

vierteljahrhundert

25 Jahre Verband Deutscher Verkehrsunternehmen



Inhalt



- | | |
|--|---|
| <p>04 RÜCKBLLENDE
Fortschritt im Bild</p> <p>06 DIE GRÜNDERJAHRE 1989/1990
Ein Land, ein Verband</p> <p>16 MEILENSTEINE – VON GÜNTER GIRNAU
Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz: Die Basis des Erfolges</p> <p>18 AM RUNDEN TISCH
Vom Fall der Mauer zur Mobilität 4.0</p> <p>26 170 Jahre deutsche Eisenbahnverbände
mit einem Gastkommentar von Dr. Rüdiger Grube</p> <p>34 MEILENSTEINE – VON CLAUDIA LANGOWSKY
Forschung und Wissenschaft als Motor der Entwicklung im deutschen Verkehrswesen</p> | <p>36 VDV 1991-2004
Mobilität braucht eine Stimme
mit einem Gastkommentar von Matthias Wissmann</p> <p>44 MEILENSTEINE – VON ADOLF MÜLLER-HELLMANN
Vom Unternehmensverband zum Branchenverband</p> <p>46 VDV-LANDESGRUPPEN
Vielfalt unter einem Dach</p> <p>50 VDV 2005-2016
Der Verband positioniert sich neu
mit einem Gastkommentar von Alexander Dobrindt</p> <p>57 HERAUSFORDERUNGEN UND PERSPEKTIVEN
Mobilität der Zukunft gestalten</p> |
|--|---|

Liebe Leserinnen und Leser,

am 10. November 1846 hoben die zehn größten preußischen Privatbahn-Gesellschaften den Verband der preußischen Eisenbahndirektionen aus der Taufe. Keiner der Gründungsväter konnte ahnen, wie dynamisch sich der öffentliche Personen- und Güterverkehr von da an entwickeln würde. Inspiriert vom Fortschrittsgedanken des 19. Jahrhunderts, trugen insbesondere die Eisenbahnverbände mit ihrem Pioniergeist maßgeblich zum technischen und wirtschaftlichen Fortschritt in Deutschland bei.



170 Jahre später blicken wir auf eine beispiellose Erfolgsgeschichte zurück, die sich weder durch Krieg, Zerstörung und Teilung noch durch politische und wirtschaftliche Krisen hat aufhalten lassen. 1990 erfolgte schließlich der Zusammenschluss dreier bedeutender Verbände des Öffentlichen Verkehrs zum Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dem heutigen Branchenverband für Öffentlichen Personen(nah)verkehr und Schienengüterverkehr, dessen Gründung mit dem Eintrag in das Verbandsregister im Februar 1991 besiegelt wurde.

Gegründet in der turbulenten Wendezeit, hat der VDV seine Aufgaben mit Tatkraft, Geschlossenheit und Bereitschaft zum Dialog bewältigt. Hohe Fachkompetenz, gepaart mit außerordentlich engagierten Führungspersönlichkeiten, ließen den Verband mutig voran in ein neues Jahrtausend gehen, in dem neben der Facharbeit zunehmend politische und finanzielle Themen in den Vordergrund rückten.

Seither hat unser Verband eine Vielzahl von Anforderungen gemeistert, die auch heute noch unser Handeln bestimmen. Dazu gehörten die Liberalisierung des Öffentlichen Verkehrs und die Globalisierung genauso wie der Einfluss von Umwelt- und Klimaschutz sowie die permanente Verbesserung unserer Leistungen. Kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen und Gütertransportmengen sowie eine zunehmend entscheidende Rolle der Branche bei gesamtgesellschaftlichen Mobilitätslösungen für die Zukunft zeigen uns, dass wir die anstehenden Herausforderungen mit Optimismus angehen können. Wir werden weiterhin alles dafür tun, Leistungen von hoher Qualität anzubieten, in einem unternehmerisch vertretbaren Rahmen.

Ihnen allen wünsche ich beim Lesen dieser Festschrift zum 25. VDV-Jubiläum viel Unterhaltung, Freude beim Rückblick auf das Erreichte und – nicht zuletzt – einen zuversichtlichen Blick in die gemeinsame Zukunft.

Herzlichst Ihr



Jürgen Fenske

Fortschritt im Bild

Dank der hervorragenden Zusammenarbeit von Ost und West hat der Nahverkehr seit der Wiedervereinigung in den neuen Bundesländern beeindruckende Fortschritte gemacht. Beispiele gefällig?



Dresden: In Sachsens Landeshauptstadt fährt die Straßenbahn in der Wiener Straße inzwischen auf ihrer eigenen, begrünten Gleistrasse und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Mikroklima.



Erfurt: 1990 wurde die Haltestelle Grubenstraße der Linie 5 feierlich eröffnet. 25 Jahre später fahren auf der Strecke hocheffiziente Straßenbahnen.

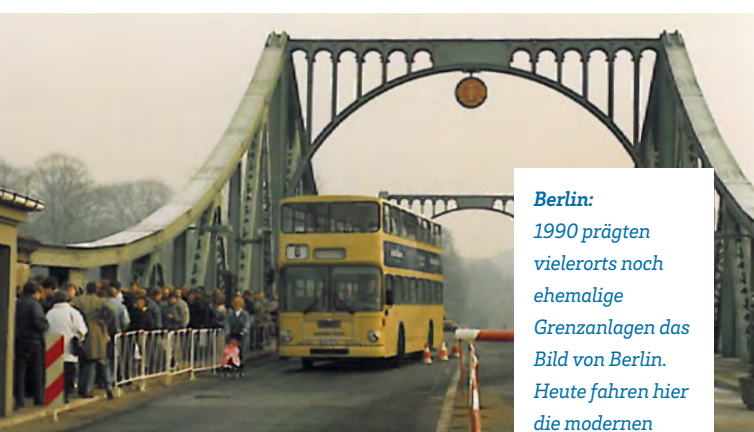




Potsdam: Die Linie 94 war und ist eine der meistgenutzten Straßenbahnverbindungen der Stadt. 25 Jahre nach der Wiedervereinigung haben sich Service und Komfort für die Fahrgäste deutlich verbessert.



Leipzig: Auf der Delitzscher Straße bahnte sich die Tram 1990 ihren Weg durch den dichten Straßenverkehr. Heute muss sie sich die Straße nicht mehr mit den Autos teilen.



Berlin: 1990 prägten vielerorts noch ehemalige Grenzanlagen das Bild von Berlin. Heute fahren hier die modernen Busse und Bahnen der BVG.



Rostock: Der Stopp auf der grünen Wiese gehört der Vergangenheit an. An gut ausgebauten Haltestellen können Fahrgäste inzwischen verschiedene Mobilitätsangebote nutzen.







