettbewerb, der über bessere, kostengünstigere Leistungen auch für die Fahrgäste Vorteile verspricht und den Beitrag der Personenbahnen zur Verkehrswende mit ermöglicht.

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

25 Jahre Liberalisierung des SGV: Ein Jubiläum mit viel Licht, aber auch Schatten

Verkehrsleistung verdoppelt, Wettbewerbsanteil über 50 Prozent gebracht, Zahl der Anbieter deutlich erhöht, Multimodalität ausgebaut und Internationalisierung vorangetrieben: Das steht auf der Habenseite. Drastischer Rückgang von Gleisanschlüssen, regionale Infrastruktur als Wachstumsbremse, zu geringe Margen und Bedeutungsverlust des Einzelwagenverkehrs: Das sind die unerfreulichen Nachrichten zum Jubiläum und zentrale Handlungsfelder für gezielte Gegenmaßnahmen zur Stärkung der Schiene.

2018 haben die Eisenbahnen ca. 136 Mrd. tkm transportiert, ein Rekordwert und fast doppelt so viel wie 1993. Auch der Modal Split konnte leicht verbessert werden.

Angebotsvielfalt hat zugenommen

Die Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist ebenfalls deutlich gewachsen. Der intramodale Anteil der Nicht-DB-Bahnen ist auf bemerkenswerte 52,8 Prozent gestiegen. Insbesondere im kombinierten Verkehr (KV) und im Ganzzugverkehr können Verlader, KV-Operateure und Speditionen heute zwischen mehreren EVU auswählen. Und auch im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr etabliert sich zunehmend Wettbewerb. Die Zeit der Monopole auf der Schiene scheint wohl zu Ende zu gehen.

Deutlicher Mitgliederzuwachs im VDV

Bis 1993 war der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) der Verband der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), die ausschließlich regional tätig waren. Ab 1994 kamen Eisenbahnen im privaten Eigentum, Tochtergesellschaften ausländischer Eisenbahnen, Dienstleister für Eisenbahnen, Fahrzeugvermieter und verschiedene DB-Unternehmen hinzu. Somit kann auch der VDV auf 25 Wachstumsjahre zurückschauen.

Alles in Butter oder Bedarf zur Nachsteuerung?

Wachstumsmotor im SGV ist eindeutig der KV, dessen Aufkommen regelrecht explodiert ist. Immer mehr Speditionen nutzen den KV. Die KV-Anbieter haben ihr Portfolio stetig ausgebaut und frühere Grenzen/Beschränkungen überwunden. Eine vergleichbare Dynamik ist im Wagenladungsverkehr kaum feststellbar. Hier dominieren eher noch die klassischen Rollenverteilungen zwischen den Akteuren.

Einzelwagenverkehr schwächelt

Rückläufige Mengen und rote Zahlen haben die frühere Königsdisziplin zum Sorgenkind werden lassen. Ein Verlust dieser wichtigen Verkehrsart würde Wirtschaft, Eisenbahnen und Politik hart treffen. Deshalb muss das System unbedingt zukunftssicher gemacht werden.

Immer weniger Gleisanschlüsse

Die Zahl der Gleisanschlüsse ist dramatisch zurückgegangen, und das hat viele Gründe. Gemeinsam mit 40 Verbänden hat der VDV diese in der Gleisanschluss-Charta (www.gleisanschluss-charta.de) zusammengestellt. Nun geht es mit Politik und Wirtschaft an die Umsetzung der 53 Charta-Vorschläge. Diese sollen die Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen nachhaltig verbessern.

Regionale Infrastruktur als Wachstumsbremse

Dem SGV stehen immer weniger Kapazitäten in der regionalen Infrastruktur zur Verfügung. Eingleisige Strecken, fehlende Elektrifizierungen, veraltete Technik wie schlüsselabhängige Weichen und Bahnübergänge, zurückgebaute Bahnhofsgleise und vertakteter Personenverkehr machen die Bedienung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen immer aufwendiger bis unmöglich. Die Politik sollte erkennen, dass rein betriebswirtschaftliche Bewertungen von Schieneninfrastrukturen zwangsläufig zu Ausdünnungen und Investitionsstau im regionalen Netz führen. Infrastruktur in der Region ist aber eine wesentliche Voraussetzung dafür, die Ballungsgebiete von Verkehr zu entlasten.

Schiene als wesentlicher Faktor zur Klimarettung

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Fehler der Vergangenheit korrigiert werden. Konkret heißt das bessere Rahmenbedingungen für Gleisanschlüsse, kundennahe Zugangsstellen und regionale Infrastrukturen. Und es geht um Investitionen zur Modernisierung des Gesamtsystems (Infrastrukturen, Fahrzeuge und Transportprozesse) inklusive Digitalisierung und Automatisierung. Von einem modernisierten Gesamtsystem würde auch der Einzelwagenverkehr profitieren. Dann könnte die Schiene sowohl im KV als auch im Wagenladungsverkehr zusätzliche Mengen aufnehmen und ihren Beitrag zum Klimaschutz weiter erhöhen.

Georg Lennarz

Marktfragen Güterverkehr

T 0221 57979-146

lennarz@vdv.de

Attraktive duale Ausbildung sichert die Zukunftsfähigkeit der Eisenbahnbranche

Mit der dualen dreijährigen Berufsausbildung zum/zur Eisenbahner/-in im Betriebsdienst (EiB) werden der Eisenbahnbranche seit 1991 hervorragend ausgebildete Fachkräfte zur Verfügung gestellt. Um die Zukunftsfähigkeit der Unternehmen sicherzustellen, sind eine regelmäßige Überprüfung der Ausbildungsinhalte und deren notwendige Anpassung an die sich wandelnden Anforderungen des Arbeitsmarktes unabdingbar.

Ausgangspunkt/Hintergrund

Die gemeinsam vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und von den Partnern in der dualen Berufsausbildung angestoßenen Studie des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) kommt in ihrem Abschlussbericht zu dem eindeutigen Ergebnis, dass ein Neuordnungsbedarf in der aktuell gültigen Berufsausbildungsordnung vom 15. Juli 2004 besteht. Im Betrachtungszeitraum der Studie des Jahres 2017 befanden sich bundesweit insgesamt 2 556 Auszubildende in der Berufsausbildung zum/zur EiB. Hiervon wählten 1 128 Auszubildende den Schwerpunkt Fahrweg und 1 428 die Fachrichtung Lokführer und Transport. Der überwiegende Anteil der in die Berufsausbildung gehenden Jugendlichen verfügt dabei über einen Realschulabschluss oder die Hoch- bzw. Fachhochschulreife.

Inhalte/Schwerpunkte der Studie

Das BIBB wurde durch das federführende Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gebeten, die Frage zu prüfen, ob die derzeitigen Ausbildungsinhalte in einer sich wandelnden Arbeitswelt noch den Anforderungen der Branche entsprechen. Darüber hinaus galt es zu ermitteln, in welchem Umfang und für welche Bereiche Inhalte zur Digitalisierung aufgenommen werden müssen. Hinsichtlich der künftigen inhaltlichen Ausgestaltung und der Frage, ob das Strukturmodell mit zwei Fachrichtungen zukunftsfähig ist, beinhaltet der Bericht kein abschließendes Votum für oder gegen eine Trennung. Die Frage, inwieweit die Digitalisierung die Inhalte zur EiB-Berufsausbildung beeinflusst, fand auch ausreichend Berücksichtigung. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die heutigen Jugendlichen weitgehend vertraut mit den neuen Medien und grundsätzlich sehr technikaffin aufgestellt sind. Hier geht es in erster Linie darum, die geltenden Datenschutzregeln der Unternehmen einzuhalten und die Möglichkeiten der digitalen Medien zukünftig verstärkt zu nutzen. So kann es gelingen, den Ausbildungsablauf noch effizienter, nachhaltiger und, losgelöst von festen Räumlichkeiten, flexibler zu gestalten. Die Gefahr, dass die Digitalisierung kurzfristig dazu führt, dass der Beruf des/der EiB entbehrlich wird und vollständig durch die Technik ersetzt wird, wird nicht gesehen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass in der Übergangszeit zu

einem wie auch immer gearteten autonomen Fahren neue, heute noch nicht in der EiB-Ausbildung enthaltene Tätigkeiten übernommen werden. Damit wird ein möglicher Wegfall von heute bekannten Aufgaben mehr als kompensiert. Darüber hinaus wird die Tätigkeit insgesamt „wertiger“, da sie mehr konzeptionelles Denken voraussetzt und fördert.

Wie positioniert sich der VDV?

Die im VDV organisierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) haben zeitnah im Anschluss an die BIBB-Studie konkrete Vorstellungen über die künftige Struktur der EiB-Berufsausbildung entwickelt. Diese sehen eine Trennung des heutigen EiB in künftig zwei selbstständige Ausbildungsberufsbilder vor, die aber einer Berufsfamilie angehören. Dies ermöglicht zukünftig die Entwicklung weiterer Schwerpunktqualifikationen für die VDV-Eisenbahnbranche. Hierbei handelt es sich um den neuen Ausbildungsberuf Eisenbahner/-in in der Zugverkehrssteuerung (ehemals Fahrweg EiB) und den Ausbildungsberuf Eisenbahner/-in im Personen- und Güterverkehr (ehemals Lokführer und Transport).

Was sind die nächsten Schritte?

In den nun anstehenden Gesprächen mit den Sozialpartnern geht es darum, eine gemeinsame Position für die notwendige Genehmigung durch den Verordnungsgeber zu erarbeiten. Dabei gilt das Konsensprinzip, d. h., die Sozialpartner müssen sich zwingend auf eine gemeinsame Position verständigen.

Fazit

Die für die VDV-Eisenbahnbranche existenziell bedeutsame notwendige Neuordnung der heutigen EiB-Berufsausbildung darf nicht zum politischen Spielball werden. Die im politischen Umfeld anhaltend positive Grundhaltung zum Thema „Schiene“ darf nicht gefährdet werden.

Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

Datenaustausch der Güterbahnen über einen branchenweiten Rail-Freight-Data-Hub

Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ hat die Digitalisierung des SGV als eines der zentralen Handlungsfelder für die notwendige Modernisierung des Sektors identifiziert. Neben den Assets geht es vor allem auch um die Prozesse innerhalb der gesamten Transportkette. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat gemeinsam mit Güterbahnen, Eisenbahninfrastrukturbetreibern, Hafengebühren, Wagenhaltern und Lokvermietern die Prozesse und Informationsaustausche in der Transportkette des SGV detailliert analysiert. Mit der Entwicklung und Nutzung eines Rail-Freight-Data-Hubs sollen die Kosten gesenkt, die Produktivität erhöht und die Qualität verbessert werden.

Wesentliche Technologien, die der kontinuierlichen und automatisierten Erfassung von Betriebs- und Zustandsdaten dienen, sowie darauf beruhende Anwendungen sind derzeit im Schienengüterverkehrssektor in der Entwicklung bzw. teilweise bereits in der Pilotphase oder Umsetzung (z. B. Automatische Kupplung, Telematikstandards, wayside monitoring). Demgegenüber bestehen erhebliche Defizite hinsichtlich des Informations- und Datenaustauschs zwischen den unterschiedlichen Akteuren des Schienengüterverkehrs. Dies betrifft insbesondere die Prozesse der Transportvorbereitung, der Transportdurchführung, der Ressourcennutzung und -beauftragung, der Instandhaltung sowie den Austausch von Stammdaten und fahrzeugbezogenen Zustandsdaten.

- Es fehlt an einem durchgehenden digitalen Austausch von Daten und Informationen entlang der Transportkette.
- Die Ad-hoc-Verfügbarkeit von Ressourcen (Fahrzeuge, Infrastruktur, Personale, ...) ist nicht hinreichend transparent.
- Insgesamt sind kaum Fortschritte zur Standardisierung des prozessbezogenen Informationsaustauschs im Sektor festzustellen.
- Projekte zum digitalen Datenaustausch laufen in einzelnen Bereichen, bleiben aber bislang isoliert auf einzelne Fragestellungen und Akteure.

Die Güterbahnen erwarten erhebliche Produktivitätsgewinne, wenn der Daten- und Informationsaustausch entlang der Transportkette durchgehend digitalisiert ist. Deshalb soll eine sektorweite Datendrehscheibe, der „Rail Freight Data Hub“, mit strukturierten Berechtigungen für den Datenzugang entwickelt werden.

Hubentwicklung

Aus der Vielzahl der Informationsaustausche werden zunächst einige wenige use cases priorisiert und aufbereitet. Die Priorisierung berücksichtigt vor allem den potenziellen Nutzen des Hubs für die unterschiedlichen Unternehmenstypen im VDV und die Standardisierungsanforderungen für die use case-relevanten Daten. Der Rail Freight Data

Hub wird dann zunächst für die priorisierten use cases entwickelt. Danach werden alle weiteren use cases schrittweise implementiert. Dabei sollen vorhandene Detaillösungen im Sinn einer offenen Plattform integriert werden.

Governancestrukturen

All dies setzt die Entwicklung tragfähiger Governancestrukturen für die Phase der Hubentwicklung, aber auch für den späteren Betrieb unter folgenden Aspekten zwingend voraus:

- Die (Vor-)Finanzierung der Entwicklung des Hubs ist grundsätzlich von den Unternehmen sicherzustellen und mit der Kapitalausstattung einer zu gründenden Gesellschaft zu gewährleisten. Hierzu muss eine kritische Masse an Unternehmen (Initiatorengruppe) mobilisiert werden.
- Die öffentliche Förderung des Vorhabens ist nach ersten Gesprächen mit dem BMVI grundsätzlich möglich. Bei der Entwicklung institutioneller Strukturen sind die Anforderungen zur Förderfähigkeit vorrangig zu berücksichtigen.
- In den institutionellen Strukturen sollen die Fachverbände als Sachwalter der allgemeinen Brancheninteressen des Schienengüterverkehrs angemessen verankert sein.
- Die Nutzung des Hubs muss unter kartellrechtlichen Gesichtspunkten, aber auch unter funktionalen Aspekten allen Unternehmen, die aktuell und künftig an den abgebildeten Informationsaustausch beteiligt sind, diskriminierungsfrei offen stehen.
- Da alle Unternehmen – unabhängig von ihrer Beteiligung an den Entwicklungs- und Betriebskosten des Rail Freight Data Hubs – von den Vorteilen des Datenaustauschs über den Hub profitieren, ist ein business case zu entwickeln, in dem sichergestellt wird, dass die Entwicklungskosten und die laufenden Kosten des Betriebs refinanziert werden.

Steffen Kerth

Eisenbahnpolitik und -infrastruktur

T 0221 57979-172

kerth@vdv.de

Überarbeitung eines bewährten Standards: VDV-Schrift 758 „Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb“

Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ist für die Eisenbahnen Pflicht und Kür zugleich: Die Verantwortung, den Eisenbahnbetrieb sicher zu führen, ist gesetzlich festgeschrieben. Die stetige Erfüllung dieser Pflichten, mithin die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebs, hat die Eisenbahnen zum sichersten Landverkehrsmittel gemacht. Diesen intermodalen Wettbewerbsvorteil gilt es zu halten. Im SGV ist eines der bestimmenden Elemente der Sicherheit des Transports die Sicherheit der Güterwagen während der Zugfahrt. Die VDV-Schrift 758 setzt hier branchenweite Standards.

Die durch eine vom Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) und vom Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eingesetzte Arbeitsgruppe erarbeitete VDV-Schrift 758 stellt seit ihrer Erstveröffentlichung im Jahre 2009 einen unternehmensübergreifenden Standard für die Prüfung von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb dar. In den Jahren 2017 bis 2019 erfolgte eine Überarbeitung dieser Schrift, dabei wurden die bisherigen Erfahrungen der Branche ausgewertet. Die überarbeitete Schrift wurde im Juni 2019 veröffentlicht.

Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) tragen die Verantwortung für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebs. Im Rahmen der Vorbereitung der Güterzüge zur Fahrt prüfen die EVU die Güterwagen einschließlich deren frei einsehbarer Ladungen und Ladeeinheiten, um Schäden zu erkennen, diese zu bewerten und um zu entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen eine sichere Beförderung durchgeführt werden kann. Diese Prüfungen sind erforderlich, da Güterwagen im Eisenbahnbetrieb sowie bei der Be- und Entladung Einflüssen ausgesetzt sind, die zu Verschleiß und Beschädigungen führen können, welche nicht ausschließlich durch die Wagenhalter im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahmen erkannt werden.

Branchenweiter Standard

Die VDV-Schrift 758 richtet sich an den Unternehmer. Sie gibt branchenweite Rahmenbedingungen und einheitliche Methoden vor. Sie konkretisiert so die in § 4 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) normierte Pflicht der Eisenbahnen, den Eisenbahnbetrieb sicher durchzuführen. Andererseits trifft diese Schrift jedoch keine organisatorischen Regelungen zur Umsetzung im Detail, da die EVU Betriebsabläufe nach Prämissen des unternehmenseigenen Sicherheitsmanagementsystems sowie nach wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten organisieren. Es gilt ferner zu berücksichtigen, dass die Unternehmen zum Teil unterschiedliche Güterwagen einsetzen.

Die VDV-Schrift 758 gilt für Verkehre auf öffentlicher Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Sie kann jedoch auch für grenzüberschreitende Züge angewendet werden, wenn die beteiligten EVU sich hierzu abstimmen. Die Schrift beschreibt Mindestanforderungen an die Prüfungen der Güterwagen bei verschiedenen Anwendungsfällen. Hierzu sind vier Stufen von Prüfungen von Güterwagen im Betrieb definiert:

- Stufe 1: Prüfung vor der Rangierfahrt;
- Stufe 2: Prüfung nach Abstellung;
- Stufe 3: Prüfung vor der Zugfahrt;
- Stufe 4: Prüfung vor der Zugfahrt mit bestimmten Güterwagen oder Ladungen (hierzu zählt z. B. der kombinierte Verkehr (KV)).

Qualifikation der Mitarbeiter

Die für die Durchführung der Prüfungen erforderliche Qualifikation der Mitarbeiter richtet sich insbesondere danach, welche Prüfstufe ausgeführt werden soll und welche Güterwagentypen der Mitarbeiter prüfen soll. In Anlagen zur VDV-Schrift 758 sind entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten dieser Mitarbeiter aufgeführt.

Ausblick

Der SGV ist heute eine von Arbeitsteilung, Kooperation und Wettbewerb zugleich geprägte Branche. Die knappe Ressource Personal macht die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit bei der Prüfung von Güterwagen attraktiv. Die Arbeitsgruppe zur VDV-Schrift 758 untersucht aus diesem Grunde aktuell, ob diese Schrift durch gemeinsam erarbeitete Regelungen für die Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb ergänzt werden kann.

Götz Walther

Eisenbahnbetrieb
T 030 399932-13
walther@vdv.de

Die Eisenbahnen können stolz auf sich sein: Die Europäische Kommission hat ihnen nicht weniger als ein ganzes Amtsblatt gewidmet. Auf sagenhaften 410 Seiten wird der Eisenbahnsektor mit acht Durchführungsverordnungen und einer Empfehlung der Kommission beglückt. Welche andere Branche, welcher andere Sektor kann schon von sich behaupten, das Privileg solch exklusiver Aufmerksamkeit genießen zu dürfen?

Wer sich überzeugen möchte, schaut in das Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 139 I vom 27. Mai 2019. Solchermaßen angespornt, wollte der bundesdeutsche Gesetzgeber sich augenscheinlich nicht dem Vorwurf ausgesetzt wissen, die Eisenbahnen zu vernachlässigen: Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatte ungewöhnlich viele Gesetz- und Verordnungsentwürfe zu begutachten, um die berechtigten Belange seiner Mitgliedsunternehmen bestmöglich zu wahren. Den Eisenbahnbereich betreffen insbesondere folgende nationale Vorschriften:

- Fünftes Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 20. März 2019 (Bundesgesetzblatt (BGBl.) I Nr. 9 vom 28. März 2019, S. 347),
- Gesetz zur Änderung beförderungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 11. Juni 2019 (BGBl. I Nr. 21 vom 14. Juni 2019, S. 754),
- Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur vom 8. Juli 2019 (BGBl. I Nr. 26 vom 15. Juli 2019, S. 1040),
- Gesetz zur Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 vom 5. Dezember 2019 (BGBl. II Nr. 20 vom 10. Dezember 2019, S. 994),
- Gesetz zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union (verabschiedet am 16. Januar 2019, Verkündung steht aus),
- Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahnverkehrsordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I Nr. 13 vom 25. April 2019, S. 479),
- Zwölfte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen vom 21. Oktober 2019 (BGBl. I Nr. 37 vom 31. Oktober 2019, S. 1472),
- Vierzehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 26. November 2019 (BGBl. I Nr. 44 vom 5. Dezember 2019, S. 1958),
- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Stand: 14. Juni 2019),

- Entwurf eines Gesetzes zur Verwirklichung der Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr (Stand: 6. November 2019),
- Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz – MgvG) (Stand: 2. Dezember 2019),
- Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Stand: 2. Dezember 2019),
- Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Stand: 3. Januar 2020),
- Entwurf einer Verordnung zur Regelung gebührenrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich (Stand: 23. Mai 2019),
- Entwurf einer Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung (Bundeskompensationsverordnung – BKompV) (Stand: 13. September 2019),
- Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union (Stand: 16. Januar 2020).

Besonders gelohnt haben sich die Anstrengungen des VDV, die von der Kommission höchst unerwünschten ehemaligen Netze des Regionalverkehrs vor unverhältnismäßigen Belastungen zu schützen: Die Eisenbahnaufsichtsbehörden sahen (von drei ganz marginalen Ausnahmen abgesehen) keine Veranlassung, eine Zuordnung von ehemaligen Netzen des Regionalverkehrs nichtbunde-eigener Eisenbahnen zum sog. übergeordneten Netz nach Maßgabe des Fünftens Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

Mit wie vielen Seiten Text für seine Gesetzentwürfe und Begründungen der bundesdeutsche Gesetzgeber den Sektor beglückt hat, ist übrigens nicht überliefert.