Die Bushaltestelle Wannsee, von der aus Sonderbusse der BVG und der BVB nach Potsdam fahren

Ein Land, ein Verband

Das Entstehen des VDV ist untrennbar mit dem Fall der Berliner Mauer im Herbst 1989 verbunden. Die Öffnung der innerdeutschen Grenze war Startschuss für einen dynamischen Annäherungs- und Einigungsprozess, der bereits zwölf Monate später in der Gründung des neuen Verbandes mündete.

Schon über eine Stunde zieht sich die Pressekonferenz der SED im internationalen Pressezentrum an der Mohrenstraße ohne nennenswerte Höhepunkte hin. Viele der anwesenden Journalisten dösen fast schon ein, als gegen 19 Uhr die Journalisten Riccardo Ehrman und Peter Brinkmann kurz nacheinander die Frage stellten, ab wann die rund zwei Millionen DDR-Bürger, die im Besitz eines gültigen Reisepasses seien, in den Westen reisen dürfen. Ein sichtlich irritierter Günter Schabowski, Sekretär des ZK der SED für Informationswesen und SED-Politbüromitglied, antwortet nach kurzem Zögern: „Nach meiner Kenntnis ist das sofort ... unverzüglich.“

Ein Satz, mit dem Schabowski am 9. November 1989 Geschichte schrieb. Während er selbst sich der Tragweite seiner Aussage in diesem Moment offensichtlich nicht bewusst war, machten sich Minuten später die ersten DDR-Bürger auf den Weg zum nächsten Grenzübergang – in dem Glauben, die Mauer sei geöffnet. Keine Stunde später waren bereits Zehntausende zu Fuß, mit dem Bus, dem Auto oder der Straßenbahn unterwegs. Ihr spontanes Handeln war der Beginn einer Kettenreaktion, die kaum ein Jahr später, am 3. Oktober 1990, in der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten mündete. Wovon Generationen von Bürgern in der Bundesrepublik und in der DDR seit über 40 Jahren geträumt hatten, war innerhalb kürzester Zeit Realität geworden.

Aber nicht nur die beiden deutschen Staaten verschmolzen im Laufe des Jahres zu einer Einheit. Auch Verbände, Vereine, Organisationen und Unternehmen in Ost und West überwandern schnell die ideologischen Grenzen. Sie ko- ➔



*Hunderttausende feierten
in der Nacht vom 9. auf den
10. November 1989 in Berlin
den Fall der Mauer.*

ordinierten ihre Aktivitäten und gaben sich binnen Jahresfrist eine neue, übergreifende Struktur. Allen voran die deutschen Verkehrsunternehmen, die schon in den turbulenten Stunden nach der Maueröffnung gezeigt hatten, wie das neue Miteinander der ehemaligen Klassenfeinde aussehen konnte. So war die schnelle Gründung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V. im November 1990 vor allem der Bereitschaft aller Beteiligten zu verdanken, die ideologischen Mauern, die sich über Jahrzehnte aufgebaut hatten, in kürzester Zeit einzureißen.

Die deutschen Verkehrsverbände 1989

Knapp vierzig Jahre nach ihrer Gründung konnte die wirtschaftliche und verkehrspolitische Situation der beiden deutschen Staaten im Spätherbst 1989 unterschiedlicher nicht sein. Während sich in der Bundesrepublik die 211 Mitgliedsunternehmen des 1949 gegründeten Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) bereits auf den europäischen Binnenmarkt mit seinen standardisierten Qualitäts- und Sicherheitsvorgaben sowie einheitlichen Sozialvorschriften vorbereiteten, herrschte in den ostdeutschen Betrieben ein enormer Modernisierungs- und Investitionsbedarf. Unzureichende Ausrüstung, veraltete Technik, mangelhafte Infrastruktur, fehlende finanzielle Ressourcen – die volkseigenen Betriebe der DDR waren 1989 in keiner Weise auf eine massenhafte Nutzung der

vorhandenen Verkehrsmittel vorbereitet. Dennoch entschied das Regime in Ostberlin, seinen Bürgern mit einem neuen Reisegesetz mehr Freiheiten zuzugestehen. Ein Schritt, mit dem auch die Leistungsträger dauerhaft im Land gehalten werden sollten. Bereits Ende Oktober signalisierte die DDR-Führung der bundesdeutschen Regierung in Bonn, dass in den nächsten Wo-

Die Mauer ist offen

Nur knapp 90 Minuten nach dem legendären Auftritt Schabowskis im DDR-Fernsehen trat Heinz-Ulrich Junge, Busfahrer bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVB), seinen Dienst auf dem Nachtbus im Ostberliner Stadtteil Köpenick an. Er hatte zwar auch die live übertragene Pressekonferenz gesehen, aber nicht die gleichen Rückschlüsse gezogen wie viele andere DDR-Bürger, die nun zu Tausenden zu den Grenzübergängen strömten. Erst als ab

22 Uhr immer mehr Passagiere auf seiner ansonsten eher spärlich genutzten Strecke zustiegen, wunderte sich Junge. Auf seine Rückfrage an einen Volkspolizisten, was denn los sei, erfuhr er von der revolutionären Neuigkeit: „Ja, haben Sie es denn noch nicht gehört? Die Mauer ist offen!“

Während Junge weiterhin seinen immer voller werdenden Ikarus-Bus durch die Nacht steuerte, versuchten die Verant-

wortlichen in Berlin, die sich zuspitzende Situation in den Griff zu bekommen. Zwar waren viele DDR-Bürger zu Fuß oder mit dem Auto unterwegs. Die Hauptlast aber trugen die öffentlichen Nahverkehrsmittel und hier insbe- ➔

225

zusätzliche Busse
standen bereits am Morgen
des 11. November der BVG
zur Verfügung.



Wer nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto unterwegs war, machte sich zu Fuß auf den Weg zu den geöffneten Grenzübergängen.