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

Neufassung der europäischen Eisenbahnfahrgastrechte-Verordnung

Bereits seit Ende 2017 läuft die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, nun ringen die europäischen Institutionen um eine Einigung in den Trilogverhandlungen. Sicher scheint eines: Schwierige Kompromisse werden notwendig sein.

Sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der EU haben mittlerweile ihre Verhandlungspositionen zur vorgeschlagenen Reform der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr festgelegt. Der Vorschlag soll die geltende Verordnung überarbeiten, die sowohl für inländische als auch für internationale Reisen und Dienstleistungen gilt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) spricht sich für eine Verordnung mit Augenmaß aus, die mögliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene berücksichtigt.

Ratsposition berücksichtigt VDV-Forderungen

Der Rat der EU hat am 2. Dezember 2019 seinen Standpunkt („allgemeine Ausrichtung“) festgelegt, der einen Großteil der Forderungen des VDV berücksichtigt. So sollen die Mitgliedstaaten weiterhin in der Lage sein, Stadt-, Vorort- und Regionalverkehre weitestgehend von der Verordnung auszunehmen. Zudem bliebe der Status quo der Entschädigungssätze bei Verspätungen und der Voranmeldefristen für Assistenzleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) bestehen, wodurch eine überproportionale finanzielle Belastung vermieden würde. Ein weiteres positives Element ist die Einführung einer Klausel über höhere Gewalt. Eisenbahnunternehmen müssten dadurch keine Entschädigungen für Verspätungen oder Ausfälle zahlen, wenn sie die dafür verantwortlichen Umstände nicht hätten vermeiden können, wie bspw. extreme Wetterbedingungen oder Personen auf den Gleisen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hätten außerdem weiterhin die Möglichkeit, die Mitnahme von Fahrrädern aus Sicherheits- oder Betriebsgründen abzulehnen oder einzuschränken. In Bezug auf Durchgangsfahrkarten sieht die Ratsposition zwar eine erweiterte Informationspflicht während des Buchungsprozesses vor, sie beinhaltet aber keine Verpflichtung zur Bereitstellung solcher Fahrkarten.

Parlament fordert verschärfte Regelungen

Das Parlament hatte bereits im Oktober 2018 eine Verhandlungsposition gefunden, welche den Vorschlag der Kommission von 2017 erheblich verschärfen würde und damit negative Konsequenzen für den Schienenpersonenverkehr hätte. Beispielsweise sollen Eisenbahnunternehmen nach Wunsch

des Parlamentes bei Verspätung deutlich höhere Entschädigungssätze zahlen, bis hin zu 100 Prozent des Fahrpreises ab 121 Minuten Verspätung. Die Voranmeldefrist für Hilfeleistungen für PRM würde deutlich verkürzt und fiel an größeren Bahnhöfen komplett weg. Zudem soll es in Zukunft keine Ausnahmemöglichkeiten für Vorort- und Regionalverkehre geben. Die Positionierung des Europäischen Parlaments kann u. a. auf die zeitliche Nähe zu den Europawahlen zurückgeführt werden, da Verbraucherschutzthemen im Wahlkampf eine große Rolle spielten.

Aussicht auf schwierige Trilogverhandlungen

Da die Positionen von Rat und Parlament stark voneinander abweichen, ist mit schwierigen Trilogverhandlungen zu rechnen. Ein erstes Treffen der Verhandlungspartner fand am 28. Januar 2020 statt, die kroatische Ratspräsidentschaft strebt Berichten zufolge einen Abschluss der Verhandlungen bis Ende Juni 2020 an. Als kritische Punkte gelten insbesondere die Höhe der Entschädigungssätze bei Verspätung, das Ausmaß der Assistenzleistungen für PRM sowie mögliche Verpflichtungen für Durchgangsfahrscheine. Der VDV wird sich weiterhin für Kompromisse einsetzen, die den Verkehrsträger Schiene nicht übermäßig belasten.

Ausblick: multimodale Fahrgastrechte

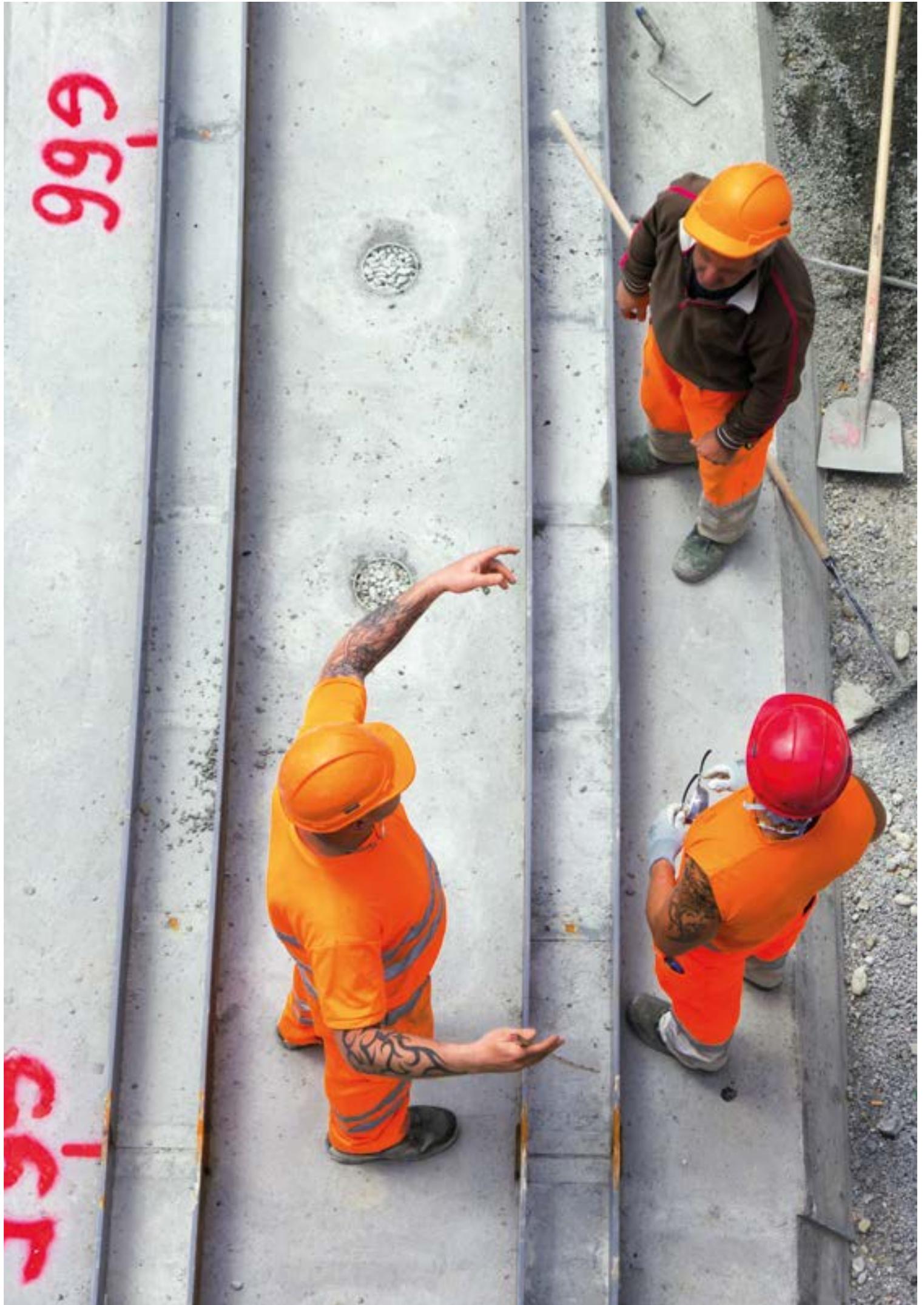
Während sich die Arbeit an den Eisenbahnfahrgastrechten dem Ende zuneigt, wendet sich die Kommission den Fahrgastrechten im multimodalen Kontext zu. Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) veröffentlichte im September 2019 eine Studie zu diesem Thema. Darin geht es um die Frage, wie Fahrgastrechte bei multimodalen Reisen verbessert werden können. Als wesentliche Hindernisse identifizieren die Autoren mangelnde Serviceleistungen und Informationen an Umsteigepunkten, fehlende Durchsetzungsmechanismen sowie unzureichende Informationen über Fahrgastrechte. Zwar rät die Studie aufgrund von mangelnder Datenlage derzeit von entsprechenden Gesetzesinitiativen ab, das Thema könnte jedoch in Zukunft relevant werden.

Lucie Petersen

Europäische Eisenbahnangelegenheiten

T 0032 2 663 6625

petersen@vdv.de



Technik und Normung

Übernahme der europäischen Arbeitsgruppe „Arbeitsschutz, Gesundheit und Sicherheit“

Im Jahr 2018 hat die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) angekündigt, dass eine Fortsetzung der Leitung der Working Group (WG) 51 des CEN/TC 256 „Arbeitsschutz, Gesundheit und Sicherheit“ bei dem Europäischen Komitee für Normung (CEN) wegen Personalmangels nicht mehr geleistet werden kann. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) übernimmt die Convenorschaft und verhilft somit der Branche zum Durchsetzen der Betreiberinteressen.

Im Frühjahr 2019 hat die VDV-Hauptgeschäftsstelle die Verwaltungsräte Schienengüterverkehr (SGV) und Personenverkehr mit Eisenbahnen (PVE) um die Entscheidung gebeten, die Aktivitäten der VBG durch den VDV zu übernehmen, um die Wiederbesetzung der frei werdenden Position als Convenor durch einen deutschen Vertreter zu gewährleisten. Nach Bestätigung erfolgte die Übernahme im Sommer 2019. Seit der Übernahme der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen (BG Bahnen) durch die VBG wurde das Personal im Bereich der Bahnen deutlich reduziert, sodass nicht mehr alle Aufgaben im Bereich der Standardisierung wahrgenommen werden. Weitere interessierte Kreise in Deutschland konnten ebenfalls keine Ressourcen zur Verfügung stellen.

An den VDV wurde von mehreren Seiten herangezogen, zu prüfen, ob diese Aufgaben als neutraler Partner übernommen werden können. Diese Neutralität wurde dem VDV bescheinigt.

Durch die Übernahme wurde erreicht, zu verhindern, dass z. B. ausländische Verantwortliche die Anforderungen dogmatischer betrachten und pragmatische Lösungen schwieriger werden. Der Einfluss auf die Entscheidungen konnte somit erhalten und ausgebaut werden.

Die Belange der Arbeitnehmer (Arbeitsschutz) in den relevanten Standards von CEN/TC 256 werden auf nationaler (Deutsches Institut für Normung (DIN)), europäischer (CEN) und internationaler (Internationale Organisation für Normung (ISO)) Ebene in den einzelnen Arbeitsgruppen durch Experten der Betreiber und der VBG vertreten. Hierbei werden die Anforderungen an die Vollbahnen und die städtischen Schienenbahnen betrachtet.

Neben den regelmäßigen Treffen der WG 51 muss auch in dem Zeitraum dazwischen bei jeder Überarbeitung relevanter Normen eine neue Bewertung für die Mitarbeiter der VDV-Unternehmen durchgeführt werden.

Zur Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes wurde eine neue Checkliste durch den VDV mit

knapp 100 Standards (etwa ein Drittel der Gesamtsumme von CEN/TC 256) eingeführt. Dabei wurden etwa 20 Standards neu aufgenommen, die durch die gleichzeitige Funktion als Obmann des Koordinierungsausschusses durch den VDV neu bewertet wurden. Diese Synergieeffekte werden genutzt, da der VDV in fast allen Gremien, teilweise leitend, vertreten ist. Hierdurch wird auch eine gute Verbindung zwischen den Belangen der Arbeitssicherheit und den Experten anderer relevanter WGs hergestellt und in den übergeordneten Gremien gewährleistet, da hier der VDV den nationalen Sprecher stellt. Deutschland stellt etwa ein Viertel der Convenor der europäischen WGs. Dies kann als großer Vertrauensbeweis eingestuft werden, zumal die Positionen der VDV-Vertreter immer gefragt sind.

Es werden sowohl infrastruktur- als auch fahrzeugseitige Standards betrachtet. Die erstellten Kommentare werden in den jeweiligen Arbeitsgruppen bewertet. Bei hoher Relevanz und Wichtigkeit der Punkte ist die Anwesenheit eines Repräsentanten des Arbeitsschutzes vorzusehen.

Beispiele für arbeitsschutzrelevante Standards:

- DIN EN 16186, Serie Fahrerstand: U. a. wird die Erreichbarkeit der Bedienelemente durch den Lokführer bzw. Straßenbahnfahrer begutachtet, ebenso die Sitzposition und die Sichtbarkeitskriterien.
- DIN EN 16116, Serie Zugang zum Fahrzeug: Besonderes Augenmerk wird auf die Arbeitsbedingungen für Rangierer und Fahrpersonal gelegt – Rangiertritte, Aufstiegsritte und Haltemöglichkeiten, Freiräume bei der Fahrzeugbewegung.
- DIN EN 16704, Serie Sicherungsmaßnahme während Gleisbauarbeiten: Die Absicherung des Baustellenbereiches nach innen und außen.
- DIN EN 15746, Serie Zwei-Wege-Fahrzeuge: Beschreibung der technischen Anforderungen an das Fahren und Bedienen bezüglich des Arbeitsschutzes.

Peter Haering

Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen

T 0221 57979-140

haering@vdv.de

Die aktualisierte ECM-Verordnung / der Weg zur einheitlichen Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen

Seit dem 16. Juni 2019 ist in der Europäischen Union die Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 in Kraft. Sie enthält die Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen (Entity in Charge of Maintenance (ECM)). Sie wird die Verordnung (EU) 445/2011 ersetzen, die bereits für die ECM von Güterwagen gilt. Was sich für die ECM von Eisenbahnfahrzeugen ändert und wie dies gehandhabt werden sollte, wird in einer Arbeitsgruppe des Ausschusses für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erarbeitet.

Die neue ECM-Verordnung wird ab dem 16. Juni 2020 gelten. Sie weitet die Anforderungen, die bereits für die ECM von Güterwagen bestehen, auf alle Eisenbahnfahrzeuge aus, die unter den Geltungsbereich der Richtlinie Eisenbahnsicherheit (Richtlinie (EU) 2016/798) fallen.

Damit müssen alle ECM solcher Eisenbahnfahrzeuge künftig die Anforderungen und Bewertungskriterien für Organisationen erfüllen, die „eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung oder eine Bescheinigung bezüglich der von einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle untervergebenen Instandhaltungsfunktionen beantragen“.

Dies bedeutet, dass – sofern noch nicht geschehen – die betreffenden ECM für die vier Kernfunktionen der Instandhaltung, die

- Managementfunktion,
- Instandhaltungsentwicklungsfunktion,
- Fuhrparkinstandhaltungs-Managementfunktion
- und die Instandhaltungserbringungsfunktion,

in ihren Unternehmen Prozesse installieren müssen, mit denen sie die einschlägigen Anforderungen der ECM-Verordnung für die vier Kernfunktionen selbst erfüllen und/oder durch beauftragte Dritte erfüllen lassen.

ECM-Zertifizierung, Pflicht und Frist

Auch die Pflicht, sich als ECM zertifizieren zu lassen, wird ausgeweitet. So müssen grundsätzlich alle ECM spätestens am 16. Juni 2022 zertifiziert sein. Davon ausgenommen sind allerdings diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), „die Fahrzeuge ausschließlich für den eigenen Betrieb instand halten“.

Die dreijährige Frist zur Erlangung der Zertifizierung und die Ausnahme von der Zertifizierungspflicht sind sicherlich auch das Ergebnis des beharrlichen Bemühens des VDV. So wurden alle Einspruchsmöglichkeiten genutzt, um den ECM für die Erlangung der Zertifizierung hinreichend Zeit zu geben und bestimmte kleine und mittlere Unternehmen (KMU) nicht mit den Kosten einer Zertifizierung zu belasten.

Meldepflicht zu sicherheitsrelevanten Erkenntnissen

Neu ist für alle ECM, „den Eisenbahnsektor und die Bahnindustrie über neue oder unerwartete sicherheitsrelevante Erkenntnisse“ zu informieren. Diese Meldungen müssen gemäß Artikel 4 Absatz (6) der Verordnung von der ECM über das Sicherheitswarnsystem (Safety Alert IT) der European Union Agency for Railways (ERA) erfolgen.

Handlungsempfehlungen des VDV

Damit die einzelnen ECM bei der Erstellung der erforderlichen Instandhaltungsprozesse nicht auf sich allein gestellt sind und von den Grundsätzen her möglichst einheitlich vorgehen, werden im Auftrag des AEF Handlungsempfehlungen entwickelt. Dies erfolgt durch Aktualisierung der Regelwerke VDV-Schrift 886 und der zugehörigen VDV-Mitteilung 8861, die bereits von den ECM für Güterwagen erfolgreich genutzt werden.



Michael Sikorski

Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung
T 0221 57979-165
sikorski@vdv.de

NE des VDV bereiten sich auf ETCS-Einführung in ihren Netzen und Fahrzeugen vor

Die Mitglieder der Fachausschüsse im VDV, die mit dem Thema European Train Control System (ETCS) konfrontiert sind – und dazu zählen nicht nur die Fachgremien, die mit signaltechnischen Fragestellungen befasst sind –, haben sich in mehreren Arbeitskreisen zusammengesetzt, um die anstehenden Herausforderungen der Digitalisierung bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) für die Branche zu koordinieren und Orientierung für die Mitglieder zu bieten.

Die Vorbereitung auf die zukünftigen Herausforderungen der Digitalisierung im NE-Bereich beginnt in den Köpfen der Entscheider unserer Branche. Die enge und koordinierte Zusammenarbeit unserer Mitglieder mit dem gesamten Sektor soll dazu beitragen, allen Interessierten die notwendigen aufbereiteten Informationen für die anstehenden Entscheidungen im Zusammenhang mit ETCS zur Verfügung zu stellen. Damit wir diese Aufgabe, welche auch durch unsere Eisenbahnverwaltungen an uns herangetragen wurde, bewältigen können, wurden bereits im Jahr 2019 entsprechende Vorbereitungen für erste Arbeitskreissitzungen getroffen. Mitglieder aus unterschiedlichen Fachausschüssen erarbeiten die notwendigen Informationen, welche u. a. in das bereits 2018 erschienene Positionspapier einfließen werden. Die ständige Fortschreibung der VDV-Position zum Thema „Modernisierung des deutschen Eisenbahnnetzes durch Digitalisierung und ETCS-Ausrüstung“ ist dabei nur eine der anstehenden Aufgaben. Die Zusammenarbeit geht über die Fachausschüsse hinaus, neben den Eisenbahnen des Bundes (EdB) werden bereits Teile der Industrie und Gutachter in die Arbeiten mit einbezogen. Damit die Empfehlungen der Arbeitskreise später nachvollziehbar sind, sollen entsprechende Begründungen erarbeitet und auch mitgeliefert werden. Zudem hat es 2019 bereits Exkursionen zu anstehenden ETCS-Projekten gegeben, die 2020 konsequent fortgesetzt werden sollen.

Die Erfahrungen der Bahnunternehmen in Europa mit der Implementierung und dem Betrieb mit ETCS sollen für die Entscheidungen der NE im VDV ausgewertet werden. Die ersten wichtigen Kriterien, die bei der Einführung des ETCS bei NE von Bedeutung sind, wurden bereits identifiziert. Dabei wirken sich die technischen Aspekte unmittelbar auf die betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten und deren Folgen aus. Für die Masse der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (NE-EIU) scheint es nach jetzigem Erkenntnisstand wenig sinnvoll zu sein, die Infrastrukturen mit dem Global System for Mobile Communications – Rail(way) (GSM-R) oder auch zukünftig mit dem Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) auszurüsten. Entscheidend für die NE, EIU und

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist, dass die Performance des jetzigen Systems durch das Nachfolgesystem auf jeden Fall erreicht wird. Neue ETCS-Lösungen dürfen nicht zu Inkompatibilitäten mit bestehenden ETCS führen. Durch den weitgehenden Verzicht auf die Funkanbindung, welche im ETCS L1FS ohnehin nicht notwendig ist, erhoffen sich die Betreiber Kosteneinsparungen und weniger Technologiezwänge.

Die ETCS-Weiterentwicklung muss zu wirtschaftlichen Lösungen bei den NE beitragen. Neben dem Betrieb des ETCS auf Nebenstrecken erwarten die NE-Betriebe, dass die Einführung des ETCS auch langfristig Einzug in Bereiche wie Rangieren oder die Ablösung des technisch unterstützten Zugleitbetriebes halten wird. Auch die Einbindung von technisch gesicherten Bahnübergängen in das ETCS steht auf der Anforderungsliste. Die Phase der Doppelausrüstung von Fahrzeugen und auch Infrastruktur muss so kurz wie möglich gehalten werden. Der Instandhaltungsaufwand für die Infrastruktur muss spürbar gesenkt werden können. Mit den neuen Möglichkeiten der Digitalisierung sollen den NE neue Potenziale erschlossen werden. Bundesweit einheitliche Betriebsformen, welche auch durch die EdB auf deren Nebenstrecken eingesetzt werden können, gehören zu den Denkansätzen in unseren ETCS-Arbeitskreisen.

Wir erwarten, dass einige NE-EIU ihre Planungsüberlegungen bereits gestartet haben bzw. kurzfristig starten werden. Eine koordinierte Vorgehensweise aller Beteiligten wird vom Verband angestrebt. Voraussetzung für die damit verbundenen Aktivitäten der NE ist die Verfügbarkeit entsprechender Informationen zu den Themen Finanzierung, Projektzeitpläne der EdB, Fördermöglichkeiten und deren Budget sowie die zugehörigen Voraussetzungsregeln. Der VDV wird die Herausforderungen zeitnah annehmen und so für einen koordinierten Übergang in eine neue Zeit der Digitalisierung im Bahnbereich für alle Mitglieder sorgen.

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

Optimierung der Fahrgastwechselzeiten – Maßnahmen zur Stabilität des Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Betriebs

Rekordfahrgastzahlen für den ÖPNV gehören seit vielen Jahren schon zum „gelebten Alltag“. Und vieles spricht dafür, dass dieser Trend so weitergeht. Dennoch stößt das System ÖPNV bereits heute vielfach an seine Kapazitätsgrenzen. Im Berufsverkehr führt das steigende Fahrgastaufkommen vermehrt zu längeren Fahrgastwechselzeiten bzw. Haltestellenaufenthaltszeiten, welche die Stabilität des Bahnbetriebs insgesamt gefährden. Der Betriebsausschuss (BA) im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) benennt Einflussmöglichkeiten, die eine Optimierung der Fahrgastwechselzeiten unterstützen.

So erfreulich die jährlichen Verlautbarungen über stetig steigende Fahrgastzahlen im ÖPNV auch sind, so dürfen sie jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass insbesondere im Berufsverkehr die Kapazitätsgrenzen täglich mehr und mehr überschritten werden.

Der unvermindert anhaltende Bevölkerungszuwachs in den Ballungsräumen und der politische Wille, Klimaschutz mit einem Mehr an ÖPNV zu begegnen, werden die jetzt schon bestehenden Kapazitätsgengpässe weiter verschärfen. Es ist begrüßenswert, dass die Politik nach langem Drängen künftig deutlich mehr Finanzmittel für dringend notwendige Investitionen zur Verfügung stellen will. Aber entgegen der Aussage von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer können die von der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) betroffenen Unternehmen die zur Verfügung stehenden Bundesmittel nicht „schnell und unbürokratisch investieren“. Das Geld wird somit nicht „sofort bei den Bürgern“ ankommen.

Da der Zeitbedarf für den Haltestellenaufenthalt von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen einschließlich Fahrgastwechsel einen erheblichen Anteil an der Gesamtreisezeit hat, erarbeitet der BA Einflussmöglichkeiten zur Optimierung der Haltestellenaufenthaltszeit bzw. der Fahrgastwechselzeit, die u. a. auch kurzfristig wirksam sind.

Eine kurzfristig wirksame Möglichkeit ist bspw. der Ausschluss der Fahrradmitnahme in Zeiten des Berufsverkehrs. Teilweise ist die Fahrradmitnahme in Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie Bussen zu jeder Zeit möglich, wenn die Platzsituation es zulässt. Hier kommt es nicht selten vor, dass die Platzsituation vom Fahrradfahrer positiver eingeschätzt wird als von den übrigen Fahrgästen.

Neben Beförderungsbedingungen betrachtet der BA bei der Fragestellung zur Optimierung der Fahrgastwechselzeiten die Einflussmöglichkeiten bei der Infrastruktur, Fahrzeuggestaltung, Betriebsdurchführung und Fahrgastkommunikation.

Bei der Fahrzeuggestaltung werden neben der Innenraumgestaltung die Kriterien zur Türöffnung und -schließung betrachtet:

- Kriterium zur Türöffnung [km/h]/Altfahrzeuge,
- Türöffnungszeiten,
- zentrale Türöffnung,
- Reversieren der Türen,
- Kriterium zur Türschließung,
- optische und akustische Warnung,
- Sicherheitseinrichtungen (z. B. Lichtschranke),
- Zwangsschließen,
- erneute Öffnung der Türen (durch Fahrer),
- Spaltüberbrückung (Schiebetritt).

Bei der Betriebsdurchführung werden u. a. folgende Aspekte betrachtet:

- Abfertigungsverfahren,
- Haltegenauigkeit,
- Fahrerablösung und
- Personaleinsatz für die Fahrgastlenkung.

Der BA erarbeitet und bewertet die Einflussmöglichkeiten, die eine Optimierung der Fahrgastwechselzeiten unterstützen, und wird diese der Branche zur Verfügung stellen.

Hartmut Reinberg-Schüller

Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin

T 0221 57979-136

reinberg-schueller@vdv.de

Eine ernsthaft angegangene Verkehrswende erfordert einen verlässlichen ÖPNV, der als effizientes Rückgrat des Umweltverbundes gestärkt werden muss. Die ÖPNV-Branche wird einen gewaltigen Beitrag leisten müssen. Einige verkehrsplanerische Merkposten sollten dabei stets in Erinnerung gerufen werden, damit die viel beschworene Verkehrswende eine Chance hat.

Nachhaltiger Lösungspfad Umweltverbund

Eine Verkehrswende in den Stadtregionen zielt auf eine bezahlbare Mobilität mit hoher Qualität und mehr Flächengerechtigkeit ab. Damit verbunden sind reduzierte Treibhausgase zum Schutz des Klimas, aber auch weniger Luftschadstoffe und Lärm. Weniger und umweltfreundlicherer Verkehr zahlt dabei direkt auf die Lebensqualität der Menschen in den Städten ein.

Im Rahmen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) „Deutschland mobil 2030“ wurden viele Überlegungen vorgeschlagen und Verkehrsszenarien berechnet, um den Beitrag des ÖPNV zur Unterstützung einer Verkehrswende besser einschätzen zu können. Die Erwartungen an den ÖPNV konnten bestätigt werden: Tatsächlich kann der Marktanteil des ÖPNV durch Verlagerungen und Angebotssteigerungen weiter wachsen, sofern der Autoverkehr verringert und der Umweltverbund gefördert wird. Damit wurde ein nachhaltiger Lösungspfad aufgezeigt.

Überbewertung der Autoerreichbarkeit

Allerdings können Verkehrsszenarien nicht das „Kochrezept“ für die praktische Realisierung vor Ort durch Planer, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen (VU) und Politik ersetzen, denn bei der praktischen Umsetzung ist die Verkehrswende in den Stadtregionen bei Weitem kein Selbstläufer. Sie wird erschwert, sofern verkehrlich sinnvolle Einschränkungen im Autoverkehr diskutiert, aber nicht mutig umgesetzt werden. Richtig ist aber auch, dass sich raumplanerische Fehlentwicklungen z. B. im autoorientierten Umland kaum beheben lassen.

Herausforderung:

Ökologische Verkehrskonzepte

Nur aus sich selbst heraus gewinnt der ÖPNV schwieriger neue Marktanteile. Anreize im ÖPNV allein genügen deshalb nicht, sodass eine Autoeindämmung immer dazugehören sollte – z. B. autofreie Zonen und teures Parken. Für solche Kombinationen (Push-and-pull) ist es unverändert schwierig, in der Verkehrspolitik einen Konsens zu finden. Aber die Herausforderungen drängen:

Bevölkerungswachstum in den Ballungsräumen, Wohlstandsgefälle zwischen Stadt und ländlichem Raum, hohe und immer weiter steigende Pendlerzahlen, Rekordbeschäftigung und –mieten. Gleichzeitig offenbaren sich im Autoverkehr auch Qualitätseinschränkungen wie zugestaute Städte und gerichtlich verordnete Dieselfahrverbote. Im ÖPNV sind es Kapazitätsengpässe auf der Schiene, der politische Wunsch nach Erlösverzichten, die Suche nach Fahrpersonal und neue Flächenbedarfe für zusätzliche Infrastrukturen, die in Konkurrenz zu anderen Nutzungen stehen. Dazu kommen die Digitalisierung, ein flexibleres Mobilitätsbedürfnis und neue Wettbewerber im Mobilitätsmarkt – was zwar eine Individualisierung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht, auf lange Sicht aber eher mehr als weniger Verkehr mit sich bringt. Und über all dem steht, dass, falls die Klimaziele im Verkehrssektor nicht erreicht werden, hohe Ausgleichszahlungen in Milliardenhöhe durch den Bund – ohne Gegenwert – zu leisten wären.

Verkehrswende Schritt für Schritt gestalten

Trotz der gegenwärtigen Herausforderungen muss man die Zuversicht nicht aufgeben – aber auch keine schnellen Erfolge bei Verkehrsverlagerung und Mentalitätswandel erwarten. Tenor in den Arbeitsgruppen des Allgemeinen Ausschusses für Planung (AfP) im VDV ist: „Wir möchten mehr Lebensqualität und weniger Emissionen in den Städten!“ Die Hauptgeschäftsstelle und VDV-Mitglieder sind auch in Netzwerken der Städte oder in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aktiv. Auch dort wird diese Auffassung geteilt. Bei allen Konzepten müssen die Belange des ÖPNV in die strategische Stadt- und Verkehrsplanung einfließen. Die folgenden verkehrsplanerischen Merkposten gilt es dabei zu beachten:

- Keine falsche Bescheidenheit: Der ÖPNV ist kein Selbstzweck, sondern Problemlöser bei der Dekarbonisierung, der barrierefreien Erreichbarkeit und der Verbesserung der Lebensqualität in den Städten.
- Die Verkehrserfordernisse sind bei neuen raumplanerischen Entscheidungen stets gering zu halten. ÖV-affine Siedlungsstrukturen entstehen aber nicht, wenn die Bautätigkeit von Investoren bestimmt wird. Die Nahbereiche

und ihre Ausstattung mit Einrichtungen sind Merkmale verkehrssparender Strukturen.

- Es ist ein Perspektivwechsel in der Planung unserer Städte und Verkehrsanlagen anzugehen – weg von der Leichtigkeit des Autoverkehrs als oberste Prämisse. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr müssen viel attraktiver gestaltet werden, auch zulasten des Autoverkehrs.
- Für eine Verkehrswende müssen heute Entscheidungsprozesse für 2030 eingeleitet werden. Entsprechende Stadt- und Verkehrskonzepte müssen über Dekaden hinaus unbeirrt verfolgt werden können. Dabei sind Reihenfolge und Priorisierung der strategischen Maßnahmen zu beachten: erst Ausbau („Infrastrukturoffensive“), dann „Angebotsoffensive“.
- Die Dimension der Aufgaben bei einem Investitionshochlauf (z. B. Haltekanten, Fahrzeuge, Abstellanlagen, Fahrpersonal und Planer) ist gewaltig. Es sind erhebliche Mittel nötig. Grundlage sind eine gesicherte Finanzierung und Anpassungen bei der Standardisierten Bewertung.



- Planungsbeschleunigung verkürzt die Vorlaufzeiten. Schutzrechte müssen dabei nicht eingeschränkt werden. Unbenommen dessen müssen aber die Maßnahmen viel überzeugender erklärt werden, da Bürgerbeteiligungen ansonsten nur das Sankt-Florian-Prinzip bestätigen.
- Schnelle und gute Zwischenlösungen gibt es vor allem mit Schnellbussystemen, denen staubefreie Verkehrswege zugesprochen werden. Parallel ist der Ausbau der städtischen Schiene anzugehen.
- Da jeder Euro nur einmal ausgegeben werden kann: Anfangen mit ÖPNV-Fahstreifen im Zusammenspiel mit einer Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen – vergleichsweise günstig und enorm wirksam.
- Angebotsoffensive: Es sollte auf Qualitätsversprechen hingearbeitet werden. Pünktlich und immer ein ÖV-Fahrzeug „in Sicht“. Eine Verkehrswende kann nur mit einer dem Auto nahekommenden Verfügbarkeit gelingen. Zu Zeiten und in Räumen geringer Nachfrage kann auch auf eine stärkere Individualisierung als Teil des ÖPNV-Angebots gesetzt werden.
- Herausforderung sind Angebote für Pendler, da deren Verkehrsleistung enorm ist. Dazu müssen

sich die Planungsträger viel besser vernetzen, um dem Pendlerverkehr mit ganzheitlicher Systemplanung gerecht zu werden, die auch den ländlichen Raum einbezieht.

- Es bedarf einer nachhaltigen Betriebskostenfinanzierung für eine Angebotsoffensive. Eine entsprechende Finanzierung ohne Haushaltsabhängigkeiten bedarf Optionen für eine Drittnutzerfinanzierung (z. B. eine zweckgebundene Parkraumbewirtschaftung).
- Auch muss der „Baufehler“ in der ÖPNV-Finanzierung beseitigt werden: Über mehr Fahrgäste sollte das Defizit sinken und nicht steigen – daher sollten Nutznießer beteiligt werden.
- Perspektivisch: Hinführung zu einer fahrleistungsabhängigen Maut, um den Modal Shift und die Verkehrsleistung ökonomisch und bedarfsgerecht steuern zu können.

Verkehrswende wird Wirklichkeit

Die VU sehen sich als Treiber, die die Verkehrswende mit einem Ausbau und Autoalternativen unterstützen. Die Merkposten geben die Richtung vor. Die VDV-Arbeitsgruppen des AfP liefern modularartig die Grundlagen. Zu nennen sind bspw. die Ausführungen der Arbeitsgruppen „ÖPNV und Städtebau“, „Standardisierte Bewertung“, „Kommunikationsprozesse“, „Operatives Verkehrsmanagement“, „Schnellbussysteme“, „Ridepooling“ und nicht zuletzt der AG „Verkehrswende in Stadtregionen“, die sich aktuell über den Investitionshochlauf austauscht. Auch erfolgte ein Austausch z. B. mit dem Deutschen Städtetag (DST), der Agora Verkehrswende und den Fachreferaten des BMVI (u.a. „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“, „Innovationsforum Planungsbeschleunigung“). Daneben wird an den Neufassungen von Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mitgewirkt, sei es an den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“, dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) oder an den „Hinweisen zur ÖPNV-Bevorrechtigung“. Im Jahr 2020 erscheinen „Neue Finanzierungselemente im ÖPNV“ und eine „Beispielsammlung über den Entwurf von Verkehrsanlagen des öffentlichen Verkehrs“. Also viel Know-how, das die vorgenannten „Weichensteller“ fachlich untermauert.

Deshalb: Die Fachkompetenz, eine Verkehrswende wirksam anzustoßen, ist in den Ministerien und den Fachreferaten der Kommunen sowie in den VU zweifellos vorhanden! Auch Investitionsmittel stehen zur Verfügung. Eine Verkehrswende für mehr Klimaschutz und lebenswertere Städte kann aber dennoch nur Wirklichkeit werden, wenn auch die Gesellschaft bereit ist, diesen Weg zu unterstützen.

Dr. Volker Deutsch

Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement

T 0221 57979-130

deutsch@vdv.de

Der Ausschuss für Bahnbau (ABB) hat die VDV-Schrift 600 „Oberbau-Richtlinien und -Zusatzrichtlinien für Bahnen im Geltungsbereich der BOStrab“ und die VDV-Schrift 604 „Oberbau-Arten und Oberbau-Formen bei Nahverkehrsbahnen“ veröffentlicht.

Eisenbahn

Im Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) wurden durch den Unterausschuss (UA) 1 die Arbeiten zur Aktualisierung des Weichenhandbuchs für Weichen mit Vignolschienen im Eisenbahnbereich begonnen. Damit soll die Ausgabe von 1984 an den aktuellen Stand der Technik angepasst werden. Diese Arbeiten sind sehr umfangreich und technisch anspruchsvoll. Sie werden die VDV-Schrift 612 „Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Ob-Ri NE)“ zum Thema Weichen inhaltlich ergänzen und die Kapazitäten des UA 1 auch in den nächsten Monaten auslasten.

Die Vegetationskontrolle begleitet die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) permanent. Neben der Vegetationskontrolle der Gleisanlagen spielt zunehmend die Vegetation neben den Gleisanlagen eine Rolle, da ungünstige Vegetationsentwicklungen in diesem Bereich den Bahnverkehr bei Starkwindereignissen negativ beeinflussen können. Dies haben die vergangenen Jahre anschaulich gezeigt. Im UA 2 des ATEI wurden daher die Arbeiten an einem Regelwerk zur Anlage und Pflege von Vegetationsflächen entlang der Schienenwege nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) fortgeführt. Mit diesem Regelwerk soll den Eisenbahnen Hilfestellung bei der Gestaltung dieser Flächen gegeben werden, um einen möglichst störungsfreien Betrieb auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen gewährleisten zu können. Die Arbeiten sind in einem fortgeschrittenen Stadium, sodass das Umfrageverfahren bald eingeleitet werden kann.

Straßenbahn

Im Ausschuss für Bahnbau (ABB) wurden die VDV-Schriften 600 und 604 veröffentlicht.

Die „Oberbau-Richtlinien und -Zusatzrichtlinien für Bahnen im Geltungsbereich der BOStrab“ Ausgabe 2018 ersetzen die bisherigen „Oberbau-Richtlinien und Oberbau-Zusatzrichtlinien (OR/OR-Z) des VDV für Bahnen nach der BOStrab“ Ausgabe 1995.

Aufgrund der technischen Entwicklung wurde eine umfassende Überarbeitung der Ausgabe 1995 erforderlich. Neben der inhaltlichen Aktualisierung weist die Neufassung des Regelwerks folgende Änderungen gegenüber der bisherigen Fassung auf:

- die Gliederung wurde neu gefasst;
- aufgrund der zwischenzeitlichen Weiterentwicklung wurden Themen, deren Bedeutung abgenommen hatte, kürzer gefasst und solche mit zunehmender Bedeutung ausführlicher behandelt; einige wurden neu aufgenommen;
- einige bisherige Zusatzrichtlinien wurden in Richtlinien umgewandelt.

Mit der Neufassung der VDV-Schrift 600 liegt nun ein den anerkannten Regeln der Technik entsprechendes Regelwerk für den Oberbau der Bahnen nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) vor.

Die VDV-Schrift 604 „Oberbau-Arten und Oberbau-Formen bei Nahverkehrsbahnen“ Ausgabe 2019 ersetzt die bisherige VDV-Schrift 604 „Oberbau-Arten und Oberbau-Formen bei Nahverkehrsbahnen“ Ausgabe 1995.

Aufgrund der technischen Entwicklung wurde eine umfassende Überarbeitung der Ausgabe von 1995 erforderlich, die durch den UA 1 „Fahrbahn“ des ABB in den vergangenen Jahren erstellt wurde. Die vorliegende Schrift soll eine Hilfe für die Auswahl von Oberbau-Arten und Oberbau-Formen sein; sie ist als Ergänzung zu den Oberbau-Richtlinien (VDV-Schrift 600) zu verstehen. Sie will kein Lehrbuch sein, noch weniger will sie „Rezepte“ liefern; darüber hinaus kann und will sie keine historische Sammlung aller ausgeführten Oberbau-Formen darstellen. Sie erhebt deshalb auch keinen Anspruch auf erschöpfende Darstellung. Sie verzichtet bewusst auf eine „ausführungsreife“ Darstellung der Oberbau-Formen, um die Vielfalt der Anwendungs- und Kombinationsmöglichkeiten nicht einzuengen.

Peter Schollmeier

Bahnbau

T 0221 57979-137

schollmeier@vdv.de

Internet of Mobility (IoM) – Digitalisierung für die betrieblichen Abläufe im öffentlichen Verkehr

Die Automatisierung und Vernetzung von Industrieunternehmen ist ein essenzieller Bestandteil der modernen Wirtschaft. In diesem Rahmen werden weltweit Entwicklungen getrieben, die unter den Schlagworten Digitalisierung, Industrie 4.0 und Internet of Things (IoT) bekannt sind und die Basis für Entwicklungen im Bereich Big Data und künstliche Intelligenz (KI) darstellen. Auf Basis dieser Entwicklungen und der Ergebnisse des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Projektes „Digitale Mobilität – Fahrzeug und Haltestelle“ (DiMo-FuH) erarbeitet der VDV-Fachausschuss Telematik und Informationssysteme (ATI) eine datengetriebene Kommunikations- und Datenarchitektur für die Optimierung der betrieblichen Prozesse.

Die Möglichkeiten der digitalen Transformation verändern in besonderem Maße das Mobilitätsverhalten der Menschen. Dies stellt auch die Verkehrsunternehmen (VU) vor die Herausforderung, sich dem digitalen Wandel zu stellen und dem Markt innovative Lösungen anzubieten. Hinzu kommen flankierende Effekte wie die veränderten Ansprüche der Generationen X, Y, Z und die aktuell stark wachsenden Städte mit den begleitenden Symptomen wie Schadstoffemissionen und überfüllte Verkehrsmittel und Straßen.

Diese Veränderung erfordert innerhalb der Unternehmen eine Anpassung des Angebotes an die Anforderungen der zunehmenden Individualisierung der Nutzung. Dies geht einher mit einer weiteren kontinuierlichen Steigerung der bekannten Anforderungen an eine möglichst exakte Fahrgastinformation, ein gutes Störungsmanagement und gute Pünktlichkeitswerte.

Hierzu ist es notwendig, viele unterschiedliche Daten (z. B. Bewegungsdaten, Fahrzeugdaten, Wetterdaten, Besetzungsgrad, Statusdaten von Fahrtreppen etc.) zu erfassen und zentral in einem Datenbroker zur Verfügung zu stellen. Dabei ist ein Wandel zu verzeichnen, weg von der dedizierten Bereitstellung von Daten für bestimmte Anwendungen hin zur freizügigen Datenbereitstellung, ohne die Nutzung und Weiterverarbeitung der Daten zu limitieren. Durch diese unlimitierte Bereitstellung können bestehende Mobilitätsangebote verbessert, betriebliche Prozesse effizienter gestaltet und neue Geschäftsprozesse durch neue Kombinationen von Daten ermöglicht werden. Technologien zur Unterstützung dieses datengetriebenen Ansatzes wurden in den letzten 20 Jahren in der Industrie entwickelt und sind heute unter dem Stichwort Industrie 4.0 und IoT bekannt. Im Projekt DiMo-FuH wurden diese Technologien auf die Nutzbarkeit im öffentlichen Verkehr (ÖV) untersucht und praktisch getestet. Als Basiskommunikationstechnologie wurde das Message-Queueing-Telemetry-Transport (MQTT)-Protokoll,

welches in der ISO/IEC 20922 beschrieben ist, festgelegt. Die Ergebnisse des Projektes und die Arbeiten im ATI werden 2020 in der neuen VDV-Schriftenreihe 435 unter dem Titel „Internet of Mobility (IoM)“ veröffentlicht. Diese gibt den VU und Verkehrsverbänden eine Orientierung, wie diese Technologien im ÖPNV für die betriebliche Automatisierung angewendet werden können und welche Auswirkungen diese auf die betrieblichen Geschäftsprozesse haben.