AM RANDE NOTIERT

Busfahrer Heinz-Ulrich Junge war auch dabei, als am 12. April 1990 die erste grenzüberschreitende Buslinie in Dienst genommen wurde. Die E 131 verband die Mitte Berlins mit der Westberliner City, und ihr Streckenverlauf liest sich noch heute wie eine Beschreibung aus dem Reiseführer: Start war am Pariser Platz, von wo aus es in die Wilhelmstraße ging. Dann rechts ab auf die Leipziger Straße und geradeaus am heutigen Bundesratsgebäude vorbei. Nach einem Wendemanöver mit Passkontrolle ging es dann über die Entlastungsstraße, die Potsdamer Brücke und die Potsdamer Straße bis zum U-Bahnhof Kurfürstenstraße. Endstation war dann in der Jebenstraße am Zoologischen Garten.

sondere die Busse, denn bis auf wenige Ausnahmen im Transitverkehr waren die grenzüberschreitenden S- und U-Bahn-Verbindungen still gelegt worden. Angesichts des minütlich wachsenden Stroms von DDR-Bürgern, die ihre gerade gewonnene Freiheit für einen spontanen Besuch in Westberlin beziehungsweise der Bundesrepublik nutzen wollten, wandten sich die West- und Ostberliner Verkehrsbetriebe direkt an den VÖV und dessen Mitgliedsunternehmen. Noch in der gleichen Nacht wurden Fahrzeuge bis hin zu ganzen Busflotten, Ausrüstungsteile und Werkstattmaterialien ohne den

üblichen administrativen Aufwand aus grenzfernen Gebieten der Bundesrepublik nach Berlin beziehungsweise in Grenznähe geschafft, damit BVG und

BVB des ungeheuren Ansturms Herr werden konnten. So standen der BVG bereits am Morgen des 11. November 225 zusätzliche Busse zur Verfügung, die umgehend auf den völlig überlasteten Verbindungen sowie neu eingerichteten Linien eingesetzt wurden. Gesteuert wurden sie zum Großteil von den

rund 100 Berliner Busfahrern, die sich in der Nacht freiwillig zum Dienst gemeldet hatten. Dank der oft improvisierten Zusammenarbeit von Behörden, Ver-

„Auf beiden Seiten der Grenze herrschte Aufbruchstimmung pur.“

Günter Girnau,
ehemaliger Hauptgeschäftsführer
des VDV (1991-1998)



Die Teilnehmer der ersten Ost-West-Zusammenkunft im Februar 1990 in Braunschweig (v.l. Claus Cämmerer, Klaus Gollmann, Herbert Kuntze, Wolfgang Predl, Gert Gottschalk, Bodo-Lutz Schmidt, Günter Girnau, Siegfried Rüger, Dietrich Hentschel)

bänden und Unternehmen fuhren schon in den Morgenstunden des 10. November die ersten Busse über die Grenze. Sogenannte Solidaritätsbusse aus dem Westen sorgten in Berlin für Entlastung und auch die jahrzehntelang stillgelegte grenzüberschreitende U-Bahn fuhr bereits am 11. November wieder. Als erster der sogenannten „Geisterbahnhöfe“ wurde der Bahnhof Jannowitzbrücke der Linie U8 wieder in Betrieb genommen.

Der große Einsatz der Verkehrsunternehmen und ihrer Mitarbeiter rund um die Uhr war angesichts der allgemein herrschenden Aufbruchstimmung aber auch dringend nötig. Allein am ersten November-Wochenende nach dem Mauerfall registrierten die Behörden über zwei Millionen DDR-Bürger in Westberlin. Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden im November 1989 zirka fünf Millionen Fahrgäste befördert. Trotz der allmählich einsetzenden Beruhigung der Situation im Dezember 1989 war allen Beteiligten klar, dass möglichst schnell übergreifende Organisationsstrukturen geschaffen werden mussten, um eine verlässliche Basis für eine längerfristige Zusammenarbeit zu schaffen.

Die Gründung des VÖV-DDR

Wenige Wochen nach dem Fall der Mauer und noch vor der ersten freien Wahl einer DDR-Volkskammer im März 1990, aus der die CDU-geführte „Allianz für Deutschland“ als stärkste Kraft hervorging, trafen sich am 8. Februar 1990 Präsidiumsmitglieder des VÖV mit Vertretern von DDR-Verkehrsbetrieben. In Braunschweig diskutierten sie zentrale Punkte der zukünftigen Zusammenarbeit. Nach lebhaften Gesprächen einigten sich beide Seiten schließlich auf den Vorschlag von Günter Girnau, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (und später erster Hauptgeschäftsführer des VDV), die ostdeutschen Verkehrsbetriebe zukünftig in einem eigenständigen „VÖV-DDR“ zu organisieren. Der neue Verband sollte vollkommen satzungsgleich mit dem „VÖV-BRD“ sein, um von Anfang an die Gemeinsamkeit und den Willen zur Zusammenarbeit zum Ausdruck zu bringen. Nur fünf Wochen später, am 15. März 1990, tagte in Leipzig die letzte Vollversammlung der „Erzeugnisgruppe elektrisch betriebene Nahverkehrsmittel“. Hier nahmen die Vertreter der anwesenden Mitgliedsbetriebe den von Girnau und dem Beauftragten der DDR-Betriebe, Klaus Gollmann, →

Mein 9. November 1989



ERINNERUNG VON

Wolfgang Jähnichen,
1990 Betriebsleiter der West-
berliner BVG und späterer
Geschäftsführer der Leipziger
Verkehrsbetriebe

Gegen 21 Uhr erhielt ich einen Anruf aus der Senatskanzlei. Ich sollte sofort zu Walter Momper, dem Regierenden Bürgermeister von Westberlin, ins Schöneberger Rathaus kommen. Er bat mich, unverzüglich einen Busverkehr in das Umland zu organisieren. Mit Ausnahme der beiden Strecken über Staaken und Wannsee, die nur von Interzonen- und Güterzügen befahren wurden, gab es keine Verbindung zwischen der DDR und Westberlin. Alle Schienenwege in das Umland waren von der Reichsbahn, die allein für den Eisenbahnverkehr in und um Berlin zuständig war, im Auftrag der DDR-Behörden demontiert worden. Er fügte noch hinzu, dass aber der innerstädtische Berufsverkehr weiterhin voll aufrechterhalten bleiben müsse.

Noch in der Nacht überprüfte ich die bestehenden sechs Straßen-Übergänge aus Westberlin, von denen nur drei dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung standen, auf deren Bustauglichkeit. Am nächsten Tag nahm die BVG, deren Abteilungsleiter und Betriebsleiter Verkehr Oberfläche ich war, den Betrieb nach Potsdam, Oranienburg und Nauen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrskombinat Potsdam auf, dessen Direktor mir genauso unbekannt war wie ich ihm. Da dieses Angebot quasi nur ein „Tropfen auf dem heißen Stein“ sein konnte, bat ich die alliierten Schutzmächte und Westberliner Busunternehmen um zusätzliche Busse, die im Auftrag der BVG innerstädtische Linien verstärken sollten. Dies war nötig, weil im grenzüberschreitenden Verkehr nur BVG-Busse zugelassen waren.

Den Rest der Nacht verbrachte ich mit Telefonaten, in denen ich meine westdeutschen Kollegen bat, uns mit Bussen samt Fahrer zu unterstützen. Und tatsächlich: Am 11. November hatte ich 225 zusätzliche Busse zu Verfügung. Aus Hamburg, München, Köln, Frankfurt, Stuttgart, Hannover, Nürnberg, Lübeck, Kiel, Bremen, Saarbrücken, Mannheim, Düsseldorf, dem Ruhrgebiet, aus allen westdeutschen Ländern erhielten wir solidarische Unterstützung.