Derzeit erfolgen in einigen europäischen Ländern Entwicklungen zum Einsatz von MQTT. Um eine Zusammenarbeit auf dieser Ebene zu ermöglichen, wird die VDV-Schriftenreihe bilingual in deutscher und in englischer Sprache erstellt. Die VDV-Schrift 435 „Internet of Mobility (IoM)“ besteht aus mehreren Teilen, die wie die Teile der VDV-Schrift 301 „Internetprotokoll basiertes integriertes Bordinformationssystem IBIS-IP“ sukzessive den Entwicklungen und Anforderungen der Branche angepasst und erweitert werden kann. Bisher sind die folgenden Teile geplant:

- 435-0 IoM – Grundsätzliche Aspekte,
- 435-1 IoM – Funktionale Systemarchitektur,
- 435-2 IoM – Topic Map,
- 435-3-x IoM – Datenbeschreibungen.

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

VDV schließt Forschungsprojekt KnowHow@ÖV erfolgreich ab und schafft neuen Zugang zu VDV-Schriften

Nach über dreijähriger Forschungs- und Entwicklungsarbeit hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) das Projekt „KnowHow@ÖV – Flexible Wissens- und Lernräume für den Know-how-Transfer in der beruflichen Bildung des öffentlichen Personenverkehrs“ erfolgreich beendet. Entstanden ist eine Onlineplattform, die VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen allen Interessierten zugänglich macht und einen wichtigen Beitrag zum Wissenstransfer in der Branche leistet.

Berufliche Bildung und lebenslanges Lernen sind wesentliche Erfolgsfaktoren für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Dies gilt in besonderem Maße für die Mobilitätsbranche. Sie wird von demografischem Wandel und fortschreitender Digitalisierung vor neue Chancen und Herausforderungen gestellt. Gleichzeitig sieht sie sich gestiegenen gesellschaftlichen und politischen Erwartungen gegenüber, einen substantziellen Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität zu leisten. Dies kann nur mit einer gezielten Weiterbildung der Mitarbeitenden gelingen.

Vor diesem Hintergrund hat der VDV von Oktober 2016 bis Dezember 2019 zu Lernen und Wissenstransfer in der Branche geforscht. Das Projekt KnowHow@ÖV wurde gemeinsam mit Projektpartnern der Technischen Universität Ilmenau durchgeführt und vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) sowie vom Europäischen Sozialfonds für Deutschland (ESF) gefördert. 15 Anwendungspartner aus Verkehrsunternehmen (VU), Technologieherstellung, Beratung und Weiterbildung haben das Projekt in seiner Entwicklung maßgeblich unterstützt.



VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen zugänglich gemacht

Im Zentrum von KnowHow@ÖV stehen die über 500 VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen. In ihnen wird seit über 40 Jahren das Erfahrungswissen der Branche gesammelt und weiterentwickelt. Verfasst werden die Dokumente von den vielen Experten in den VDV-Ausschüssen. Ihr Know-how und ihre Erfahrung machen die VDV-Schriften zu einem wertvollen Wissensschatz für die Aus- und Weiterbildung. Sie stellen ein wichtiges Werkzeug dar, um den Herausforderungen der Zukunft adäquat zu begegnen. Deshalb war es ein vorrangiges Ziel des Projekts, die VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen online kostenfrei zur Verfügung zu stellen, da nur so der Wissenstransfer in der Branche nachhaltig positiv beeinflusst wird.

Raum für selbstgesteuertes Lernen

In der Wissens- und Lernplattform KnowHow@ÖV sind die VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen eingebunden in ein semantisches Netz aus über 1 200 Fachbegriffen, Studien, Definitionen, Links, Grafiken und Bildern sowie Weiterbildungsangeboten. Arbeitssituierte Mikrolearningangebote, sog. Lernnuggets, versetzen die Nutzer in die Lage, auf die Anforderungen ihres Arbeitsalltages abgestimmt zu lernen.

User, die sich auf der Plattform registrieren, können die Wissens- und Lernumgebung an ihre individuellen Bedarfe anpassen. So ist es möglich, Teile des Wissensnetzes zu speichern, VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen als Favoriten zu markieren oder eigene Lernerfolge zu verfolgen. Einen besonderen Service hält KnowHow@ÖV für Mitarbeitende aus VDV-Mitgliedsunternehmen bereit. Sie können VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen über die Plattform herunterladen. Dafür ist lediglich eine Identifizierung mit dem Benutzernamen für die VDV-Website nötig.

Um auch in Zukunft den kostenfreien Zugang zu den VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen zu gewähren und KnowHow@ÖV nachhaltig zu betreiben, übernimmt ab Januar 2020 die VDV-Akademie die Pflege und Wartung der Wissens- und Lernplattform. Im Austausch mit unseren Usern werden wir das Angebot stetig anpassen und erweitern. Interessierte erreichen KnowHow@ÖV unter <https://knowhow.vdv.de>.

Stefanie Menke

Projektmanagement, KnowHow@ÖV
VDV-Akademie GmbH
T 0221 57979-167
menke@vdv.de

Ist-Daten-Schnittstellen: neue Versionen und zusätzliche Beschreibungen für Lademanagement und Störungsmeldungen

Seit den ersten Entwürfen vor 20 Jahren wurde stets darauf geachtet, die Ist-Daten-Schnittstellen zu erweitern, um sie den gestiegenen Anforderungen an eine zeitgemäße Kundeninformation anzupassen, dabei aber möglichst keine Änderungen vorzunehmen. Nun war es an der Zeit, neu anzusetzen und neue Themen anzugehen.

Neue Versionen der VDV-Schriften 453 und 454 mit den Diensten Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Anschlussicherung und Fahrplanauskunft

Im Jahr 2019 wurden die Arbeiten an neuen Versionen der VDV-Schriften 453 und 454 abgeschlossen, die 2020 veröffentlicht werden sollen. Erstmals wurde für die Ist-Daten-Schnittstellen beschlossen, die neue Version 3.0 nicht in allen Details abwärtskompatibel zu den Vorgängerversionen zu halten, um neue Möglichkeiten zu erschließen:

- Der aktuelle Stand der Technik bietet die Grundlage für Weiterentwicklungen, z. B. für den Dispodienst. Diese optionale Erweiterung (Lizenz!) in der VDV-Schrift 454 beschreibt, wie Fahrten, die von einer Fahrwegdisposition betroffen sind, Tage im Voraus übermittelt werden können.
- Es kann auf DFI-Dienste verzichtet werden, wenn der AUS-Dienst genutzt wird.
- Verarbeitung und Inbetriebnahme werden schneller aufgrund einer geringeren Komplexität und weniger Abstimmungsbedarf.
- Die Mehrsprachigkeit wurde verbessert, ein Plus beim Einsatz in mehrsprachigen Gebieten wie z. B. Schweiz, Südtirol etc.).
- Die Übermittlung von Informationen aus der Fahrgastzählung (Besetztgrad) gem. VDV-Schrift 457 im AUS- und DFI-Dienst und die Abbildung in der VDV-Schrift 433 definierten deutschlandweit einheitlichen IDs z. B. für Linien wurden beschrieben.

Die Experten der VDV-Arbeitsgruppe Ist-Daten-Schnittstellen empfehlen bei neuen Implementierungen und auch bei Updates bestehender Schnittstellen die Verwendung der neuen Versionen.

VDV-Schrift 736-2 „Umgang mit Störungsmeldung (UmS) – Standardisierter Austausch von Ereignis- und Störungsmeldungen mit der europäischen Norm CEN/TS 15531-5 ‚SIRI‘“

Das Störungsmanagement im ÖPNV und die zeitgerechte und widerspruchsfreie Information der Fahrgäste auf allen Informationskanälen sind eine große Herausforderung. Mit SIRI-SX hat das Europäische Komitee für Normung (CEN) bereits

vor vielen Jahren einen Standard definiert, der dieser Aufgabenstellung gerecht werden soll.

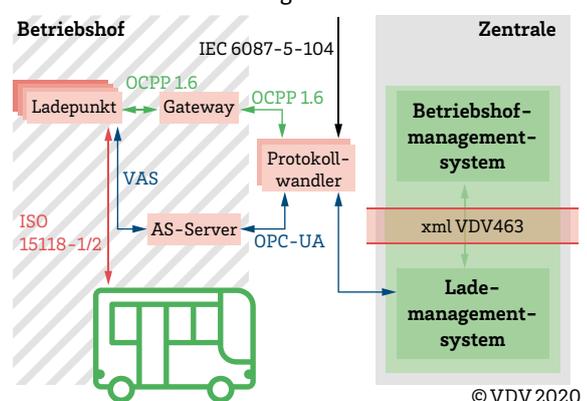
Die VDV-Schrift 736-2 unterstützt die Verkehrsunternehmen (VU), eine umfassende, strukturierte Fahrgastinformation im Störfall bereitzustellen durch eine präzise Beschreibung der Nutzungsweise der in SIRI definierten Datenstrukturen: welche Datenelemente verwendet und auf welche Weise diese benutzt werden sollen.

VDV-Schrift 463 „Schnittstelle Lademanagement“

Mit dem zunehmenden Einsatz von Elektrobussen entsteht Bedarf für neue Schnittstellen, u. a. für eine Kommunikation zwischen dem Betriebshof-Management-System (BMS) und dem Lademanagementsystem (LMS).

Auf der Basis eines bei der Hamburger Hochbahn realisierten Projekts wurde eine Schnittstelle definiert und über diese in der zuständigen Expertengruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beraten. Die erste Version der VDV-Schrift 463 „Ist-Daten-Schnittstelle Lademanagement (LMS)“ liegt vor, die im Zuge weiterer Anwendungen sicherlich noch ergänzt werden wird.

Schnittstellen Lademanagement – VDV-Schrift 463



© VDV 2020

Winfried Bruns

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

Normung für städtische Schienenbahnen (Urban Rail)

Neue DIN SPEC Fahrzeugprüfung vor Inbetriebnahme – zahlreiche Europäische Normen (EN) veröffentlicht.

Im Jahr 2019 ist die Normungsarbeit bei städtischen Schienenbahnen auf breiter Front weitergeführt worden. Der deutsche Normenausschuss NA 087-00-19 AA Städtische Schienenbahnen (Urban Rail) im DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) hat in sechs Unterausschüssen (UA) gearbeitet. Die erste DIN SPEC wurde im UA 2 Fahrzeuge erstellt und konnte unter der Bezeichnung DIN SPEC 5527 Bahnanwendungen – Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen – Fahrzeugprüfung vor Inbetriebnahme veröffentlicht werden. Es ist ein Sachstandsbericht, der Erkenntnisse, Daten usw. aus Normungsvorhaben enthält, die der Information über den Stand der Normung – auch anderer internationaler und regionaler Normungsorganisationen – dienen, und der bei späteren Normungsarbeiten als Grundlage herangezogen werden kann. Die DIN SPEC zeigt auf, welche technischen Vorschriften, Richtlinien und Normen für eine Fahrzeugprüfung von städtischen Schienenbahnen vor Inbetriebnahme berücksichtigt werden sollten und welche Dokumentation vorgelegt werden sollte. Sie soll eine einheitliche Vorgehensweise bei den Prüfungen vor Inbetriebnahme von Fahrzeugen städtischer Schienenbahnen schaffen und richtet sich an alle daran Beteiligten (Genehmigungsbehörde, Verkehrsunternehmen (VU), Hersteller). Damit wird auch eine mögliche Basis vor allem für eine gegenseitige Anerkennung von technischen Prüfungen und Nachweisen von gleichartigen Fahrzeugen bzw. Fahrzeugbauteilen eines Herstellers gegeben. So soll der Aufwand für die Prüfungen vor Inbetriebnahme inklusive sachkundiger Stellungnahmen und fachtechnischer Prüftätigkeiten optimiert werden. Damit kann das System der städtischen Schienenbahnen durch Vermeidung von Mehrfachprüfungen gestärkt werden. Mit dieser DIN SPEC ist ein wichtiger Meilenstein für die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) erreicht worden. Sie sollte bei möglichst vielen Neuzulassungen angewendet werden, damit der Normenausschuss NA 087-00-19 AA Erfahrungsberichte erhält, um das Regelwerk weiterentwickeln zu können. Weitere DIN-SPEC-Entwürfe haben die Sekretariatsumfrage durchlaufen (Grundlagen, Bauwerke) oder stehen vor der Umfrage (Betrieb). In Bearbeitung sind Dokumente zu Fahrwege sowie Elektro- und Maschinentechnik. Außerdem wird aus der Technischen Regel (TR) Lichtraum ein Normentwurf entwickelt, der geeignete Berechnungsmethoden auch für Fahrzeugkonzepte und Fahrwerktypen vorsieht, die vom klassischen vierachsigen Drehgestellfahrzeug („Brückenzug“) abweichen.

Das europäische Normungsmandat M486 war auch 2019 die Grundlage für die internationale Normungsarbeit. Die auch europaweit begrenzten Ressourcen an Fachleuten erlauben es nicht, alle 54 Punkte des Arbeitsprogrammes gleichzeitig zu bearbeiten. Der Schwerpunkt lag bei den schon vorher gestarteten Normen, deren Bearbeitung von mindestens fünf Mitgliedsstaaten im Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) bzw. im Europäischen Komitee für Normung (CEN) unterstützt wird. So konnten 2019 einige Urban-Rail-Normen veröffentlicht werden oder sind in Vorbereitung zur Veröffentlichung:

- EN 50668 Signalisierung bei Straßen- und Stadtbahnen,
- EN 13272-2 Fahrzeugbeleuchtung,
- EN 15153-3 optische Warneinrichtungen,
- EN 15153-4 akustische Warneinrichtungen,
- EN 14033-4 Gleisbaumaschinen,
- EN 15152 Bahnanwendungen – Frontscheiben für Schienenfahrzeuge,
- EN 15227 Bahnanwendungen – Anforderungen an die Kollisionssicherheit von Schienenfahrzeugkästen,
- Technical Report: Frontgestaltung von Straßenbahnfahrzeugen,
- EN 16334-2 Fahrgastnotruf – Systemanforderungen für städtische Schienenbahnen.

In Bearbeitung befinden sich:

- Bemessung von Radsatzwellen EN 13103 (WG 11),
- prEN 16186 (WG 37) Fahrerkabinen von Fahrzeugen städtischer Bahnsysteme mit insgesamt 4 Teilen für Urban Rail,
- Trassierungsparameter,
- Fahrleitung, Revision der EN 50119,
- prEN 17343 Bahnanwendungen – Allgemeine Begriffe.

In der CEN-WG 18 wurden vorbereitende Arbeiten zu Normen über Weichen gestartet.

Im Jahr 2019 sind somit erstmals deutlich sichtbare Erfolge in der Normung von Urban Rail durch zahlreiche veröffentlichte Normen zu verzeichnen.

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

VDV-Empfehlung zur Anbindung eines dispositiven Back-ends an einen Elektrobus während eines Ladevorgangs auf dem Betriebshof schließt eine Kommunikationslücke

Die VDV-Schrift 261 „Empfehlung zur Anbindung eines dispositiven Backends an einen Elektrobus“ ermöglicht eine einheitliche Kommunikation zwischen Elektrobus und verschiedenen Backends in Ergänzung zur Norm ISO 15118. Damit können Services wie z. B. das Vorkonditionieren organisiert werden.

Im Rahmen der internationalen Standardisierung wird die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Ladestation umfassend behandelt. Die ISO 15118 Ed. 1 kann mittlerweile als der etablierte Standard angesehen werden. Allerdings zeigt sich, dass die Anforderungen, die aus einem elektrischen Stadtbusverkehr hervorgehen, nicht vollständig berücksichtigt werden. Insbesondere die Kommunikation mit einem System, das die Fahrzeuge disponiert und sie zur nächsten Abfahrt vorbereitet, also z. B. die Vorkonditionierung aktiviert, wird nicht beschrieben. Bestrebungen zur Erweiterung der Norm würden nach der aktuellen Einschätzung erst in der Mitte der 2020er-Jahre zu einem neuen Standard führen können. Durch diesen großen Zeitbedarf besteht das Risiko, dass in der Zwischenzeit viele proprietäre Lösungen entstehen.

Die Arbeitsgruppe „Digitalisierung“ des Ausschusses für Kraftfahrwesen (AKW) hat in Zusammenarbeit mit der etablierten Industrie und der DKE Deutschen Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik in DIN und VDE eine Ergänzung zur ISO 15118 erarbeitet, die die speziellen Anforderungen von Verkehrsunternehmen (VU) beachtet sowie entsprechende Kommunikationswege und Kommunikationsprotokolle definiert.

Kommunikationswege und Systemarchitektur

Für die einheitliche Kommunikation war es naheliegend, auf den Standard ISO 15118 zu setzen und daraus die notwendigen Voraussetzungen und Möglichkeiten der Kommunikation zu nutzen. Der Weg über einen der Value-Added-Services (VAS) der ISO 15118 wurde dabei gewählt, um eine gesicherte Kommunikation darzustellen und über diesen Weg die gewünschten Parameter vom Fahrzeug zum Backend und umgekehrt zu übertragen. Die dadurch entstehende Systemarchitektur beinhaltet, dass das Fahrzeug die Informationen direkt an das Backend weitergibt und die Ladestation dabei nur als Gateway für eine Hypertext-Transfer-Protocol-Secure(HTTPS)-Verbindung fungiert. Dies hat den Vorteil, dass für die Backend-Kommunikation keine Anpassungen an der Ladestation vorgenommen werden müssen. Es kann jede Ladestation verwendet werden, die gemäß ISO 15118 den entsprechenden VAS anbieten und in

das Internet-Protocol-Version-6(IPv6)-Netzwerk des Betriebshofmanagementsystems (BHMS) eingebunden werden kann.

Darüber hinaus kommuniziert die Ladestation, z. B. über das Open-Charge-Point-Protocol (OCPP), ebenfalls mit dem Backend. Auf diese Weise kann die technische Überwachung der Ladestation erfolgen und dadurch können Regelgrößen wie etwa die maximale Ladeleistung der Ladestation aus dem BHMS begrenzt werden.

Vorkonditionierung

Ein Ziel der Schrift war es, die Vorkonditionierung zu ermöglichen. Der Begriff „Vorkonditionierung“ beinhaltet sowohl die Temperierung des Fahrgast- und Fahrerraumes als auch die Vorbereitung der Hochvoltbatterie (HV-Batterie) und weiterer Komponenten des Fahrzeuges. Das dispositive Backend erhält dabei alle notwendigen Parameter, um eine Planung ausführen zu können und auch den Bus mit Informationen zur Aktivierung notwendiger Komponenten zu beliefern. Dies bedingt auch, dass der Bus z. B. die Klimasteuerung selbst ausführt. Das Fahrzeug muss entsprechend eine eigene Intelligenz besitzen, umz. B. die benötigte Dauer zur Vorkonditionierung der HV-Batterie zu prognostizieren.

Solche Funktionalitäten werden für die Anwendung der Schrift vorausgesetzt und können auch durch die enge Zusammenarbeit mit den in Europa relevanten Buserstellern erwartet werden.

Ausgelegt für die Zukunft

In die VDV-Schrift 261 wurden zunächst nicht alle diskutierten Parameter aufgenommen, jedoch ist es jederzeit möglich, die Schrift weiterzuentwickeln. So könnten bspw. solche Parameter wie State of Health (SOH) der Batterie in Zukunft den Weg in die Standardisierung finden.

Minh-Thuy Truong

Kraftfahrwesen
T 030 399932-26
truong@vdv.de

Digitalisierung konkret – Einsatz funkbasierter Erkennungsverfahren und autonome Fahrzeuge

In vielen Bereichen des öffentlichen Nahverkehrs soll eine Effizienzsteigerung der Betriebsabläufe und des Fahrbetriebs die steigenden Anforderungen an einen leistungsfähigen ÖPNV bewältigen. Dieses Potenzial soll das Personal direkt unterstützen, darüber hinaus können Fahrerassistenzsysteme ebenfalls zu Kostensenkung führen, z. B. durch Unfallvermeidung.

Digitalisierung ist nicht nur ein „Buzzword“ – sie wird konkret

2019 konnte die Arbeit an zwei wichtigen Eckpfeilern der fortschreitenden Digitalisierung fortgesetzt und zum Teil abgeschlossen werden. Die Arbeiten an der VDV-Mitteilung 1508 „Einsatz von RFID zur Vereinfachung der Betriebsabläufe“ und an der VDV-Schrift 191 „Fahrerassistenzsysteme (FAS) für Straßenbahnen zur Kollisionsvermeidung von direkt im Fahrweg befindlichen Hindernissen“ wurden abgeschlossen, die VDV-Schrift 191 ist seit Juli freigegeben. Wenig später wurde vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ein Positionspapier „Autonomer Fahrbetrieb bei Straßenbahnen“ veröffentlicht. Diese schnelle Kadenz von Dokumenten zeigt, dass das Thema Digitalisierung nun tatsächlich Fahrt aufnimmt und die darunter subsumierten Themen eine konkrete Form annehmen.

Eigentlich ist funkbasiertes Erkennen ein alter Hut – wenn es um einzelne, gut separierbare Teile geht. Jeder kennt die „Tags“, die an Kleidungsstücken haften. Neu ist, dass ganze Fahrzeuge bei Einfahrt in die Werkstatt eingelesen und verarbeitet werden. Dies stellt eine erhebliche Erleichterung für das Werkstattpersonal dar, sind doch alle Komponenten schon vor der Behandlung des Fahrzeugs gespeichert. Bei einzelnen Komponenten mag es noch zu einer manuellen Erfassung kommen, wenn Tags im Funkschatten liegen. Damit liegt die Information vollständig digital vor. Erfassungsfehler werden vermieden und die aktuelle Fahrzeugkonfiguration ist bekannt. Verlässt das Fahrzeug die Werkstatt, findet wieder ein Lesevorgang statt, die Daten des ersten Einlesens werden damit abgeglichen. Die bisher schwierige Aufgabe des Konfigurationsmanagements über viele Fahrzeuge kann damit gelöst werden. Mit der VDV-Mitteilung erhalten die Mitglieder eine Handreichung für den Aufbau solcher Systeme.

Während der Sitzung des Schienenfahrzeugausschusses (SFA) wurde unter Beweis gestellt, dass autonomes Fahren bei Straßenbahnen zu den realistischen Zukunftsszenarien gehört. Selbstlernende Programme analysieren bei jeder Fahrt die Umgebung und lernen dabei die Spreu vom Weizen zu trennen. Fremde Gegenstände wurden

erkannt, die „bekannte“ Umgebung erschien allenfalls als Rauschen. Solche adaptiven Vorgänge sind die Grundlage echt autonomen Fahrens, soll doch zukünftig aus bekannten Situationen ein Handeln in einer neuen, unbekanntem Umgebung abgeleitet werden. Die dazu notwendige Rechnerarchitektur ist derzeit noch aufwendig.

Im Unterschied zu automatisierten Systemen (z. B. U-Bahn Nürnberg), die durch Signalisierung oder Fernsteuerung von einer Leitstelle gesteuert werden, bedeutet autonomes Fahren, dass im Fahrzeug befindliche vernetzte Systeme über die von Sensoren erfasste Umgebung das Fahrzeug ohne Eingriff einer externen Stelle gemäß einer betrieblichen Vorgabe (z. B. Fahrplan) steuern. Bisher sind solche Fahrzeuge noch „überevorsichtig“, echtes autonomes Fahren ist definitiv noch Zukunftsmusik, aber als erster Schritt lassen sich aus der nötigen Sensorik Assistenzsysteme für das Fahrpersonal ableiten, um diese in kritischen Situationen zu unterstützen und einen Unfall zu vermeiden. Dies könnte künftig auch zur „Abrüstung“ bei der Crashfestigkeit führen, welche die neuen Fahrzeuge hat immer schwerer werden lassen. Neben diesen Basistechniken sind konkrete Einsätze autonomer Fahrzeuge auch schon erkennbar. So wird mit Unterstützung der Industrie das Projekt „Autonome Straßenbahn im Depot“ (AStrID) bei den Verkehrsbetrieben in Potsdam umgesetzt. Als Erstes sollen Fahrzeuge mit einer autonomen Steuerung in einer beschränkten Umgebung Rangierabläufe im Depot selbsttätig durchführen, um die täglichen Rangiervorgänge rationalisieren zu können.

Christoph Hessel
Städtische Schienenbahnen
T 030 399932-23
hessel@vdv.de

Innovative Beleuchtungsanlagen: Die LED-Technologie hält Einzug

Eine ausreichende Beleuchtung von Anlagen des ÖPNV dient sowohl im Regelbetrieb als auch im Störfall der Sicherheit der Fahrgäste und des Betriebspersonals. Ein Technologiewechsel bei der Beleuchtungstechnik hat in den letzten Jahren begonnen: Leuchtstoffröhren werden in den nächsten Jahren mehr und mehr durch LED-Leuchtmittel ersetzt, auch um eine neue EU-Verordnung hinsichtlich des Ökodesigns von Lichtquellen zu berücksichtigen.

Die Anforderungen an die Beleuchtung der Betriebsanlagen städtischer Schienenbahnen, insbesondere an die Leuchtstärke und die Gleichmäßigkeit der Beleuchtung, sind in diversen (gesetzlichen) Regelwerken, Normen und auch VDV-Schriften enthalten. Hierzu zählen die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), die „Technischen Regeln für Straßenbahnen – Elektrische Anlagen (TR Strab EA)“ und die VDV-Schrift 535 „Planung und Bau von Beleuchtungsanlagen im Gleisbereich von Bahnen gemäß BOStrab“; außerdem kommen (europäische) Normen zu den Leuchten, den Leuchtmitteln und zu speziellen Einsatzzwecken der Beleuchtung hinzu.

Leuchtstofflampen haben sich bewährt und wurden kontinuierlich verbessert

In den nächsten Jahren steht den Verkehrsunternehmen (VU) eine nicht unerhebliche Veränderung bei den Beleuchtungsanlagen bevor: Derzeit stellen die Leuchtstofflampen des Typs T8 („Leuchtstoffröhren“) weitgehend die Standardbeleuchtung sowohl von Betriebsanlagen der VU, wie z. B. von Bahnsteigen (ober-/unterirdisch) und Bussteigen, Betriebshöfen und Werkstätten, als auch von Verwaltungsgebäuden dar. Im Laufe von Jahrzehnten wurde nicht nur die Energieeffizienz dieser Leuchtstofflampe erheblich verbessert, sondern auch deren Lebensdauer auf über fünf Jahre deutlich verlängert.

Neue EU-Verordnung führt zu Veränderung der Leuchtmitteltechnologie

Dieses bewährte Leuchtmittel soll aber entsprechend den überarbeiteten und neu geordneten EU-Ökodesign-Regelungen für Beleuchtungsprodukte (Verordnung 2019/2020/EU) durch eine energieeffizientere Technologie ersetzt werden; entsprechend dem aktuellen Stand der Technik werden dies voraussichtlich ausschließlich LED-Lampen sein.

Strategien für Umstellung auf LED-Technologie

Die neue Verordnung trat am 25. Dezember 2019 in Kraft. Das eigentliche Verbot des Inverkehrbringens von T8-Leuchtstofflampen greift ab dem 1. September 2023. Daher ist es für die VU sinnvoll,

sich schon jetzt auf dieses Verbot vorzubereiten und auf eine der nachfolgenden Strategien für den Umstellungsprozess von Leuchtstoff- auf LED-Lampen festzulegen:

- Bevorratung von Leuchtstofflampen,
- Einsatz von Ersatzprodukten,
- vorzeitige Erneuerung von Leuchten.

Neue VDV-Mitteilung wurde zur Thematik erstellt

Um die für die Beleuchtung zuständigen Mitarbeiter von VU hierzu genauer über die notwendigen Maßnahmen zu informieren, hat der VDV-Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE) sein Arbeitsteam „Beleuchtung“ gebeten, die VDV-Mitteilung 5350 „Ersatz von T8-Leuchtstofflampen durch LED-Leuchtmittel“ zu erstellen; sie wird voraussichtlich im Frühjahr 2020 veröffentlicht.

Diese neue VDV-Publikation erläutert nicht nur die Situation für die VU, die mit dem Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung eintritt, sondern stellt die möglichen o. a. Strategien hinsichtlich eines Ersatzes von T8-Leuchtstofflampen sowie die Umstellungsprozesse auf LED-Technologie vor und bewertet sie.

Udo Stahlberg

Elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

Unser Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung

Busse und Bahnen stehen bereits für eine nachhaltige Mobilität – rund 15 Mio. Tonnen Kohlendioxid spart der ÖPNV pro Jahr in Deutschland ein. Doch Nachhaltigkeit bedeutet mehr als Klimaschutz. Nachhaltigkeit spielt in anderen Bereichen auch eine wesentliche Rolle. Die Verkehrsunternehmen (VU) in Deutschland engagieren sich in vielen unterschiedlichen Bereichen, um die Ziele für eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen. Im Juni 2019 veröffentlichte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Zusammenarbeit mit dem VDV-Unterausschuss (UA) Nachhaltigkeit die Broschüre „Wir bewegen viel“ – mit ausgewählten Beispielen, wie VU die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung unterstützen.

Im September 2015 verabschiedeten 193 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen in New York die Agenda 2030. Für eine weltweit nachhaltige Entwicklung bis 2030 geben seitdem 17 Sustainable Development Goals (SDGs) einen Rahmen vor, der deutlich macht, dass Nachhaltigkeit weit mehr bedeutet als Klima- und Umweltschutz. Der VDV-UA Nachhaltigkeit definierte neun von den 17 Zielen als „wesentlich für die Branche“.



Beispiele aus den VU in Deutschland im Bereich Nachhaltigkeit gibt es viele. Es macht deutlich, dass die Branche nicht nur einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz leistet, sondern sich darüber hinaus auch in vielen unterschiedlichen Bereichen engagiert, um die Ziele für eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen. So haben z. B. Geschlechtergleichheit (SDG 5) oder verantwortungsvoller Konsum (SDG 12) einen hohen Stellenwert in unserer Branche.

Der VDV-UA Nachhaltigkeit stellte viele dieser einzelnen Maßnahmen der VU für eine nachhaltige Entwicklung in der Broschüre „Wir bewegen viel“ zusammen. Mehr Infos: www.vdv.de/nachhaltigkeit.

Hier nur zwei Beispiele:

- SDG 3: Das Modell „Haus der Arbeitsfähigkeit“, das die Rheinbahn AG im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements anwendet.
- SDG 4: Das Projekt „Mobile Arbeit wird digital – Digitale Arbeit wird mobil“ (MADAM) der Leipziger Verkehrsbetriebe. Fahrer wurden mit Tablets ausgerüstet und vernetzt, um sich weiterzubilden und gemeinsam Anwendungsfelder für die Praxis zu entwickeln.



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

Gerrit Poel
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/landesgruppen-uebersicht.aspx.



Abschluss Eckpunktepapier zur Initiative Aufgabenträger und Verbände in Baden-Württemberg

Am 9. Dezember 2019 unterzeichnete die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg gemeinsam mit anderen Verbänden und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) ein Eckpunktepapier zu den vier Themenfeldern ÖPNV-Finanzierungsreform, künftige Verbundförderung des Landes, Einnahmeaufteilungsverfahren und Einsatz von automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZS). Am 14. November 2019 wurde die Novelle des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) vom Landtag verabschiedet.

Eckpunktepapier: Initiative Aufgabenträger und Verbände

Das nach über einem Jahr im Rahmen eines Beteiligungsprozesses erarbeitete Eckpunktepapier stellt eine wichtige Etappe für die Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform (Reform der 45a-Mittel nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)) und die Neuordnung der Verbundförderung inklusive Einnahmeaufteilung und Einführung der AFZS dar.

Die VDV-Landesgruppe war in diesem aufwendigen Prozess mit erheblichem Ressourceneinsatz verschiedener Mitglieder und der Geschäftsstelle beteiligt. Bei der ÖPNV-Finanzierungsreform konnte auf der Basis eines Vorschlags vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ein künftiger Verteilschlüssel der Finanzmittel in Höhe von 250 Mio. Euro jährlich auf die Aufgabenträger gefunden werden. Das Land wird auch künftig die Verbände mit 50 Mio. Euro jährlich fördern. Die Mittel werden allerdings künftig vom Land über die Aufgabenträger ausgeschüttet. Im Eckpunktepapier wird auch ein beihilferechtlicher Weg aufgezeigt, der zeigt, unter welchen Voraussetzungen künftig Misch- und Unternehmensverbände weiterhin rechtlich zulässig sind und weiterbestehen können. Die Einnahmeaufteilung ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten, wobei jedoch unterschiedliche Verfahren zur Anwendung kommen können.

Unterzeichnung
Eckpunktepapier
mit Verkehrs-
minister Winfried
Hermann, Dr.
Alexander Pischon
und Thomas
Hachenberger



Verabschiedung der LGVFG-Novelle

Am 14. November 2019 wurde die Novelle des LGVFG vom Landtag Baden-Württemberg beschlossen. Bereits im Jahr 2018 gab es dazu eine Einigung zwischen Land und kommunalen Landesverbänden über die von beiden Seiten gemeinsam finanzierte Aufstockung von 165 Mio. Euro auf 320 Mio. Euro jährlich. Dies entspricht langjährigen Forderungen der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg nach einer zukunftsfähigen Finanzausstattung des LGVFG.

Die Mittel für den Umweltverbund ÖPNV, Rad- und Fußverkehr wurden auf 177 Mio. Euro jährlich mehr als verdoppelt. Die generelle Förderquote im neuen LGVFG liegt bei 50 Prozent, eine erhöhte Förderung von bis zu 75 Prozent ist für Vorhaben zur Verbesserung der Barrierefreiheit, für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen oder für besonders klimafreundliche Vorhaben vorgesehen.

Das neue LGVFG ist zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten. Aktuell wird eine Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) erarbeitet, in der nähere Regelungen festgelegt werden. Die VDV-Landesgruppe wirkt hier intensiv mit. Mit der Weiterführung des LGVFG und der deutlichen Aufstockung wurde auch die Schienenfahrzeugförderung des Landes unter dem Dach des LGVFG wiedereingeführt. Ersatzfahrzeuge sollen mit 30 Prozent, zusätzliche Fahrzeuge mit 40 Prozent gefördert werden.

Darüber hinaus sind weitere Änderungen in das LGVFG aufgenommen worden, die auch der VDV immer wieder gefordert hatte. Dies betrifft bspw. eine höhere Förderung von Planungskosten von 10 Prozent und eine Härtefallklausel für hohe Baukostensteigerungen.

Ulrich Weber

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

T 0711 7885-6044

weber@vdv.de

Landesgruppe Bayern: Politik interessiert sich für VDV

Im Bayerischen Landtag gibt es zwei Regierungsfractionen (CSU und Freie Wähler) und vier Oppositionsfractionen. Allen Fractionen mit Ausnahme der AfD hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) angeboten, Parlamentarische Frühstücke zu veranstalten. Alle fünf Fractionen haben zugesagt.



Parlamentarisches Frühstück mit den Freien Wählern

Parlamentarische Frühstücke sind inzwischen ein bewährtes Format der Landesgruppe. An Sitzungstagen lädt der VDV die Abgeordneten zu 8 Uhr in die Räume des Landtags zum Frühstück ein. In der Stunde vor Beginn der Ausschusssitzungen ist Zeit für einen kurzen Vortrag des bayerischen VDV-Vorsitzenden Dr. Robert Frank, für Fragen und Statements der Abgeordneten und für das eine oder andere Gespräch am Rande.

Der Nahverkehr interessiert Fachpolitiker genauso wie die vielen Abgeordneten mit einem ÖPNV-Brennpunkt im Heimatwahlkreis. Im Jahr 2019 waren die Parlamentarischen Frühstücke mit der CSU, der FDP und den Grünen. Anfang 2020 war der Termin mit den Freien Wählern. Das Parlamentarische Frühstück mit den SPD-Abgeordneten ist ebenfalls für 2020 vereinbart.

Die Landtagsanhörung zum ÖPNV war dagegen eine Veranstaltung des zuständigen Landtagsausschusses. Angehört wurden auf VDV-Seite der VDV-Präsident Ingo Wortmann (München), der Landesvorsitzende Dr. Robert Frank (Ingolstadt) und die Geschäftsführer des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) und des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN). Des Weiteren waren unter anderem die Deutsche Bahn, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und die Kollegen vom Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO) vertreten.

Die Themen bei der Landtagsanhörung und bei den Parlamentarischen Frühstücken waren bzw. sind ähnlich: Wie soll der Nahverkehr organisiert und finanziert werden? Wie kann der Freistaat Bayern die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen

(VU) am wirksamsten unterstützen? Wie kann der ÖPNV nutzerfreundlich und attraktiv gestaltet werden? Wie soll der Tarif aussehen? Wie kann der Nahverkehr im ländlichen Raum gesichert werden? Was ist in den Ballungsräumen zu tun? Wie können die Verkehrsträger noch besser vernetzt werden? Welche Verkehrsmittel passen für welchen Zweck? Wie kann der Verkehr umweltfreundlicher und klimafreundlicher werden? Welche Chancen bietet die Digitalisierung?

Digitalisierung, Vernetzung und Nachhaltigkeit sind die Schlüsselfaktoren für den ÖPNV der Zukunft. Die VDV-Landesgruppe wird daher auch weiterhin den Austausch mit der Politik führen, damit die Mobilität der Zukunft effizienter und umweltverträglicher gestaltet werden kann.

Gerrit Poel
Geschäftsführer
VDV-Landesgruppe Bayern

Burkhard Hüttl
Stellv. Geschäftsführer
VDV-Landesgruppe Bayern
T 089 2191-2240
huettl@vdv.de

Der VDV in Hessen: In die Zukunft investieren und die Verkehrswende gemeinsam gestalten

Umweltgerechte Mobilität steht auch im Bundesland Hessen in der Bürgerschaft an der Spitze der wichtigen Themen. Unterstrichen wird diese herausragende Position durch die Tatsache, dass der ÖPNV mit Bussen und Bahnen das Rückgrat städtischer Mobilität und im Umland ist. Die gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung haben den ÖPNV auch in Hessen in ein neues Licht gerückt: Mehr denn je wird deutlich, wie wichtig ein gut funktionierender ÖPNV für alle ist. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) engagiert sich daher mit Nachdruck für die Verkehrswende in Hessen und will den ÖPNV weiter ausbauen und innovativ gestalten. Für das Gelingen sind sowohl die Finanzierung als auch die Personalgewinnung wichtige Themen der Branche.

Hessisches Mobilitätsfördergesetz

Umweltgerechte Mobilität ist eines der zentralen Themen für den ÖPNV und die hessische Wirtschaft. Steigende Pendlerzahlen und Bevölkerungswachstum in der Metropolregion auf der einen Seite und eine eher schrumpfende Bevölkerung in anderen Landesteilen auf der anderen Seite müssen durch die Unternehmen und Aufgabenträger bewältigt und gestaltet werden. Der VDV begrüßt hierbei ausdrücklich das neue Hessische Mobilitätsfördergesetz. Das Gesetz hat mit 50 Mio. Euro für den ÖPNV nahezu das gleiche Volumen wie zuvor. Eine Frage für die Branche bleibt: Wie wird der weitere Entwicklungspfad bei der Dotierung? Neu enthalten und sehr positiv für die Branche ist die Tatsache, dass künftig auch Erneuerungsinvestitionen in die Infrastruktur gefördert werden. Der ÖPNV braucht jedenfalls diese Unterstützung für die Kommunen, um das geschaffene Verkehrssystem zu erhalten, aber auch dafür, die Mobilität neu zu denken.

Beim bundesgesetzlichen Rechtsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) warb die VDV-Landesgruppe Hessen bei der von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geführten Landesregierung für einen Konsens bei einem Pooling-Tatbestand, der aber ÖPNV-integriert sein muss. Einen etwaigen parallelen Systemzugang zum motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Abschaffung der Rückkehrpflicht beim Mietwagen lehnt der VDV in Hessen ab. Bei der Landesregierung warb man indes dafür, dass sich das Land Hessen über den Bundesrat einer solchen Konsensposition anschließt.

Beim VDV in Hessen zur Mobilität im Dialog: Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) Jens Deutschendorf



Wiedersehen mit der Branche in Hessen: VDV-Ehrenpräsident Jürgen Fenske im Gespräch mit Matthias Kalbfuss

Herbstlicher Branchentreff

Im Oktober des Jahres 2019 lud die ÖPNV-Branche wie im Jahr zuvor zu ihrem herbstlichen Branchentreff, dieses Mal nach Offenbach am Main. Das bekannte Konzert- und Veranstaltungszentrum Capitol bot den passenden Rahmen für einen gelungenen Abend. Der Vorsitzende der VDV-Landesgruppe, Matthias Kalbfuss, und die Sprecherin der Geschäftsführung der Offenbacher Verkehrsbetriebe GmbH (OVB), Anja Georgi, begrüßten gemeinsam zahlreiche Gäste aus der Branche, der Politik sowie von den Hochschulen, die der Einladung gern gefolgt waren – darunter auch VDV-Ehrenpräsident Jürgen Fenske. Inhaltlich diskutiert wurde das Hauptthema Elektrobuse in der Praxis anhand des Beispiels Offenbach als der kleinsten Großstadt Deutschlands. Fazit des gelungenen Abends: Die schnell wachsende Stadt Offenbach investiert weiter in ein gut ausgebautes und elektrifiziertes Nahverkehrssystem, um Probleme der Verkehrsbelastung und der Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen.

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

Neue Wege in Niedersachsen/Bremen

Auch 2019 wurde die Verkehrsbranche wieder vor große Herausforderungen gestellt. Mit neuen Ideen und Kooperationen und einer ordentlichen Portion Mut zur Veränderung konnten neue Wege beschritten werden.

Der Fachkräftemangel hat nun auch die ÖPNV-Branche erreicht. In vielen Verkehrsunternehmen (VU) im Norden kam es dadurch zu großen Personalengpässen. Kurzfristige Dispositionen oder an einigen Stellen sogar Fahrtausfälle waren die Folge. Auf der Suche nach neuen Möglichkeiten, dem Fachkräftemangel zu begegnen, wurden neue Kooperationen geschlossen. Vielerorts konnten Partnerschaften entstehen. Beispielsweise in Göttingen haben sich knapp 20 Menschen durch eine berufliche Weiterbildung für die Arbeit am Steuer eines Busses qualifiziert. Nach der von der Agentur für Arbeit finanzierten Weiterbildung konnten sie somit als Busfahrer bei den Göttinger Verkehrsbetrieben (GöVB) einsteigen.

Auch die bereits 2018 begonnene Reaktivierung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) setzt sich fort. Nach rund vierjähriger Planungs- und Bauzeit konnte im Juli 2019 der Personenverkehr auf der Strecke Bad Bentheim–Quendorf–Nordhorn–Neuenhaus wieder aufgenommen werden. Eine bereits in den ersten Monaten festgestellte hohe Fahrgastnachfrage bestätigt den Erfolg dieser Reaktivierung.



Reaktivierung im SPNV führt zur hoher Fahrgastnachfrage

Ferner wurden auch in Hannover neue Wege beschritten. Am ersten Adventssamstag wurde erstmalig ein kostenloser Nahverkehr angeboten. Im gesamten Großraum-Verkehr Hannover (GVH) konnten Fahrgäste kostenlos Busse und Bahnen nutzen und somit an diesem Tag auf ihr Auto verzichten. Ein aufwendig geplanter Testpilot: An diesem Tag wurden wesentlich mehr Fahrzeuge und wurde mehr Personal als an anderen Samstagen benötigt. Zwischen 50 und 100 Prozent mehr ÖPNV war auf Hannovers Straßen und Schienen unterwegs – mit vollem Erfolg.