Der Verkehr in den Ostteil der Stadt wurde mit je einer U- und S-Bahn-Linie, die über den Bhf. Friedrichstraße verkehrten, und zu Fuß bewältigt.

Die „Feuertaufe“ war bestanden. Sowohl der Senat als auch das Abgeordnetenhaus bedankten sich offiziell für diese enorme Leistung, die so bravourös erbracht worden war. Ein Dank, den ich sofort an meine über 8.000 Mitarbeiter und unsere westdeutschen Kollegen weitergab. Sie waren die Helden auf unserer Seite der Mauer. Für mich bot sich anschließend die Chance, als Geschäftsführer der Leipziger Verkehrsbetriebe in meine Heimat zurückkehren zu können, die ich 32 Jahre zuvor als 17-Jähriger hatte verlassen müssen.



Die Organisation der Landesgruppen nach dem Zusammenschluss zum VDV 1990

erarbeiteten Satzungsentwurf für die Gründung eines VÖV-DDR einstimmig an. Laut Präambel der neuen Satzung würden sich die beiden VÖV-Organisationen im Falle einer staatlichen Vereinigung zu einem einheitlichen Verband zusammenschließen. Zum ersten Präsidenten wurde Herbert Kuntze aus Magdeburg gewählt, der schon bald vom Chemnitzer Gert Gottschalk abgelöst wurde. Erster Geschäftsführer des Verbandes mit Geschäftsstelle in Leipzig wurde der ehemalige dortige Stadtrat für Verkehr, Ulrich Lehmann.

Damit war in nur wenigen Monaten ein neuer Verband in der DDR etabliert worden, der unmittelbar nach seiner Gründung die bevorstehenden Aufgaben in Angriff nahm. Dazu gehörten unter anderem der Aufbau der Geschäftsstelle, die Gründung von Ausschüssen und die Regelung der Mitgliedsbeiträge. Viel Zeit für die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen blieb allerdings nicht, denn bereits ein

knappes halbes Jahr später verlangte die Vereinigung der beiden deutschen Staaten nach dem in der Präambel formulierten Zusammenschluss der Verbände.

Integration der ostdeutschen Betriebe

Die Fusion von VÖV-BRD und VÖV-DDR stellte alle Beteiligten vor enorme Herausforderungen. Wie sollten die neuen Gremien in einem vereinten Verband aussehen und besetzt werden? Was sollte aus der Geschäftsstelle werden? Und was für ein Beitragssystem ergab Sinn angesichts der ungleich verteilten finanziellen Mittel zwischen Ost- und Westbetrieben? Übergeordnetes Ziel abseits dieser Fachfragen war es, einen schlagkräftigen Verband mit größerer Durchsetzungsfähigkeit im politischen Raum zu schaffen, der in der Lage war, die großen Aufgaben sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene zu bewältigen. Schließlich war schon zu diesem Zeitpunkt absehbar, dass der ab 1993 wirksam werdende europäische Binnenmarkt gravierende Auswirkungen auf den Güter- und Nahverkehrsbereich haben würde. Die konstruktiven Gespräche führten schnell zu ersten Ergebnissen. Bereits Anfang Oktober 1990 lag ein Entwurf vor, der auch für die kritischen Punkte eine konsensfähige Lösung enthielt. So wurde entsprechend dem Willen der Verhandlungsführer beschlossen, die Fachausschüsse im vereinigten Verband sowohl mit Vertretern aus Ost- als auch Westdeutschland zu besetzen. Jeder Westausschuss nahm jeweils fünf Kollegen aus dem Osten auf. Im Gegenzug wurden die existierenden Ostausschüsse aufgelöst. Gleichzeitig wurden die neuen Mitgliedsunternehmen aus der ehemaligen DDR im neuen Verband in der „Landesgruppe Ost“ zusammengefasst, bestehend aus den neuen Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen, mit Berlin als „Brückenfunktion“. Gert Gottschalk aus Chemnitz übernahm den Vorsitz der neuen Landesgruppe. Um spezifische Fragen von Ostbetrieben besser behandeln und lösen zu können, entstand eine eigene Geschäftsstelle für die Landesgruppe.

Angesichts der sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen Voraussetzungen war ein einheitliches Beitragssystem für den neuen Verband



Die drei Präsidenten der Einzelverbände freuten sich im November 1990 über das Abstimmungsergebnis (v.l. Dieter Ludwig, BDE; Gert Gottschalk, VÖV-DDR; Klaus-Dieter Bollhöfer, VÖV-BRD).

ein wichtiger, aber auch kritischer Punkt. So wurden die Ostbetriebe von Anfang an in die bestehende VÖV-Systematik eingebunden und erhielten uneingeschränkt alle Leistungen des Verbandes, mussten aber nicht sofort den vollen Beitrag zahlen. Im ersten Jahr (1991) hatten sie nur 20 Prozent zu entrichten, dann jährlich jeweils 20 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr, bis sie schließlich im fünften Jahr der Mitgliedschaft (1995) 100 Prozent des auf Basis der jeweiligen Unternehmensdaten errechneten Beitrags bezahlen sollten. Diese vorausschauende Regelung und die kurz darauf folgende Einbindung der Unternehmen in die Förderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) versetzte die Ostbetriebe des ÖPNV erst in die Lage, dringend notwendige Investitionen zu tätigen und damit den Grundstein für die kommenden Jahre zu legen.

Einigung auf Augenhöhe

Zeitgleich zu den Verhandlungen mit dem VÖV-DDR nahm der VÖV-BRD Gespräche mit dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnen, Kraft-

verkehre und Seilbahnen (BDE) auf. Dieser nahm ebenfalls Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs wahr. Über 200 Verkehrsbetriebe waren hier als ordentliche und außerordentliche Mitglieder organisiert. Erste Verhandlungen in den siebziger Jahren waren ergebnislos geblieben. Nun aber galt es, die einmalige historische Chance eines Zusammenschlusses aller drei Verbände in einem vereinigten Deutschland zu nutzen, um sich dadurch langfristig eine herausragende und durchschlagskräftige Stellung im nationalen und internationalen politischen Raum sowie in einem zukünftigen europäischen Binnenmarkt zu sichern.

Nach einem ersten Gespräch im Dezember 1989 folgten im Laufe des Jahres 1990 weitere Verhandlungsrunden in der eigens dafür eingerichteten Kommission. Zentraler Diskussionspunkt war die Frage, wie in einem neuen Verband neben ÖPNV auch Schienengüterverkehr und Binnenhäfen eingebunden werden konnten. Mit dem Ziel, →

Mitgliederzahlen der Verbände 1990

vöv

- 195 ordentliche Mitglieder
- 16 außerordentliche Mitglieder (ohne die Mitglieder des VÖV-DDR, die gleichzeitig a.o. Mitglieder des VÖV sind)

BDE

- 190 ordentliche Mitglieder
- 16 außerordentliche Mitglieder

VÖV-DDR

- 44 ordentliche Mitglieder
- 0 außerordentliche Mitglieder

VDV

- 375 ordentliche Mitglieder
- 30 außerordentliche Mitglieder (unter Berücksichtigung der 54 Doppelmemberschaften bei VÖV und BDE)

„Der Zusammenschluss von VÖV und BDE musste auf Augenhöhe erfolgen, darüber waren sich alle Beteiligten einig.“

Günter Girnau

die Fusion auf Augenhöhe zu gestalten, fand man schließlich eine Kompromisslösung, die die Partikularinteressen jeder Seite soweit wie möglich berücksichtigte. Der Vorschlag sah vor, dass der neue Verband zukünftig über zwei Verwaltungsräte (im folgenden VR) verfügen sollte, je einen für Personenverkehr und für Güterverkehr. Die Mitglieder beider Räte waren nach einem festgelegten Schlüssel von den Landesgruppen zu wählen. Für alle Verbandsfragen von übergeordneter Bedeutung war fortan ein Präsidium zuständig. Es bestand aus dem Präsidenten, den beiden VR-Vorsitzenden und ihren stellvertretenden Vorsitzenden sowie sechs weiteren Mitgliedern des VR Personenverkehr und zwei Mitgliedern des VR Güterverkehr. Um die Kontinuität in der Verbandsarbeit sicherzustellen, blieben allerdings die bestehenden VR von VÖV und BDE für eine Übergangszeit von zwei Jahren im Amt. Lediglich die bisher nicht vertretenen ostdeutschen Länder wählten ihre VR-Mitglieder hinzu. Für

die bestehenden Fachausschüsse der Verbände wurde dagegen festgelegt, dass alle Doppelungen in kürzester Zeit durch Zusammenlegung abgebaut beziehungsweise bei Überschneidungen der Aufgabenbereiche gemeinsame Fachausschüsse gebildet werden sollten.

Einer der kritischsten Verhandlungspunkte betraf die Frage der Doppelmitgliedschaften in VÖV und BDE und damit das Problem von doppelten Mitgliedsbeiträgen. Trotz der daraus resultierenden finanziellen Belastung einigten sich die Vertreter beider Verbände darauf, analog zum über fünf Jahre dauernden „Aufbau“ der Beiträge für Ostbetriebe die BDE-Personenverkehrsbeiträge für Doppelmitglieder in 20-Prozent-Schritten über einen Zeitraum von fünf Jahren „abzubauen“. Damit war auch diese letzte schwierige Verhandlungshürde einvernehmlich gemeistert. Dem Zusammenschluss von VÖV-BRD, VÖV-DDR und BDE stand nichts mehr im Weg.



ERINNERUNG VON

Wolfgang Predl,
1990 Direktor der
Ostberliner Ver-
kehrsbetriebe BVB
und späterer Direk-
tor für Straßenbah-
nen und U-Bahnen
bei der BVG

Mit der U-Bahn von Ost nach West und zurück

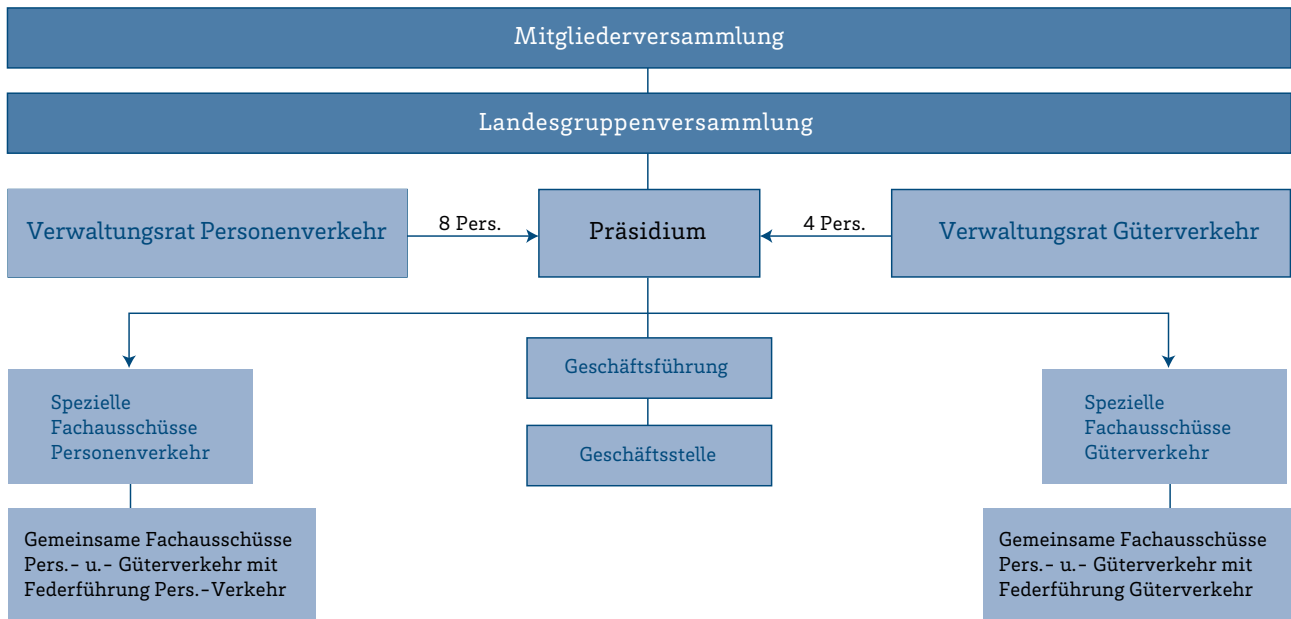
Ich erlebte den Fall der Mauer als Mitarbeiter der Berliner Verkehrsbetriebe im Osten Berlins (BVB). Überall in der Stadt war die Begeisterung riesengroß. Gleichzeitig wollten viele Berliner und Bewohner aus dem Umland von Ost nach West und auch zurück. Hier war der ÖPNV gefragt!

Die Verantwortlichen der beiden Verkehrsunternehmen trafen sich wenige Stunden nach dem Mauerfall, um kurzfristige Maßnahmen zur Bewältigung der Anforderungen zu besprechen. Primär musste der Omnibusverkehr organisiert werden.