Den Weg für ähnliche Projekte ebneten auch zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten. Ob Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) der Europäischen Union oder die Busförderung des Landes: Die Erneuerung der Busflotten konnte im Jahr 2019 erheblich vorangetrieben werden. Hierbei spielten die unterschiedlichen Antriebstechniken keine Rolle. Unabhängig davon wurden sowohl im Eisenbahnverkehr als auch im Busverkehr weitere Versuche mit alternativen Antriebstechniken unternommen.

Osnabrück testete erstmalig autonomes Fahren: Das autonome Fahrzeug „Hubi“ der Stadtwerke Osnabrück drehte auf betriebseigenem Gelände im Sommer 2019 seine Runden. Hubi fährt fahrerlos, hoch automatisiert und elektrisch. Im Fahrzeug selbst finden sechs Personen einen Sitzplatz, ein Rollstuhl oder ein Kinderwagen passt auch noch hinein.



Der autonom fahrende Bus „Hubi“ in Osnabrück

Ein Wermutstropfen bleibt weiterhin der Bereich der Digitalisierung. Diese kam auch 2019 nur schleppend voran; hier sind alle Mitglieder der Branche gefragt.

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

Fridays-for-Future-Aktivisten als Treiber des ÖPNV und der Kampf im Norden mit den Finanzierungslücken beim Wandel zum (noch) klimafreundlicheren ÖPNV

Während Hamburg visionär denkt und im Rahmen der Metropolenkonferenz über die zukünftige (klimaneutrale) Mobilität in der Metropolregion diskutiert, tun sich die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein auch weiterhin schwer mit der Finanzierung eines zukunftsfesten, alternativ angetriebenen und attraktiven ÖPNV-Angebotes.

Hamburg

Der Höhepunkt der Arbeit der Landesgruppe lag zweifellos in der Vorbereitung und Begleitung der Metropolenkonferenz am 26. September im Klimazelt auf dem Hamburger Rathausmarkt, an der über 200 geladene Gäste aus Politik, Verwaltung, Verkehrsbranche und Gesellschaft teilgenommen haben. Neben Impulsen aus den Städten Wien und Zürich zu den dortigen modernen ÖPNV-Systemen galt die Aufmerksamkeit insbesondere der gemeinsamen Teilnahme von Hamburgs Erstem Bürgermeister Peter Tschentscher und Deutschlands Gesicht von Fridays for Future Luisa Neubauer auf dem Podium, auf dem sich wie erhofft ein interessanter und ebenso hart wie konstruktiv geführter Schlagabtausch entwickelte. Inhaltlich ging es um das gerade verabschiedete Klimapaket der Bundesregierung sowie um die angebotsorientierte Ausweitung des ÖPNV in Hamburg und die Frage, wie und wie schnell Hamburg Klimaneutralität schaffen könne. Die Landesgruppe begrüßt die Initiativen zum sog. Hamburg-Takt.



Mecklenburg-Vorpommern

Die Unzufriedenheit der Verkehrsunternehmen (VU) mit der Verkehrspolitik der Landesregierung ist nach wie vor groß. Die schwierige Situation durch die schon zuvor ebenso unsichere wie unzureichende Finanzierung des ÖPNV hat sich durch die beschlossene Neuordnung der Kommunalfinanzierung nochmals verschärft, weil für den ÖPNV keine Zweckbindung der Mittel im neuen Finanzausgleichsgesetz (FAG) verankert werden soll. Ein Teilerfolg konnte dahingehend erzielt werden, dass ein Anteil der ehemaligen Entflechtungsmittel in Höhe von 15 Mio. Euro, allerdings undynamisiert,

für investive Maßnahmen im ÖPNV gebunden wurde. Es ist und bleibt Aufgabe der Landesgruppe, die Landespolitik nicht aus der Pflicht zu entlassen, sich in Ansehung des Klimawandels endlich und nachdrücklich um die großen Herausforderungen der dringend erforderlichen Verkehrswende zu kümmern. Überfällig ist ein grundsätzliches verkehrspolitisches Umdenken als Voraussetzung für ein leistungsfähiges und ökologisch verträgliches Verkehrssystem – sowohl für eine hinreichende soziale Teilhabe auch im ländlichen Raum als auch für nachhaltigen Tourismus.

Schleswig-Holstein

Maßgeblich eingebracht hat sich die Landesgruppe bei der Frage einer Nachfolgeregelung für die auslaufenden Entflechtungsmittel. Hier konnte erreicht werden, dass die bisherigen Mittel über die künftigen Umsatzsteueranteile nicht nur gesetzlich abgesichert sind, sondern ab 2021 mit 2 Prozent jährlich sogar dynamisiert werden. Immer noch Sorgen bereitet den Unternehmen die hartnäckige Weigerung, mit Landesmitteln die Anschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben und deren Infrastruktur effektiv zu fördern, was auch mit Blick auf die beschlossene EU-Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) alternativlos ist. Zudem erfahren die Pläne des landesweiten Ausbaus des ÖPNV-Angebots neuerdings faktische Grenzen auch durch den Mangel an Fahrpersonal. Der ÖPNV hat auch weiterhin nicht den politischen Stellenwert, den er benötigt, um die vorhandenen Probleme in den Griff zu bekommen. Hinsichtlich des schwelenden Glyphosatproblems waren die Bemühungen der Landesgruppe trotz erstinstanzlichen Erfolges leider nicht von Erfolg gekrönt. Aus rein politischen Gründen sitzt das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND SH) das Erlassproblem zulasten der betroffenen nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) über die Einlegung von prozessualen Rechtsmitteln einfach aus.

Dr. Joachim Schack

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

1 Mrd. Euro für Erneuerung und Digitalisierung der kommunalen Schiene in NRW

Es ist ein großer Erfolg, an dem lange gearbeitet wurde: NRW macht den Weg frei für ein „System-Upgrade“ seiner Stadt- und Straßenbahnnetze. Das Land stellt dafür bis 2031 1 Mrd. Euro zur Verfügung. Die dadurch entstehende Planungs- und Finanzierungssicherheit ermöglicht den Verkehrsunternehmen (VU) und Kommunen eine vorausschauende Erneuerung und Digitalisierung ihrer Infrastruktur ganz im Sinne der Verkehrswende.

Anfang Juli 2019 unterzeichneten NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst sowie die Vorstände und Geschäftsführer von 15 VU eine Vereinbarung, die für den ÖPNV in NRW eine grundlegende Veränderung bedeutet: Für die Grunderneuerung der Infrastruktur von Stadt- und Straßenbahnen stellt das Land 1 Mrd. Euro bis zum Jahr 2031 zur Verfügung. Diese Förderung ist der Einstieg in die langfristige Bestandssicherung der Stadtbahnssysteme in NRW.

Mammutaufgabe Erneuerung

Bei den Stadtbahnssystemen in NRW hatte sich, mehr noch als bei anderen Verkehrsträgern, über die vergangenen Jahre ein erheblicher Erneuerungsbedarf aufgebaut. Bereits im Jahr 2012 hatte der VDV NRW diesen Bedarf untersuchen lassen und offengelegt, welcher Erneuerungsbedarf bestand und dass Unternehmen und Kommunen nur in der Lage gewesen wären, rund ein Viertel des notwendigen Bedarfs zu finanzieren. Ein weiteres, vom Land beauftragtes Gutachten hat einen Investitionsbedarf von insgesamt rund 8 Mrd. Euro bis 2031 ermittelt. Das Abarbeiten des aufgelaufenen Erneuerungsbedarfs und die langfristige Sicherung der ÖPNV-Infrastruktur sind aus Sicht des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die drängendsten Probleme für die nordrhein-westfälischen VU: Eine Mammutaufgabe, die, wie der aufgelaufene Sanierungsstau zeigt, die Unternehmen und die sie tragenden Kommunen allein

überfordern würde. Diese Aufgabe können die VU durch die nun hergestellte Planungs- und Finanzierungssicherheit systematisch angehen.

Paradigmenwechsel bei der Förderung

Die Allokation der Fördermittel könnte dabei richtungsweisend für andere Bundesländer sein: Die beteiligten Unternehmen haben dem Land einen Vorschlag zur Aufteilung der Fördermittel in Form eines prozentualen Verteilungsschlüssels gemacht; das Land hat diesen Vorschlag angenommen. Innerhalb dieses Verteilungsrahmens entscheiden die Unternehmen selbst, zu welchem Zeitpunkt und für welche Gewerke sie die Mittel in Anspruch nehmen. Allerdings sind die Unternehmen gehalten, kurzfristig einen Maßnahmenplan aufzustellen. Er beschreibt die geplanten Erneuerungsmaßnahmen und deren Zeitpunkt. So werden nicht nur Entscheidungswege verkürzt und wird Bürokratie abgebaut, sondern es wird auch ein kontinuierliches Monitoring sichergestellt. Der relativ hohe Eigenanteil von 60 Prozent stellt sicher, dass die Mittel dafür ausgegeben werden, wofür sie bestimmt sind, und dass keine unnötigen Projekte Priorität genießen. So können Unternehmen und Kommunen projektscharf die Höhe der bis zum Jahr 2031 aufzubringenden Eigenmittel weit im Voraus und verlässlich kalkulieren. Dass auch der Bund nunmehr plant, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ebenfalls für die Förderung von Erneuerungsinvestitionen zu öffnen, ist nicht zuletzt der gemeinsamen Arbeit des VDV und des Landes NRW zu verdanken.

Mit diesem Schritt, auf den der VDV NRW lange hingearbeitet hat, hat die NRW-Landesregierung die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV in NRW langfristig gesichert und das Land als Wegbereiter der Verkehrswende mit Vorbildcharakter positioniert.

Volker Wente

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen

T 0221 57979-138

wente@vdv.de

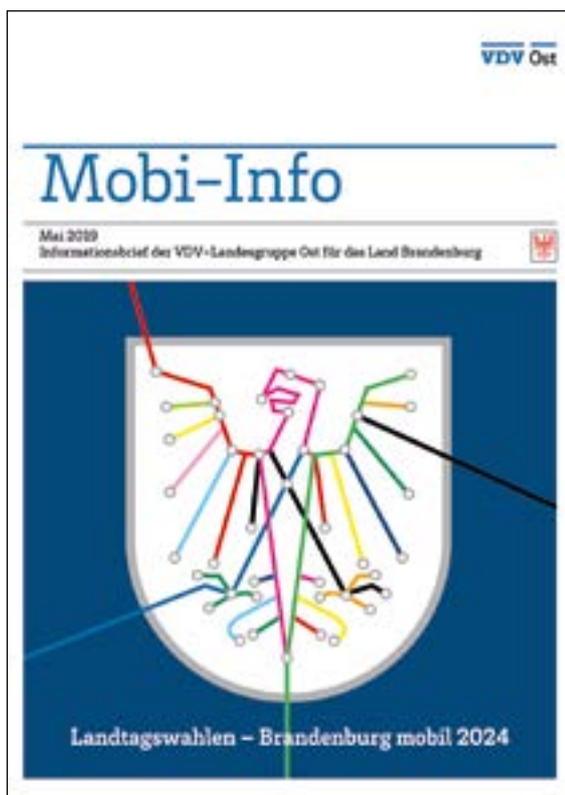


Landesgruppe Ost: Verkehrswende zwar gewollt, aber unterfinanziert

Nicht nur bei den Landtagswahlen in Brandenburg spielte die Verkehrswende eine Rolle. In allen Ländern wächst die Bedeutung von Mobilität. Fragezeichen bei der Finanzierung.

Brandenburg: Landtagswahlen

Im September 2019 wurde in Brandenburg ein neuer Landtag gewählt. Unsere Kernforderungen waren die schnelle Realisierung der vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen im Schienenpersonenverkehr (SPNV) – Stichwort: Projekt i2030 –, die Dynamisierung der Mittel für den kommunalen ÖPNV, die Verstetigung und Aufstockung der Mittel für die Straßenbahnen/O-Busse und für das System PlusBus sowie ein nennenswerter Einsatz des Landes für den SGV. Viele unserer Forderungen wurden im Koalitionsvertrag berücksichtigt. Mit der neuen Spitze des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) sowie mit den Fraktionen im Landtag beginnen bereits Gespräche, wie die Ziele schnell umgesetzt werden können. Offen ist derzeit die Nachfolgeregelung für das Entflechtungsgesetz (EntflechtG).



Weil wir Veränderungen bei der Gestaltung von Mobilität wollen, haben wir uns 2019 als Unterstützer der Volksinitiative für eine Verkehrswende angeschlossen.

Berlin: sowohl als auch

In Berlin begleiten wir die Diskussion um die Senkung der Fahrpreise (Stichwort: 365-Euro-Ticket) einerseits und die Debatte um den Ausbau des Straßenbahn- und U-Bahn-Systems andererseits. Beides gleichzeitig zu realisieren macht wenig Sinn und ist wegen der finanziellen Ressourcen sowie insbesondere der Planungskapazitäten auch wenig realistisch. Wenn Berlin den Weg gehen will, den Wien exemplarisch vorgezeichnet hat, dann auch mit den gleichen Schritten: Erst massiver Ausbau des ÖPNV (über Jahrzehnte!), dann möglicherweise Tarifmaßnahmen. Auf keinen Fall umgekehrt!

Sachsen-Anhalt

Im letzten Moment ist die Koalition nun doch noch an ihren eigenen Zielen gescheitert: Die im Koalitionsvertrag festgeschriebene Umwandlung der Mittel für den Ausbildungsverkehr von Regionalisierungsmitteln zu Landesmitteln wird auch im letzten Haushalt der Wahlperiode voraussichtlich nicht umgesetzt. Enttäuschend. Damit fehlen dem Gesamtsystem ÖPNV jährlich 31 Mio. Euro.

Verkehrswende wird so nicht gelingen. Wie es gehen könnte, haben wir unter dem Titel „Faktor 2“ beispielhaft für Magdeburg durchgerechnet. Eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen wäre möglich, bedarf aber einer Investitionsoffensive in Höhe von rund 400 Mio. Euro innerhalb der nächsten zehn Jahre. Im nächsten Jahr sind wieder Landtagswahlen und wir sind gespannt, ob die nächste Landesregierung die Verkehrswende mit mehr Schwung umsetzen wird.

Werner Faber

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

Wichtige Weichenstellungen für den ÖPNV in Sachsen und Thüringen

Im Jahr 2019 konzentrierte sich die Landesgruppe Sachsen/Thüringen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit Blick auf die Landtagswahlen in beiden Freistaaten auf die Kommunikation der notwendigen Verkehrswende mit einer Vielzahl von Veranstaltungen und persönlichen Gesprächen mit Entscheidern und Multiplikatoren. Dabei wurde der kausale Zusammenhang von Klimaschutz und Verkehrswende hin zu Bussen und Bahnen und zum SGV verdeutlicht. Erfreulich war, festzustellen, dass sich diese Thematik inzwischen auch in den Wahlprogrammen und bei den Wahlkampfauftritten der Kandidaten der demokratischen Parteien wiederfand. Nun gilt es, dass den Worten endlich auch Taten folgen.

Die zu starke Fokussierung auf Tarifthemen in Form von stark abgesenkten Tarifangeboten (Stichwort 365-Euro-Ticket) wurde zum Anlass genommen, fachlich darauf hinzuweisen, dass solche Flatrate-Angebote als Voraussetzung in städtischen Räumen umfassende Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur, in ländlichen Räumen aber vor allem einen massiven Angebotsausbau erfordern. Mit dem Konzept PlusBus/Takt-Bus bzw. mit landesbedeutsamen Buslinien ist hier der erste notwendige Schritt getan. Hierzu hat unsere Landesgruppe umfassende konzeptionelle Arbeit geleistet. Dies alles muss durch eine ausreichende, gesicherte, verstetigte und dynamisierte Finanzierung von Investitionen und Betrieb gesichert sein. Dazu erarbeitete unsere Landesgruppe fundierte Expertisen.

Einen weiteren Schwerpunkt bildete das konzeptionell untersetzte Engagement für die Entwicklung alternativer emissionsfreier Antriebe im Busverkehr. Da der batterie-elektrische Antrieb derzeit nicht für alle Anwendungsfälle, vor allem nicht im Regionalverkehr, geeignet erscheint, orientierten sich vor allem die Thüringer VDV-Mitglieder im engen Schulterschluss mit den Thüringer Fachministerien, der Bauhaus-Universität Weimar und der mittelständischen Industrie auf die Wasserstofftechnik in Form der Brennstoffzelle bzw. des Wasserstoffverbrennungsmotors. Eine wichtige Rolle in der verkehrspolitischen Arbeit nahm auch die erfolgreiche Veranstaltung im Rahmen der Kampagne „Deutschland mobil 2030“ in Leipzig ein, die für den gesamten mitteldeutschen Raum in Stadt und Land wichtige Impulse setzte.

Die VDV-Strategie zur Streckenreaktivierung von Eisenbahnstrecken fand ihre Umsetzung in entsprechenden Konzepten für eine Unstrut-Saale-Orla-Bahn zur Umlanderschließung der Wachstumsstadt Jena und in dem vor allem für den SGV bedeutsamen Lückenschluss Blankenstein/Saale-Marxgrün.

Die Aktivitäten der VDV-Landesgruppe für das Themenfeld SGV wurden durch den bestehenden Runden Tisch Schienengüterverkehr Thüringen von Akteuren der Branche (Verkehrsunternehmen (VU) und Infrastrukturunternehmen, Spediteure, verladende Wirtschaft) weitergeführt. Durch die erfolgreiche Landesgruppenarbeit in diesem Bereich konnten dank der nun zur Verfügung stehenden Landesmittel einige Vorhaben zur Sicherung der Infrastruktur von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) im SGV realisiert werden.



Verkehrspolitische Diskussionsrunde des sächsischen VDV mit Staatsminister Martin Dulig

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

Viel Gegacker um das „goldene Ei“ Nahverkehrsgesetz in Rheinland-Pfalz und saarländischer Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz

In den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Saarland schreitet die Verkehrswende langsam, aber stetig voran. Die Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen für einen starken ÖPNV hat in beiden Ländern begonnen.

Rheinland-Pfalz

Wieder ist ein Jahr vergangen und die Novellierung des Landesgesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz (NVG)) in Rheinland-Pfalz ist nicht abgeschlossen. Laut Staatssekretär Andy Becht wird es „ein goldenes Ei“. Die betroffenen Institutionen wie z. B. Verkehrsunternehmen (VU), Verbände und Verbände wurden bisher in den Prozess nicht miteinbezogen. Wie golden und groß dieses „Ei“ werden wird, bleibt abzuwarten. Fest steht, dass die Finanzierungsströme neu geordnet und die Organisationsstruktur überarbeitet wird. Angekündigt ist, dass ein Landesnahverkehrsplan bis 2022/2023 erarbeitet wird und in Kraft treten soll. Damit wird eine langjährige Forderung der Landesgruppe umgesetzt und der gesamte ÖPNV zur Pflichtaufgabe erklärt. Die Landesgruppe ist gespannt, wie das „goldene Ei“ aussehen und mit welchen finanziellen Mitteln es ausgestattet sein wird. Eine auskömmliche und dynamisch steigende Finanzierung ist für die Zukunft des ÖPNV unabdingbar.

Ein länderübergreifendes Thema beschäftigt die Landesgruppe Südwest stark: Der Fachkräftemangel spitzt sich immer weiter zu und jedes VU spürt bereits mehr oder weniger deutlich die Auswirkungen. Hier müssen schnelle Lösungen her. Dies erkennt auch das Land und geht der Forderung der Landesgruppe nach, einen runden Tisch einzuberufen, um mit allen Akteuren ressortübergreifend ins Gespräch zu kommen und Maßnahmen zu definieren. Ohne einen hinreichenden Personalstand können Konzepte wie z. B. das „ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord“, welches eine erhebliche Angebotsausweitung vorsieht, nicht umgesetzt werden.

Wie innovativ rheinland-pfälzische Unternehmen sind, wird gut an den Bestrebungen der Einführung eines autonom fahrenden Transportsystems (Automated Guided Vehicle (AGV)) der BASF in Ludwigshafen sichtbar. Ein weltweit bisher einmaliges System, welches Güter von der Schiene auf dem Werksgelände in Rekordzeit völlig autonom zu ihren Bestimmungsorten liefert. Dies beeindruckt die Branche genauso wie die Landespolitik. Das AGV war der heimliche Star auf dem alle zwei Jahre in Berlin stattfindenden Heimatfest der rheinland-pfälzischen Landesregierung, bei dem die Landesgruppe wieder vertreten war (siehe Abbildung.)



Rheinland-pfälzisches Sommerfest „Heimat 19“ in Berlin mit Ministerpräsidentin Malu Dreyer

Saarland

Das Saarland hat seit dem 1. Januar 2019 für zwei Jahre den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz (VMK). Eine Chance, dem Umweltverbund auch im Autofahrerland Saarland mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Seit drei Jahren wird viel Arbeit in den neuen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland (VEP ÖPNV) gesteckt. Nach der Bestandsaufnahme wurden Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV entwickelt, u. a. die Weiterentwicklung der Landesbus- und Schienennetze. Zusätzliche Produkte wie Plus- und Expressbusse, die die Landeszentren besser verbinden sollen, werden erarbeitet. Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird durch ein neues S-Bahn-Netz und einige Reaktivierungen beachtlich erweitert.

Ein Handlungsfeld im VEP ÖPNV ist die Tarifreform. Der ÖPNV soll für die Kunden attraktiv und somit auch bezahlbar sein. Dafür entwickelt das Land sog. Flatrate-Tarife. Das Verkehrsministerium hat den Aufgabenträgern nun einen Pakt angeboten: Das Land übernimmt ab 2021 alle Kosten der Tarifreform und der ausgesetzten Tarifsteigerungen für 2020. Im Gegenzug sollen die Gemeinden und Kreise das ÖPNV-Angebot verbessern und ausbauen. Ein erster Erfolg für die Stärkung des ÖPNV.