Aber welche Möglichkeiten gab es mit den U-Bahnsystemen? Zwei „Transitlinien“ (U6 und U8) durchfuhren Ostberlin ohne Fahrgastwechsel. Einzige Ausnahme war der Bahnhof Friedrichstraße auf der U6, er war eine Grenzübergangsstelle. Die anderen Bahnhöfe waren mit diversen Sicherungsmaßnahmen versehen, die eine Nutzung zur „Republikflucht“ unmöglich machen sollten. Es wurde entschieden, als Ersten den U-Bahnhof Janno-

witzbrücke so schnell wie möglich von diesen Anlagen zu befreien. Ich wurde mit der Koordinierung der Arbeiten beauftragt. Mit Mitarbeitern aus beiden Unternehmen und einer Kompanie von Bausoldaten der Nationalen Volksarmee wurden die entsprechenden Baumaßnahmen (Abbau der Sicherungsanlagen und Aufbau von Beleuchtungsanlagen, Informationshinweise usw.) innerhalb von 24 Stunden realisiert. Damit waren wir sogar schneller als die „Grenzer“ mit ihren Kontrollanlagen für die Personalausweise. Allerdings waren diese Maßnahmen nur kurzfristig wirksam, da der Andrang der Fahrgäste viel zu groß war.

Bereits am Samstag, dem 11. November 1989, wurde der Bahnhof Jannowitzbrücke wieder eröffnet. Der erste Zug kam mit Fahrgästen und Journalisten aus aller Welt und wurde mit großer Begeisterung empfangen. Die Aufbruchstimmung dieser Tage ist mir unvergesslich geblieben.



Die Organisationsstruktur des VDV nach seiner Gründung 1990

Die Gründung des VDV

Am 6. November 1990 traten die Mitglieder des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe, des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen, Kraftverkehre und Seilbahnen sowie des VÖV-DDR in Köln zu außerordentlichen Sitzungen zusammen. Mit überwältigender Mehrheit beschlossen sie den Zusammenschluss zum neuen Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Zum ersten Präsidenten des neuen VDV wurde Klaus-Dieter Bollhöfer gewählt. Die ersten Verwaltungsratsvorsitzenden und damit VDV-Vizepräsidenten waren Dieter Ludwig für den Personenverkehr und Wolfgang Meyer für den Güterverkehr.

Die Geschäftsführung des neuen Verbandes oblag einem vierköpfigen Gremium. Diesem gehörten neben dem neuen Hauptgeschäftsführer Günter Girnau auch Manfred Montada als sein ständiger Vertreter im Bereich des Güterverkehrs sowie Dr.-jur. Thomas Muthesius und Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann als Geschäftsführer für die Bereiche Personenverkehr und Technik an. Damit ruhte der neue Verband auf drei zentralen Säulen: Personenverkehr, Tech-

nik und Güterverkehr. Die einzelnen Fachbereiche von VÖV und BDE wurden in den neuen Organisationsaufbau eingegliedert beziehungsweise zum Teil neu zugeschnitten.

Knapp einen Monat nach der staatlichen Zusammenführung waren damit auch die deutschen Verkehrsunternehmen in einer einheitlichen Verbandsstruktur zusammengefasst. Dem neuen Verband gehörten am Gründungstag 375 ordentliche Mitglieder und 30 außerordentliche Mitglieder an. Sie deckten über 85 Prozent des Fahrgastaufkommens im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland ab. Als einheitliche Interessenvertretung gegenüber Bund, Ländern und Gemeinden und stärkerer Verhandlungspartner gegenüber Dritten besaß der VDV damit ein deutlich stärkeres Gewicht als je zuvor – eine Entwicklung, mit der nur die wenigsten ein Jahr zuvor gerechnet hatten. Für die Bewältigung der kommenden Aufgaben sollte dies nun aber von großer Bedeutung sein.

Dieser Artikel entstand nach einem Beitrag von Günter Girnau (Der Nahverkehr, H.2/2016)

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz: *Die Basis des Erfolges*



AUTOR

Prof. Dr.-Ing.
Günter Girnau,
Hauptgeschäftsführer
VDV 1991 - 1998

Das Wirtschaftswunder prägt die fünfziger Jahre in Deutschland. Das unerwartet schnelle Wachstum des jungen westdeutschen Staates hat aber auch seine Schattenseiten. Bis Ende der 1950er-Jahre sind die Verkehrsprobleme in den Städten besorgniserregend angestiegen. Eine daraufhin von der Bundesregierung einberufene Sachverständigen-Kommission legt 1964 ihre „Untersuchungsergebnisse über Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ vor. Diese sehen vor allem die durchgreifende Verbesserung des ÖPNV

einschließlich der Eisenbahnen sowie des kommunalen Straßenbaus samt der Einschätzung der dafür erforderlichen Finanzmittel vor.

Die damalige Bundesregierung handelt schnell und unkonventionell: Bereits 1966 werden über ein „Steueränderungsgesetz“ die Mineralölsteuer um 3 Pfennig/Liter erhöht und diese Mittel gleichzeitig für die Gemeindeverkehrsfinanzierung zweckgebunden. Aber erst das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und die Verdoppelung der zweckgebundenen GVFG-Finanzmittel 1971/72 legen die Basis für die langfristig angelegte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden.

Investitionsprogramm nach der Wende

Seither hat das GVFG viele Veränderungen und Anpassungen erfahren. Sie betrafen vor allem die sukzessive Ausweitung des Förderkatalogs in den siebziger und achtziger Jahren sowie die Verlagerung der Förderschwerpunkte vom kommunalen Straßenbau zum ÖPNV. Eine besondere Bedeutung erlangte das GVFG in Deutschland nach 1990: Die neuen Bundesländer wurden sofort in die Förderung einbezogen und die Fördermittel in der ersten Hälfte der neunziger Jahre zu diesem Zweck beträchtlich aufgestockt. Zudem wurde die Zuständigkeit zu einem großen Teil auf die Länder übertragen, um die Entscheidungen mit den jeweiligen örtlichen Bedürfnissen in Einklang zu bringen. Das ermöglichte ein gewaltiges Investitionsprogramm in den neuen Ländern, eine schnelle Verbesserung der dortigen Verhältnisse im ÖPNV und die Modernisierung des Straßennetzes – drei extrem wichtige Grundlagen für schnelle Fortschritte bei der wirtschaftlichen Angleichung.

Die positive Wirkung der finanziellen Förderung nach dem GVFG war bis 2006 unumstritten. Erst die Föderalismusreform I, in deren Zuge die Länder mehr Verantwortung für den Verkehrsbereich vom Bund übernahmen und die Zuständigkeiten von Bund und Ländern voneinander abgegrenzt wurden, läutete das Ende des GVFG in mehreren Teilschritten ein. Diese Entwicklung gipfelte 2015 in der Diskussion, ob die zum Ende des Jahres 2019 auslaufenden Finanzhilfen des Bundes nach dem GVFG-Bundesprogramm für investive Neubauprojekte im ÖPNV von Verdichtungsräumen sowie die in die Entflechtungsmittel

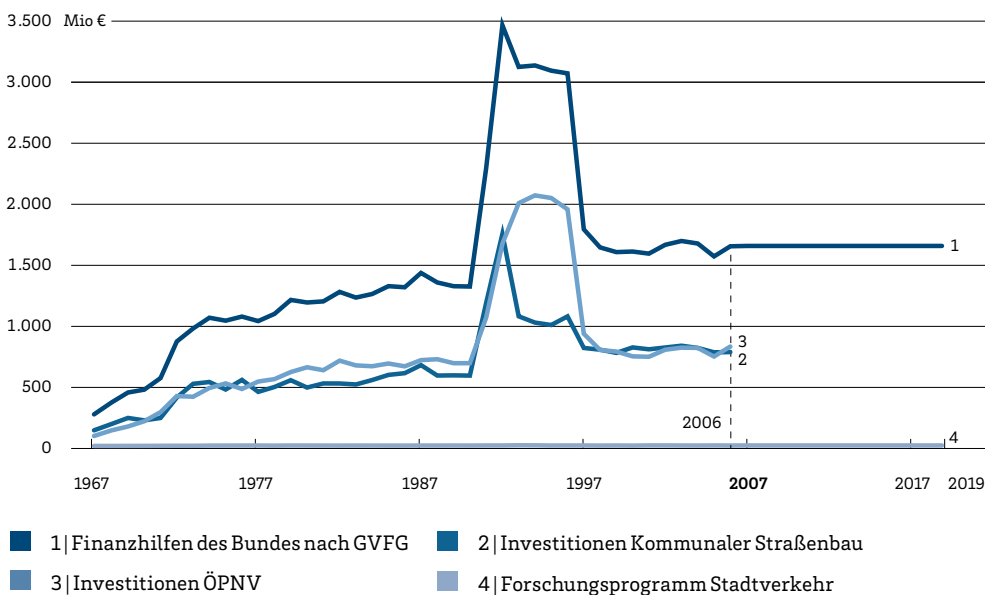
überführten vormaligen GVFG-Landesprogramme überhaupt fortgeführt werden sollten. Schließlich gewann aber die Einsicht in die dringende Notwendigkeit einer Weiterführung doch noch die Oberhand. Am 25. September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des GVFG im bisherigen Umfang für weitere 15 Jahre.

Wichtiger Schritt in die Zukunft

Das Fazit nach 50 Jahren GVFG-Förderung fällt eindeutig positiv aus. Es gibt in der Welt nur wenige Länder, in denen der ÖPNV sowohl aus technischer und wirtschaftlicher Sicht als auch unter Forschungs- und Entwicklungsaspekten ein so hohes Ni-

veau hat wie in Deutschland. Mobilitäts-eingeschränkte Menschen finden hier ein durchgängiges und nachhaltiges Angebot vor, das so weitgehend wie sonst nirgendwo auf der Welt „barrierefrei“ genutzt werden kann. Diese Entwicklung wurde möglich dank einer durch das GVFG gesicherten Gemeindeverkehrsfinanzierung, die seit 1993 durch die Regionalisierungsmittel sinnvoll ergänzt wurde. Die Fortführung des GVFG ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg in eine erfolgreiche Zukunft. Aber es ist noch viel zu tun, und wie schon in den 1960er-Jahren sind in Zukunft weitere mutige und unkonventionelle Schritte erforderlich.

Zeitreihe Finanzhilfen des Bundes nach GVFG



Quelle: Baupreis-Index Ingenieurbau Straßenbau (Tiefbau), Statistisches Bundesamt Wiesbaden · 1991 - ca. 1996: Sondermaßnahmen Aufschwung Ost · Bis 2006: GVFG-Berichte des BMVBS · Ab 2007: GVFG-Bundesprogramm 332,567 Mio. €, Entflechtungsmittel 1335,5 Mio. €, Forschungsprogramm Stadtverkehr 4,167 Mio. €

- 1966 Steueränderungsgesetz
- GVFG
- 1971 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden
- 1972 GVFG: Änderung
- GVFG: Förderkatalogerweiterungen
- 1987 Gesetz zur Änderung des GVFG
- Vereinigungsvertragsgesetz und damit verbundene GVFG-Änderungen
- 1990
- 1991 Haushaltsbegleitgesetz
- 1992 Steueränderungsgesetz
- 1993 Eisenbahnneuordnungsgesetz
- 2006 Föderalismusreform-begleitgesetz; hier: Entflechtungsgesetz
- 2015 Erhöhung der Regionalisierungsmittel und Fortführung des GVFG



Vom Fall der Mauer zur Mobilität 4.0

Geschichtsstunde mit Protagonisten der Verbandshistorie und -gegenwart: Am Rande der Jahrestagung 2015 ließen VDV-Präsident Jürgen Fenske und seine Vorgänger Dieter Ludwig und Günter Elste sowie Gert Gottschalk, der zur Wendezeit Präsident des VÖV-DDR war, die Gründungsphase und 25 Jahre VDV-Arbeit Revue passieren.



Dieter Ludwig, Gert Gottschalk, Günter Elste und Jürgen Fenske (v.r.n.l.) tauschten sich über 25 Jahre Verbandsgeschichte und aktuelle Verkehrsthemen aus. Moderiert wurde die Runde von VDV-Pressesprecher Lars Wagner (l.) und Stefan Temme, Redakteur von „VDV Das Magazin“ (2.v.l.).

25 Jahre VDV: Wie haben Sie die Zeit nach dem Mauerfall und die ersten Kontakte zwischen den Verkehrsunternehmen aus West- und Ostdeutschland erlebt?

Dieter Ludwig: Wir haben uns erstmal gefreut, weil der Mauerfall für alle überraschend kam – auch wenn man gehofft hatte, dass es eines Tages passiert. Wir von den Verbänden haben uns gleich zusammengesetzt, weil uns klar war: Wir müssen den Ost-

deutschen helfen. Als damaliger Präsident des BDE, des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen, Kraftverkehre und Seilbahnen, bin ich mit Manfred Montada, der BDE-Verbandsdirektor und geschäftsführendes Präsidiumsmitglied war, auf Reisen gegangen. Wir waren die ersten Westdeutschen, die für ostdeutsche Verkehrsunternehmen Seminare gemacht haben. Ich sagte, dass sie alles jetzt selbst machen müssen, was bis dahin vom Staat vorgegeben war.

Gert Gottschalk: Nach der Öffnung der Grenzen entstand ein großer Drang der Ostdeutschen, schnell nach Westdeutschland zu fahren. Die Betriebe an der Grenze mussten unwahrscheinlich viele Busse einsetzen. Und so entstanden

erste Verbindungen zu den grenznahen westdeutschen Betrieben, denn zusätzliche Busse wurden für diese Verkehre gebraucht. Anfang 1990 gab es dann eine Initiative, bei der westdeutsche den ostdeutschen Betrieben Busse und Straßenbahnen anboten. Da Karlsruhe 2,65 Meter breite Wagen hatte, die außer in Karl-Marx-Stadt nirgends in der DDR fahren konnten, gab es ein Angebot von Dieter Ludwig an mich, einige seiner Wagen nach Karl-Marx-Stadt zu überführen.