Marie-Theres Wölki

Geschäftsführerin

VDV-Landesgruppe Südwest

T 06131 126861

woelki@vdv.de

VDV-Organisationen

Alles andere als trivial: Die Weiterbildung der Zukunft ist „trial“

Digitalisierung und Automatisierung sind die treibenden Kräfte hinter veränderten Anforderungen und Prozessen in der Arbeitswelt, nicht nur im öffentlichen Verkehr (ÖV). Sie machen eine stetige Qualifizierung von Beschäftigten bedeutsamer denn je und innovative Modelle beruflicher Weiterbildung dringend notwendig. Für mehr Nachhaltigkeit, Dynamik und Durchlässigkeit steht das Modell der trialen Weiterbildung. Was verbirgt sich dahinter?

Wie können neuartige Kompetenzen gestärkt, können Fachkarrieren stärker gefördert und kann Praxiswissen handlungsorientiert vermittelt werden? Mit diesen Fragen sieht sich eine stetig wachsende Zahl von Unternehmen konfrontiert.

Neue Herausforderungen bedürfen oftmals neuer Herangehensweisen. So hat die VDV-Akademie im Rahmen eines vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) ausgerufenen Innovationswettbewerbs ein vielversprechendes Modell entwickelt: die triale Weiterbildung.

Von der dualen Berufsausbildung zur trialen Weiterbildung

In begrifflicher Anlehnung an die duale Berufsausbildung bilden nicht zwei, sondern drei Institutionen das Herzstück der beruflichen trialen Weiterbildung: Verkehrsunternehmen (VU), Hochschulen und Industrieunternehmen. Sie entsenden Beschäftigte und Studierende, die im Rahmen sog. Lern- und Lernortkooperationen zusammenkommen. Gemeinsam erarbeiten sie Projektaufgaben und Fragestellungen, die über die Grenzen des eigenen Bezugsortes hinausreichen und komplexe und kreative Lösungsansätze erfordern. Im Fokus stehen ein starker Praxisbezug und die problemorientierte Betrachtung von übergeordneten Zusammenhängen. Diese zeitlich befristeten Kooperationen werden als Module in berufliche Aufstiegsfortbildungen, die Beschäftigte von VU absolvieren, integriert.

Der hierbei entstehende Austausch fördert nicht nur gewinnbringende Perspektivwechsel, sondern auch die Reflexion der eigenen Sichtweise. Wissenstransfer in die Lernprozesse hinein und Technikdiffusion werden begünstigt, interdisziplinäre Netzwerke entstehen. Das Lernen findet dabei nicht nur analog, sondern auch digital im virtuellen Umfeld statt: auf der Webseite der Digitalen Mobilitätsakademie (DMA), einer Onlinelernplattform für die gesamte Branche.

Neue Aufstiegsfortbildungen für mehr Durchlässigkeit unserer beruflichen Bildungswege

Der sog. Deutsche Qualifikationsrahmen (DQR) bietet mehrere Segmentierungsmöglichkeiten der Berufsbildung, die mit IHK-Abschlüssen enden. Sinn macht es allemal, ähnlich wie es der IT-Sektor

seit fast zehn Jahren macht, ein kohärentes, alle Aus- und Fortbildungsstufen des DQR umfassendes System beruflicher Bildung für den Mobilitätssektor zu entwickeln und mit Leben zu füllen. Dies werden wir in den kommenden Jahren umsetzen.

Für den gewerblich-technischen Bereich der Branche werden wir zum Bildungslückenschluss zwischen der dualen Berufsausbildung und der Meisterebene auf DQR-Stufe 5 eine Aufstiegsfortbildung „Spezialist Elektroniker/Mechatroniker Mobilität“ entwickeln. Dies ist eine eher niedrigschwellige, aber dennoch sehr anspruchsvolle berufliche Weiterbildung, die das Ziel verfolgt, Beschäftigte im Anschluss an ihre Berufsausbildung so zu fördern, dass sie in ihrem spezifischen unternehmerischen Tätigkeitsfeld wesentlich schneller als heute befähigt werden, selbstständig handlungsfähig werden.

Auf der jüngst vom BMBF „Master Professional“ benannten DQR-Stufe 7 werden wir eine strategisch ausgerichtete Aufstiegsfortbildung für zukünftige Systemmanager/Mobilitätsstrategen in unseren Unternehmen entwickeln. Sie werden befähigt, mit einem Mix aus technischen, betriebswirtschaftlichen, personalen und IT-Kompetenzen die unternehmerischen prozessualen technischen und datengetriebenen Netzwerke zu „bauen“, damit die Mobilität der Zukunft realisiert werden kann.

Gemeinsam mit Fachleuten aus verschiedenen Fachbereichen der Mobilitätsunternehmen, mit Hochschulen und Industrieunternehmen hat die VDV-Akademie dieses Modell entwickelt. Die ersten Qualifizierungsmaßnahmen werden 2022 starten.

Michael Weber-Wernz

Geschäftsführer VDV-Akademie e. V. und GmbH
T 0221 57979-171
weber-wernz@vdv.de

(((eTicket Deutschland geht in die nächste Generation

Mit gleich zwei großen Projekten bereitet der VDV eTicket Service (VDV-ETS) die nächste Generation von (((eTicket Deutschland vor. Mit dem diesjährigen Aufbau des Mobile Ticketing Crypto Service (Motics) wird ein weltweit einmaliges Sicherheitssystem für Handytickets etabliert. Zusätzlich haben die Arbeiten an der nächsten Generation der VDV-Kernapplikation und dem zugehörigen neuen Sicherheitsmanagement begonnen.

Laut Statistischem Bundesamt gab es 2019 in Deutschland 807 Unternehmen im Linienverkehr mit Bus und Bahn. Davon sind 436 (54 Prozent) Teilnehmer an (((eTicket Deutschland. Betrachtet man die Ballungsgebiete, in denen (((eTicket Deutschland weitestgehend verfügbar ist, befördern die (((eTicket-Deutschland-Teilnehmer rund 85 Prozent der ÖPNV-Nutzer, die in ihrem Alltag regelmäßig den Nahverkehr nutzen. Dies zeigt sich u. a. an der weiter wachsenden Zahl von aktiven Chipkarten, die innerhalb eines Jahres erneut um über 13 Prozent von 13,5 Mio. auf 15,3 Mio. Stück gestiegen sind. Dieser Trend wird sich zukünftig mit hoher Wahrscheinlichkeit fortsetzen. In den Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte werden Digitalisierung und neue Mobilitätskonzepte zügig vorangetrieben. Ein einfacher Zugang zum ÖPNV durch ein einfaches Ticket ist dabei in allen Maßnahmen ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende.

Das Handyticket schnell und sicher kontrollieren

Während ein Stammgast des ÖPNV heute in der Regel das (((eTicket auf der Chipkarte bei sich trägt, ist der schnelle und einfache Kauf des Tickets via Smartphone der attraktivste Weg für den Gelegenheitsnutzer. Parallel ist aus der Finanzbranche zu beobachten, dass Bankkarten zunehmend virtuell auf dem Smartphone hinterlegt werden. Daher bieten auch bereits erste Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen ihr Zeitkartensortiment via App an.

Insgesamt wird die Zahl der Fahrgäste, die das eigene Smartphone als Ticketmedium nutzen, in den kommenden Jahren weiter steigen. Im Durchschnitt verzeichneten die großen Verbundräume in den vergangenen Jahren ein jährliches Wachstum von über 25 Prozent im Vertriebskanal Handyticket. Diese für den Kunden erfreuliche Entwicklung stellt für die Ticketprüfung aber eine zunehmende Herausforderung dar. Schon heute können voll besetzte Fahrzeuge mit höherer Anzahl von Handyticketnutzern nicht mehr vollständig zwischen zwei Haltestellen kontrolliert werden. Die Darstellung des Handytickets als 2D-Barcode erfordert aufgrund des fehlenden Kopierschutzes die elektronische Ticketprüfung via Kontrollgerät und den manuellen Abgleich eines ID-Mediums mit den Ticketdaten. Nur durch diesen zeitaufwendigen Ablauf kann bisher sichergestellt werden, dass das Ticket auch ein Original und nicht eine von Hunderten oder Tausenden Kopien ist.

Die Lösung zur schnellen und sicheren Kontrolle von Handytickets ist der VDV-Barcode mobile⁺. Diese neue Sicherheitstechnologie sichert Ticket und App kryptografisch ab, sodass diese weder kopierbar noch anderweitig veränderbar sind.



Damit kann das Handyticket genauso schnell elektronisch kontrolliert werden wie die Chipkarte. Um diese Technologie der ÖPNV-Branche zur Verfügung zu stellen, baut der VDV-ETS dieses Jahr den Motics auf. Dieses neue zentrale System ist das Bindeglied zwischen dem Sicherheitsmanagement von (((eTicket Deutschland und dem Smartphone des Fahrgastes. Mithilfe des Motics wird ab Ende 2020 jedes Smartphone zum sicheren Nutzermedium. Es wird der deutschen ÖPV-Branche gehören und unabhängig von Hersteller, Betriebssystem oder Mobilfunkanbieter funktionieren.

Europa wächst technisch zusammen

Aus dem erfolgreichen Forschungsprojekt „European Travellers Club“ (ETC), das den grenzüberschreitenden Verkehr mithilfe des Account Based Ticketings (ABT) erprobte, ist ein Nachfolgeprojekt entstanden. Unter Federführung des Aachener Verkehrsverbunds (AVV) wird das Projekt „Easy Connect“ das Einsatzgebiet von ABT auf die Regionen zwischen Maastricht und Köln erweitern. Mithilfe einer gesicherten ID können Fahrgäste aus den beteiligten Ländern den ÖPNV auf beiden Seiten der Grenze mit ihren gewohnten Chipkarten bzw. Apps nutzen. Auch bei Easy Connect wird der VDV-Barcode mobile⁺ eine zentrale Rolle spielen. Mithilfe des Motics werden z. B. deutsche Kunden in der Lage sein, ein Ticket via App zu kaufen, sich dieses für die Kontrolle als dynamischen Barcode anzeigen zu lassen und in Maastricht durch das Auslesen des Tickets via Near Field Communication (NFC) die Gates am Bahnhof zu öffnen. Das Projekt Easy

Connect wird eng durch den VDV-ETS und auf europäischer Ebene durch die Smart Ticketing Alliance (STA) begleitet. Sowohl die Erkenntnisse zum ABT als auch zum VDV-Barcode mobile⁺ sollen für zukünftige deutsche und europäische Ticketing-Anwendungen in die internationale Standardisierung einfließen.

Vorbereitungen für die Zukunft

Das aktuelle Sicherheitsmanagement von ((eTicket Deutschland wurde 2006 in Betrieb genommen und schützt heute zuverlässig die Tickets auf über 15 Mio. Chipkarten vor Fälschung und Manipulation. Spätestens 2026 laufen die kryptografischen Hauptschlüssel ab und müssen erneuert werden. Im Zuge der Erneuerung werden nicht nur neue Schlüssel installiert, sondern das gesamte Sicherheitsmanagement wird auf den aktuellen Stand der Technik gehoben, um im besten Fall wieder für 20 Jahre die Sicherheit des elektronischen Ticketings in Deutschland zu gewährleisten. Da weder die Erneuerung der Schlüssel noch die geplante Verbesserung des Sicherheitsmanagements mit der bestehenden Sicherheitsinfrastruktur abwärtskompatibel ist, hat der VDV-ETS das Projekt VDV-KA 3.0.0 begonnen. In diesem Zusammenhang wird der deutsche Standard für elektronisches Fahrgeldmanagement in seine nächste Generation überführt. Übergeordnete Ziele sind die Reduzierung von Komplexität, die Erhöhung von Geschwindigkeit und die Reduzierung von Kosten. Neben mehreren technischen Änderungen wird die Spezifikations-sprache von Deutsch auf Englisch wechseln. Um den deutschen EFM-Standard zukunftsfähig zu halten und der Industrie, die zunehmend fremdsprachige Entwickler beschäftigt, keine sprachliche Barriere entgegenzustellen, haben die ((eTicket-Deutschland-Teilnehmer letztes Jahr entschieden, die Spezifikations-sprache zu wechseln. Gleichzeitig ist diese Entscheidung förderlich für die grenzüberschreitenden Verkehre, bei denen verschiedene E-Ticket-Standards zur Anwendung kommen und die jeweiligen Unternehmen sich austauschen müssen. Da es sich bei der VDV-KA 3.0.0 um ein Update der gesamten deutschen digitalen Vertriebsinfrastruktur des ÖPNV handelt, haben die Arbeiten bereits letztes Jahr begonnen und sind ab 2021 auf einen Migrationszeitraum von zehn Jahren angelegt.

IPSI vernetzt

Das Interoperable Produkt Service Interface (IPSI), die Datendrehscheibe zur Vernetzung bestehender Handyticketsysteme, befindet sich seit Mitte 2019 im Echtbetrieb.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der mit seinen Tarifprodukten fast ganz Hessen abdeckt, und die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben sich über IPSI vernetzt. Die KVB haben dabei die Produkte des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) eingebracht, sodass Fahrgäste aus Hessen mit der RMV-App den ÖPNV jetzt auch in der gesamten

Rhein-Sieg-Region in NRW nutzen können. Weitere Verbünde und Unternehmen haben den Anschluss an IPSI geplant bzw. die Schnittstelle bereits in Auftrag gegeben. Mit jedem weiteren Teilnehmer wächst die Attraktivität für den Fahrgast, seine lokale ÖPNV-App in andere Regionen mitzunehmen und zu nutzen.

((eTicket-Clearing ist in Betrieb

Anfang des letzten Jahres sind das Produktclearing und das Forderungsclearing als Teile der zentralen Systeme von ((eTicket Deutschland in Betrieb gegangen. Damit sind die letzten Systembausteine für interoperables Ticketing fertiggestellt. Ein durchgängiges ((eTicket von Flensburg bis Garmisch-Partenkirchen ist damit technisch möglich. Die Nutzung beider Clearingsysteme ist für ((eTicket-Deutschland-Teilnehmer wie alle zentralen Hintergrundsysteme inkludiert und ohne zusätzliche Kosten sofort verfügbar. Da alle produktverantwortlichen Teilnehmer an ((eTicket Deutschland ihre Tarifmodule in das Produktclearing einpflegen, entsteht sukzessive der Tarifserver für ganz Deutschland.

Das Produktclearing ist heute bereits Teil des Mobility-inside-Pilotsystems und versorgt als Tarifserver alle Routinganfragen der zehn teilnehmenden Regionen mit den richtigen Tarif- und Preisinformationen.

Das Vertrauen der Branche

Der VDV-ETS hat 2019 zum ersten Mal eine breit angelegte Kundenzufriedenheitsumfrage durchführen lassen. Ziel war es, herauszufinden, wie der Service gegenüber den ((eTicket-Deutschland-Teilnehmern, Herstellern und Beratern wahrgenommen wird und wo sich VDV-ETS verbessern kann. Mit einer überdurchschnittlichen Rückmeldequote von mehr als 20 Prozent über alle angefragten Branchen und Ansprechpartner hinweg konnten die beauftragten Marktforscher ein repräsentatives Ergebnis ableiten. Der VDV-ETS erhielt mit der Note 2,1 eine hohe grundsätzliche Gesamtzufriedenheit. Besonders positiv wurden Freundlichkeit und Fachkompetenz der Beschäftigten bewertet. Verbesserungswünsche kamen vor allem aus dem Kreis der Berater, die mehr individuelle Beratung erwarten. Auf Basis der Ergebnisse hat der VDV-ETS mehrere Prozesse aufgesetzt, die den Service entlang der Kundenwünsche weiter verbessern sollen und die Entwicklung in einer jährlichen Kundenzufriedenheitsumfrage evaluieren.

Nils Zeino-Mahmalat

Geschäftsführer

VDV eTicket Service GmbH & Co. KG

T 0221 716174-112

zeino@vdv.de

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

Die Stiftung Führungsnachwuchs im VDV wurde im November 1998 von Dr. Wilhelm Pällmann und Prof. Dr. Dr. Günter Girnau gegründet. Stiftungszweck ist die Qualifizierung von Führungskräften in den Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und den Unternehmen des VDV-Industrieforums. Die Studienförderung mittels Stipendien und die Qualifizierung im jährlichen Management-Symposium sind die Schwerpunkte der Stiftungsarbeit.

Management-Symposien

Die jährlichen Stiftungssymposien, regelmäßig besucht von 60 bis 80 Nachwuchsführungskräften, dienen dazu, den fachlichen Blick über den Tellerrand des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu ermöglichen. Diese Veranstaltungen, stets im Herbst an einem Wochenende durchgeführt, stoßen seit 21 Jahren auf großen Zuspruch bei den Branchenbeschäftigten.

Vom 8. bis 10. November 2019 fand das 21. Management-Symposium in Freiburg statt. Traditionell stehen am ersten Tag die Mobilitätsstrategien des örtlichen Verkehrsunternehmens (VU) und der Stadt im Vordergrund. Garniert wird das Ganze mit einem Bericht zu aktuellen Verbandsprojekten. Oliver Benz, Vorstand der Freiburger Verkehrs AG (VAG), und Ingo Wortmann, Präsident des VDV, zogen mit ihren spannenden Ausführungen die Teilnehmer in ihren Bann. Abgerundet wurde der Tag mit einem Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Corinna Salander, Universität Stuttgart, einer der renommiertesten Eisenbahn-Professorinnen in Deutschland und Europa.

Wann wird autonomes Fahren möglich sein? Mit welchen Strategien und Maßnahmen werden wir eine nachhaltige Klimapolitik durchsetzen können? Was muss getan werden, um organisationale Wirklichkeiten in ihren Entwicklungsprozessen verstehen und nachhaltig steuern zu können? Was ist eigentlich agiles Arbeiten und wie können wir es uns zu eigen machen? Das waren die zentralen Fragestellungen des zweiten Symposium-Tages. Erläuterungen und Diskussionsanreize gaben uns das Karlsruher Institut für Technologie (KIT), das Öko-Institut Freiburg, die Universität Heidelberg und die Stadtwerke München (SWM).

Am dritten Tag erläuterte das Hamburgische Welt-Wirtschaftsinstitut (HWWI) die Grundprinzipien und Konsequenzen der Digitalökonomie und die digitale Botschafterin Österreichs sprach über die Manipulationen durch die Medien. Außerdem gab es Expertenleitungen zum Umgang mit Stammtischparolen, die von rechter Seite geäußert werden.

Das 22. Symposium findet vom 6. bis 8. November 2020 in Essen statt.

Stipendiaten

Die Stiftung fördert seit vielen Jahren Branchenbeschäftigte, die ein Masterstudium absolvieren. Die meisten der in den vergangenen Jahren vergebenen Stipendien sind für das Masterstudium ÖPNV und Mobilität an der Universität Kassel vergeben worden. Das von der Hochschule, der VDV-Akademie und der Stiftung entwickelte berufsbegleitende Aufbaustudium stößt auf großen Zuspruch.

Zurzeit werden zehn Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Stipendienprogramm der Stiftung gefördert. 2020 wird die Stiftung erstmals ein 'Stipendiatentreffen' veranstalten. Zu diesem verpflichtenden Treffen werden alle Stipendiaten eingeladen. Informationen zur Bildungspolitik, zum Studium und zur Studienfinanzierung und natürlich das Netzwerken werden im Vordergrund stehen. Mehr Informationen zu einem Stipendium der Stiftung Führungsnachwuchs finden Sie auf unserer Website: <https://www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de/studienfoerderung/>.

Ausblick auf 2020: Sommeruniversität

Die VDV-Akademie hat die Sommeruniversität des VDV vor fünf Jahren ins Leben gerufen. Gemeinsam mit der Stiftung und abwechselnd mit der Universität Kassel und der Bergischen Universität Wuppertal sowie der Hochschule Darmstadt werden 20 Studierende eine komplette Woche in mehreren Gruppen an praxisorientierten regionalen Projekten arbeiten und ihre fachliche Kompetenz beweisen können.

Die erarbeiteten Projektergebnisse werden einem großen Kreis von VU und Verkehrsverbänden präsentiert und anschließend prämiert.

Die 6. VDV-Sommeruniversität findet vom 6. bis 11. September 2020 in Darmstadt statt.

Ivo Hewing

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

T 0221 57979-177

hewing@vdv.de

VDV-Informationen

Neuerscheinungen 2019

VDV-Schrift 4 | 01/2019

Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV

VDV Recommendation 4 | 01/2019

Public Transport Development, Public Transport Offer and Quality of the Public Transport Network

VDV-Schrift 440 | 02/2019

Branchenanforderungen an die IT-Sicherheit – ÖPNV & Schienenverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)

VDV-Schrift 801 | 03/2019

Fahrzeugreserve in Verkehrsunternehmen

VDV-Schrift 881 | 03/2019

Verfahren zur Ermittlung von Personal-Kennzahlen für die Instandhaltung und Bereitstellung von Linienbussen

VDV-Schrift 515 | 03/2019

Kabel und Leitungen für die Stromversorgungsanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen und Obus-Systemen

VDV-Schrift 712 | 05/2019

Empfehlungen für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung im Fahrdienst – ZAWFahrdienst

VDV-Schrift 600 | 08/2018 – veröffentl. 06/2019

Oberbau-Richtlinien und –Zusatzrichtlinien für Bahnen im Geltungsbereich der BOStrab

VDV-Schrift 758 | 06/2019

Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb

VDV-Schrift 191 | 07/2019

Fahrerassistenzsysteme (FAS) für Straßenbahnen zur Kollisionsvermeidung mit direkt im Fahrweg befindlichen Hindernissen

VDV-Recommendation 191 | 07/2019

Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) for Tramcars for Avoidance of Collision with Obstacles Situated Directly on the Track – Function Level 1 ADAS

VDV-Schrift 757 | 07/2019

Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Bremsvorschrift – BreVo

VDV-Schrift 505 | 08/2019

Aufbau und Schutzmaßnahmen von Gleichrichter-Unterwerken von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen

VDV-Recommendation 505 | 08/2019

Design of and Protective Provisions for Rectifier Substations for Urban DC Rail Systems

VDV-Schrift 506 | 08/2019

Aufbau und Schutzmaßnahmen von elektrischen Energieanlagen in Betriebshöfen und Werkstätten von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen

VDV-Recommendation 506 | 08/2019

Design of and Protective Provisions for Electrical Power Installations in Depots and Workshops for Urban DC Rail Systems

VDV-Schrift 507 | 08/2019

Aufbau und Schutzmaßnahmen von elektrischen Energieanlagen an Strecken von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen

VDV-Recommendation 507 | 08/2019

Design of and Protective Provisions for Electrical Power Installations Along Urban DC Rail Lines

VDV-Schrift 736-2 | 08/2019

Umgang mit Störungsmeldungen (UmS) – Standardisierter Austausch von Ereignis- und Störungsmeldungen mit der europäischen Norm CEN/TS 15531-5 'SIRI' – Teil 2 Beschreibung Schnittstelle SIRI-SX

VDV-Schrift 436-1 | 08/2019

Offene Mobilitätsplattform (OMP) – Teil 1: Rollenmodell & typische Kooperationsszenarien

VDV-Schrift 436-2-1 | 08/2019

Offene Mobilitätsplattform (OMP) – Teil 2-1: Referenzarchitektur

VDV-Schrift 436-2-2 | 08/2019

Offene Mobilitätsplattform (OMP) – Teil 2-2: Interaktionen zwischen den Systemkomponenten

VDV-Schrift 301-2 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description – Allgemeine Konventionen / General conventions V2.2

VDV-Schrift 301-2-0 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | DIENST-/SERVICE-DeviceManagementService V2.2

VDV-Schrift 301-2-1 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | Gemeinsame Datenstrukturen und Aufzählungstypen/Common Data Structures and Enumerations V2.2

VDV-Schrift 301-2-3 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | CustomerInformationService V2.2

VDV-Schrift 301-2-11 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | VideoLiveService V2.0

VDV-Schrift 301-2-12 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | VideoRecordingService V2.0

VDV-Schrift 301-2-13 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | VideoDisplayService V2.0

VDV-Schrift 301-2-14 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | DIENST-TrainSetInformationService/DIENST-TransSetManagementService/DIENST-TrainSetDataService V 2.2

VDV-Schrift 301-2-16 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | DIENST-TicketValidationService V2.2

VDV-Schrift 301-2-17 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | DIENST-/SERVICE-HTMLDisplayService V 2.2

VDV-Schrift 301-2-18 | 08/2019

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description | DIENST-/SERVICE-SystemMonitoringService V2.2

VDV-Schrift 431-2, V. 1.3 | 09/2019

Echtzeit-Kommunikations und Auskunftsplattform EKAP – Teil 2: EKAP interface Beschreibung V1.3 | Real time communication and assistance platform EKAP – Part 2: EKAP interface description V1.3

VDV-Schrift 347 | 09/2019

Instandhaltung (Abnahmen und Inspektionen) von Zugortungselementen und -systemen (BOStrab)

VDV-Schrift 348 | 09/2019

Instandhaltung (Abnahmen und Inspektionen) von Fahrsignalanlagen und Weichensteuerungen im Sichtfahrbereich (BOStrab)

VDV-Schrift 604 | 10/2019

Oberbau-Arten und Oberbau-Formen bei Nahverkehrsbahnen

VDV-Mitteilungen

Neuerscheinungen 2019

VDV-Mitteilung Nr. 4400 | 02/2019

Maßnahmenkatalog zur VDV-Schrift 440
Maßnahmen für personelle, organisatorische und bauliche/physische Sicherheit sowie branchenspezifische Technik

VDV-Mitteilung Nr. 9926 | 05/2019

Erträge und Aufwendungen 2017 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung | verbandsintern

VDV-Mitteilung 7047 | 09/2019

itics-Nutzungsfälle/Betriebsfälle in der praktische Anwendung – Methodik und Praxisbeispiele

VDV-Mitteilung 9034 | 09/2019

Betriebliches Gesundheitsmanagement – Ein Leitfaden zur Organisation im Unternehmen

VDV-Mitteilung 9067 | 10/2019

Ridepooling als Teil des ÖPNV

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

Investitionsbedarf für das Bundesschiene- wegenetz aus Sicht der Nutzer

Ergebnisse der 9. Unternehmensbefragung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unter Mitarbeit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV).

Baum und Gleis bei Sturm (Schutz vor Sturmschäden)

In einem gemeinsamen Positionspapier vertreten die Allianz pro Schiene, der Umweltdachverband Deutscher Naturschutzring (DNR) sowie der VDV die Auffassung, dass die Schieneninfrastruktur als zentraler Bereich einer zukunftsfähigen Mobilität robuster gegen witterungsbedingte Störungen werden muss. Ziel sei es daher, den Schienenverkehr im Einklang mit den naturschutzfachlichen Vorgaben zum zuverlässigsten Verkehrsmittel bei Wetterextremen, insbesondere Sturm, zu machen.

Autonomer Fahrbetrieb bei Straßenbahnen

Dieses Positionspapier soll die aktuellen Entwicklungen zur Thematik einordnen, einen Ausblick auf die technischen und betrieblichen Möglichkeiten geben und die noch zu definierenden Eckpunkte für die Zukunft darlegen. Das Dokument liegt auch in einer englischen Version vor.

Warum eine CO₂-Bepreisung der richtige Weg ist – Klimaschutz im Verkehrssektor

Mit der Unterzeichnung des Pariser Klimaschutzabkommens zur Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs steht die Bundesregierung in der Pflicht, zeitnah Maßnahmen zu beschließen und umzusetzen, damit auch die Bundesrepublik Deutschland ihren vereinbarten Beitrag zur CO₂-Reduktion leistet. Auch der Verkehrssektor kann sein Ziel erreichen. Dem öffentlichen Verkehr mit seiner energieeffizienten Bündelungsfunktion kommt dabei eine tragende Rolle zu.

Städtische Schnellbussysteme – flexibel, auf- wandsarm, attraktiv: Die Potenziale des Busses für Luftreinhaltung und Klimaschutzziele nutzen

Um die Erderwärmung global zu begrenzen, hat sich Deutschland das Ziel gesetzt, seine Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80-95 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Handlungsansätze liegen bei der Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung auf stadtverträgliche Verkehrsmittel und Verkehrlenkung. In der Praxis bewähren sich hierbei als Lösungsansatz Schnellbussysteme. Sie bieten große Chancen für eine schnelle Attraktivierung des ÖPNV. Die Potentiale des Busses für Klimaschutz und Luftreinhaltung werden in diesem Positionspapier ausgeführt.

Freifahrt oder 365-Euro-Tickets:

Kosten und Wirkung für die Verkehrswende

Die politischen Diskussionen um Freifahrten und 365-Euro-Tickets reißen nicht ab und haben mit den jüngsten Beschlüssen des Klimakabinetts einen zusätzlichen Impuls erhalten. Der VDV hat die bundesweiten Debatten um massive Tarifermäßigungen im ÖPNV deutlich medial kommentiert sowie zur Versachlichung der Debatten und Unterstützung der Mitglieder vor Ort ein neues Positionspapier erarbeitet.

Zeitschriften und Broschüren 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



Wir bewegen viel – Unser Engagement für eine nachhaltige Entwicklung
Die praktische Umsetzung der Agenda 2030 und der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. In der neuen Broschüre dokumentieren der VDV und seine Mitgliedsunternehmen an rund 25

Beispielen, wie wir das Thema Nachhaltigkeit verstehen und in der Branche des öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene umsetzen.

In Deutsch und Englisch erhältlich.

Internetseite:

www.vdv.de/zeitschriften-broschueren.aspx



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.

Internetseite: www.vdv-dasmagazin.de



Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Die Bundesregierung hat sich vorgenommen, bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden zu gewinnen wie bisher und gleichzeitig mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern.

Diese ehrgeizigen klimapolitischen Ziele, sind allerdings nur zu erreichen, wenn die Messlatte bei der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene höher angelegt wird als bisher. Das kann nur gelingen, wenn alle Anstrengungen unternommen werden, um ein attraktives Angebot auf der Schiene zu ermöglichen. Ein Mittel hierzu kann die Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken sein. In dieser Broschüre finden Sie unsere aktualisierte Liste mit Vorschlägen für Streckenreaktivierungen und eine deutschlandweite Karte, auf der die zu reaktivierenden Strecken aufgezeigt werden.

Internetseite:

www.vdv.de/zeitschriften-broschueren.aspx

Digitale Angebote des VDV



VDV VerbandsApp

Kostenlos auf app.vdv.de verfügbar!

Die **VDV VerbandsApp** vom VDV und von der VDV - VDV-Akademie bietet gesammeltes Branchenwissen auf dem Smartphone ist in drei Bereiche unterteilt:

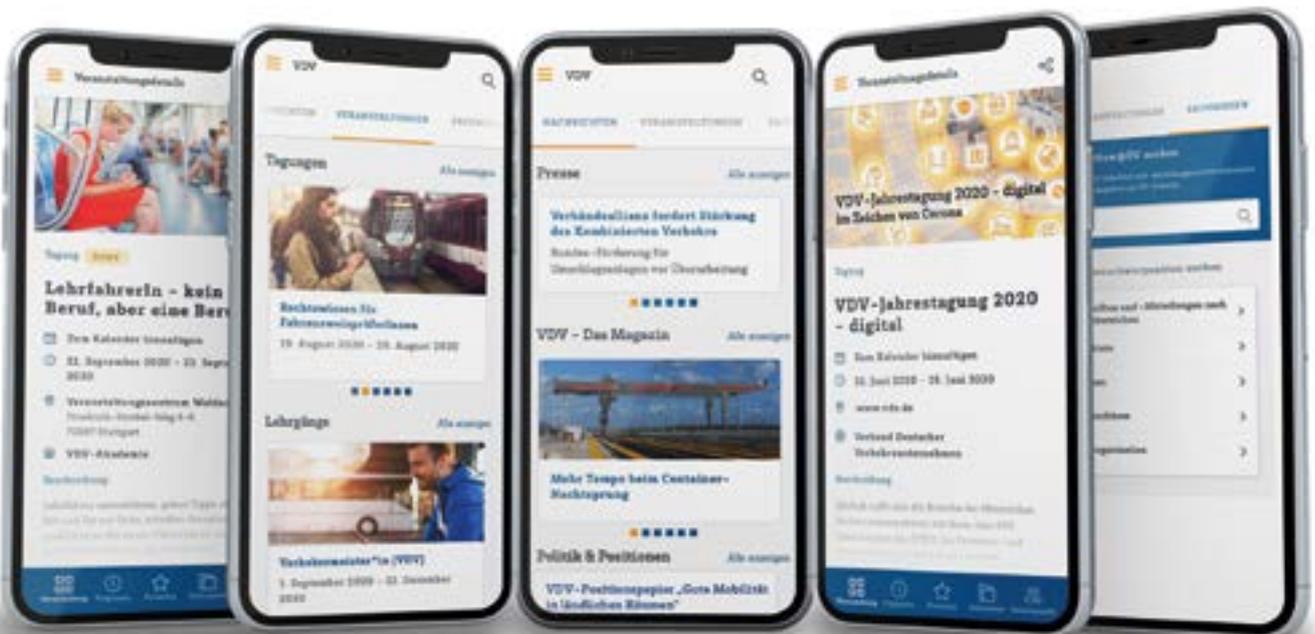
Im Bereich Nachrichten finden Sie aktuelle Pressemitteilungen, Positionspapiere, die aktuellen Beiträge der Social-Media-Kanäle, eine Übersicht über die Kampagnen und Artikel (oder Ausgaben) des VDV-Magazins.

Bei den Veranstaltungen kann ab jetzt jeder Lehrgang, jede Tagung, jedes Webinar der VDV-Akademie und des VDV – auch die nächste

VDV-Jahrestagung – gebucht werden, einschließlich der nötigen Unterlagen. Die Teilnehmenden können sich in der App direkt untereinander austauschen.

Für die Expertinnen und Experten ist der Bereich Fachwissen besonders interessant: Auf Basis der Plattform KnowHow@ÖV sind hier alle VDV-Schriften und -Mitteilungen, die VDV-Ausschüsse und weitere Dokumente hinterlegt. Die App ist durchsuchbar und kann mit Favoriten gekennzeichnet werden.

Weitere Informationen zur App finden sich auf www.vdv.de/app



VDV-Website

www.vdv.de

Auf seiner Website bietet der VDV Informationen zu den aktuellen Branchenthemen an. Darüber hinaus finden Sie hier unsere VDV-Positionen, Projekte, Ansprechpartner und Gremien, aktuelle Veranstaltungen und Termine und die VDV-Publikationen. Der Internetauftritt richtet sich sowohl an Mitgliedsunternehmen als auch an die Politik, die Medien und alle Mobilitätsinteressierten.



VDV auf Social Media

-  www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen
-  www.twitter.com/VDV_Verband
-  www.youtube.com/mobiwissen

Die Social-Media-Kanäle des VDV decken die thematische Bandbreite des ÖPNV und des SGV ab: ob verkehrspolitische Entwicklungen, innovative technische Neuerungen, interessante Beiträge aus den Mitgliedsunternehmen oder Berichterstattungen von VDV-Veranstaltungen. Über die Social-Media-Kanäle gibt es eine schnelle und kompakte Kommunikation aktueller Themen der Branche.

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.

KnowHow@ÖV

<https://knowhow.vdv.de>

KnowHow@ÖV bietet einen Überblick über zentrale Branchenthemen und verbindet diese mit beruflicher Bildung und gewachsenem Erfahrungswissen. Hier finden Sie innovative Wissens- und Lernangebote zur ÖV-Branche sowie VDV-Schriften und -Mitteilungen.



VDV Das Magazin – online

www.vdv-dasmagazin.de

Hier finden Sie die Onlineausgabe vom VDV Das Magazin – mit Beiträgen aus der aktuellen Ausgabe sowie allen Beiträgen aus den Ausgaben der letzten Jahre, thematisch geordnet nach Kategorien (Infrastruktur, Finanzierung etc.).



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 SGV. Sie entwickelt Bildungsangebote, setzt Standards für berufsbezogene Qualifizierung und sichert damit den Wettbewerbsvorsprung der VDV-Mitgliedsunternehmen im Verkehrssektor.

VDV-Industrieforum

www.vdv.de/industrieforum.aspx

2013 wurde das VDV-Industrieforum gegründet, um im Verband mit Industriepartnern und Mitgliedsunternehmen u. a. über technische Entwicklungen zu diskutieren.

Stiftung Führungsnachwuchs

www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de

Die ÖV-Branche hat ein großes Potenzial an interessierten, begeisterungsfähigen und begabten Mitarbeitern. Es gehört zu den wichtigsten Zukunftsaufgaben der Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) im VDV, dieses Potenzial zu entdecken und weiterzuentwickeln 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 (VDV-KA) 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. Elektronisches Fahrgeldmanagement

(EFM) – ein Schritt in die Zukunft der interoperablen Mobilität und des bargeldlosen Zahlens im ÖPNV.

Deutschland mobil 2030

www.deutschland-mobil-2030.de

Deutschland kann seine Klimaschutzziele nur durch eine Verkehrswende erreichen. Und die Verkehrswende ist mit einer modernen, bezahlbaren und klimaschonenden Mobilität möglich. Die Kampagne „Deutschland mobil 2030“ setzt sich auf allen Kanälen – Veranstaltungen, Tageszeitungen, Broschüren, Blogs und Social Media – für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft ein.



VDV-Arbeitgeberinitiative: Erste bundesweite Stellenbörse der Branche

www.in-dir-steckt-zukunft.de

Aktuell umfasst sie rund 5 500 Jobangebote im Personen- und Schienengüterverkehr bei den VDV-Mitgliedsunternehmen. Insgesamt will die Branche in den kommenden Jahren rund 50 000 Stellen neu besetzen. Der VDV sieht den Personalmangel als Wachstumshindernis für Busse und Bahnen. In Gefahr sind damit auch die Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele.



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 ÖPNV und des SGV an.

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 SGV in Deutschland.

Der Verband fördert gemäß seiner Satzung die Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs mit dem Ziel einer verbesserten 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.

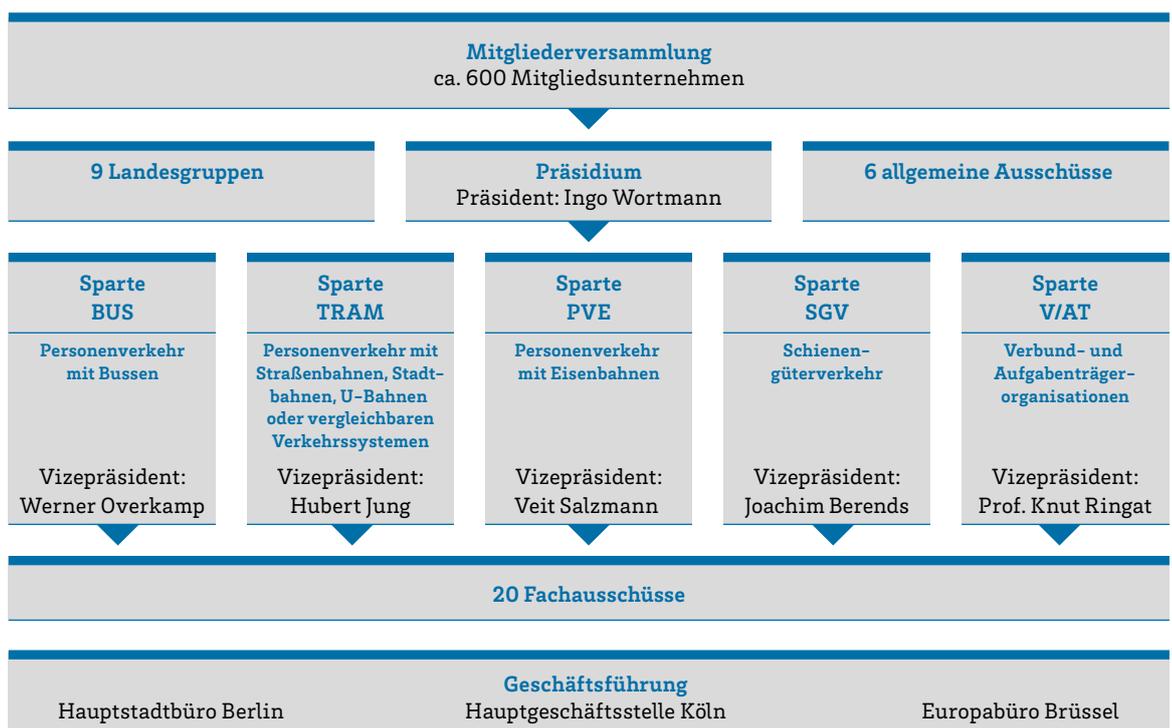
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert und begleitet Abstimmungsprozesse zwischen Verkehrsunternehmen (VU) 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 20 Fachausschüsse, die den Verwaltungsräten zuarbeiten. Das höchste Entscheidungsgremium des VDV wird gebildet aus der Mitgliederversammlung, in der alle ordentlichen Mitgliedsunternehmen Stimmrecht haben, und dem 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 Andreas Taubert, Allianz pro Schiene · Yakobchuk Olena, stock.adobe.com · Stadtwerke Gütersloh GmbH · alvarez, istockphoto.com · Marc-Oliver Schulz, Hamburger HOCHBAHN AG · Schaeffer, Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) · SeventyFour, istockphoto.com · Kerstin Groh, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) · contrastwerkstatt, stock.adobe.com · contrastwerkstatt, stock.adobe.com · Robert Przybysz, stock.adobe.com · nd3000, stock.adobe.com · Stadtwerke Gütersloh GmbH · Phovoir, stock.adobe.com · Gilles ARROYO, stock.adobe.com | 32 iloli, stock.adobe.com |
| 18 frankix, iStockphoto.com | 35 VDV |
| 20 Michael Fahrig, Frederic Schweizer, Berlin | 43 Schaeffer / Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV) |
| 21 Michael Fahrig, Frederic Schweizer, Berlin | 46 VDV |
| 22 CP/COMPARTNER Agentur für Kommunikation GmbH | 47 VDV |
| 23 CP/COMPARTNER Agentur für Kommunikation GmbH | 48 VDV |
| 24 CP/COMPARTNER Agentur für Kommunikation GmbH | 49 VDV |
| 25 DSI Deutschlandstiftung Integration gGmbH | 56 djama, stock.adobe.com |
| 26 VDV | 59 VDV |
| 27 VDV | 63 VDV |
| 28 Michael Fahrig, Berlin | 67 VDV |
| 29 Merkl · VDV | 72 United Nations Department of Public Information · VDV |
| | 74 VDV |
| | 75 VDV |
| | 77 Markus Goetzke · Frank Nagel |
| | 78 Bentheimer Eisenbahn AG · Thomas Teepe, Stadtwerke Osnabrück |
| | 79 VDV 2019; Bildschön |
| | 80 VM/Mark Keppler |
| | 81 VDV |
| | 82 F O T O 2 8, Anja Schneider |
| | 83 Henning Schacht, www.berlinpressphoto.de |
| | 87 VDV eTicket Service GmbH & Co. KG, Tobias Maignut |

Impressum

© Herausgeber

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

 @DieVerkehrsunternehmen

 @VDV_Verband

 app.vdv.de

Projektsteuerung

Rahime Algan

Gestaltung und Satz

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Herstellung

strohmeier dialog.druck GmbH

Erschienen im September 2020

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

PARTNER DER INITIATIVE
Zeit für neues Denken und Handeln.



deutschland-mobil-2030.de