Also eine betriebliche Zusammenarbeit, die sich da entwickelt hat?

Gottschalk: Nein, die ist auf diesem Gebiet nicht entstanden. Es waren nur erste Ideen, die damals ausgetauscht wurden. Aber so hat sich der Kontakt zu Dieter Ludwig entwickelt.

Ludwig: Wir haben in und um Karlsruhe damals viele neue Strecken gebaut und hatten immer zu wenig Wagen. Wir konnten gar nicht so schnell die Fahrzeuge bestellen, wie wir sie benötigten, weil wir so viele neue Fahrgäste bekamen. Deswegen konnten wir letztendlich dann doch keine Wagen abgeben.

Wie liefen andernorts die ersten Kontakte?

Günter Elste: Hamburg unterhielt mit Dresden eine Städtepartnerschaft, die kurz vor der Wende zustande gekommen war. Die Dresdner waren damals wie heute sehr selbstbewusst, was ihr Geschäft anging. Wir hatten bei der Hamburger Hochbahn ein Tochterunternehmen, die Hamburg-Consult, die in Dresden ein neues Straßenbahndepot geplant hatte. Daraus entstand später die gemeinsame Verkehrsconsult Dresden-Hamburg (VCDH). Die alte Partnerschaft zwischen Hamburg und Dresden lebt →

28

Straßenbahnbetriebe

bildeten die Erzeugnisgruppe „Elektrisch betriebene Nahverkehrsmittel“. Aus ihr ging der VÖV-DDR hervor, der nach der Gründung des VDV die Landesgruppe Ost formte.

auch immer wieder auf, wenn die Elbe über die Ufer tritt. Dann helfen

wir wieder mit Bussen und Busfahrern.

Ludwig: Wir hatten eine Städtepartnerschaft mit Halle an der Saale. Am dritten Tag nach der Wende kamen der Werkstattleiter und der Betriebsleiter zu uns. Wir hatten einen engen Kontakt und haben Busse geschickt, wegen der unterschiedlichen Spurweite aber keine Schienenfahrzeuge. Und wir haben Werkstätten abgegeben sowie einen VW aus unserem Fuhrpark. Abends kam dann ein Anruf: „Mein Chef hat mir den Wagen wieder abgenommen. Ich habe ihn nicht behalten dürfen.“

Elste: Die Verkehrsbetriebe im Osten waren gut aufgestellt, hatten jedoch schwierige Rahmenbedingungen. Aber sie wussten genau, was sie zu tun hatten. Es war oft so, dass es nicht an der mangelnden Qualifikation der Mitarbeiter lag, sondern es fehlte an Mitteln und an moderner Technik.

Wie haben Sie die Annäherung auf Verbandsebene erlebt?

Gottschalk: In der DDR war der Nahverkehr anders organisiert als in den alten Bundesländern. In Berlin gab es die Hauptverwaltung Kraftverkehr, und der unterstand auch der ÖPNV. Seit 1982 waren alle Nahverkehrsbetriebe bis auf die Großbetriebe in Dresden, Leipzig, Karl-Marx-Stadt, Erfurt, Halle, Magdeburg und Berlin in diese Kombinate integriert. Diese hatten keine Anleitung mehr nachdem die Regierungsgeschäfte in der DDR zusammengebrochen waren. In den Kombina-

ten ging in der ersten Zeit die Arbeit noch geregelt weiter.

Diese Großbetriebe wollten wissen, wie es weiter geht, man brauchte aber auch Geld und Hilfe. Und da trat der Betriebsdirektor der Magdeburger Verkehrsbetriebe, Herbert Kuntze, mit Dietrich Hentschel von der Braunschweiger Verkehrs AG in Verbindung und bat um Hilfe bei der Herstellung eines Kontaktes zum VÖV. So kam dann das Treffen am 8. Februar 1990 in Braunschweig zustande, wo die Weichen für die Gründung des VÖV-DDR gestellt wurden.

Das alles passierte innerhalb kürzester Zeit ...

Gottschalk: Es dachte niemand, dass die Einheit so schnell kommen würde. Ein sofortiger Beitritt zum VÖV-BRD war zu diesem Zeitpunkt weder gesellschaftsrechtlich möglich noch von uns gewollt. So wurde vereinbart, einen eigenen VÖV-DDR mit einer wortgleichen Satzung zum VÖV-BRD zu gründen, dem eine Präambel hinzugefügt wurde, die besagte, dass sich beide VÖV zu einem einheitlichen Verband zusammenschließen, falls es zu einer staatlichen Einheit kommt. Diese Präambel und der Satzungsentwurf mussten zunächst noch erarbeitet werden. Wir haben gesagt, dass wir dazu einen Vertreter nach Köln schicken, und Günter Girnau als Verbandsdirektor und geschäftsführendes Präsidiumsmitglied macht das mit ihm. Da ich ein bisschen hinterlistig bin, habe ich vorgeschlagen, dass wir das an einem bestimmten Tag machen. Und das war ein Rosenmontag. Aber Prof. Girnau hat nicht „Nein“ gesagt.

Wie ging es dann weiter?

Gottschalk: Klaus Gollmann hat mit Prof. Girnau den Satzungsentwurf erarbeitet. Anschließend sind beide zum Rosenmontagszug gegangen. Gollmann kam wieder und sagte: „Hier habt ihr das Papier“ und hat dann eine Tüte voll Schokolade und Bonbons mitgebracht. Aus vielen solch

In der Amtszeit von Günter Elste öffnete sich der VDV für die Verkehrsverbünde. Zudem arbeitet der Verband seitdem in einem Spartenmodell.





kleiner Gesten ist eben auch diese enge Verbindung dienstlich und privat zwischen vielen der handelnden Personen entstanden.

Das klingt nach großer Harmonie und Bereitschaft zur Zusammenarbeit. Hatten Sie nie das Gefühl, von den West-Unternehmen vereinnahmt zu werden – und umgekehrt?

Ludwig: Wir wollten nichts für uns erreichen. Ich war damals Präsident des BDE, und wir wollten rübergehen und mit allem helfen. Wir haben berichtet, wie unsere Betriebe und Organisation aufgebaut waren. Wir waren die ersten in Deutschland, die mit Ost-Betrieben in einem Verband vereinigt waren. VÖV-Ost, VÖV-West und BDE waren in einem Verband – dem neuen VDV. Das war eine große Sache.

War das auch von West-Seite unumstritten?

Ludwig: Nicht beim BDE. Die Fusion BDE-VÖV hat ein bisschen gehakt. Wir hatten viele Gegner in den eigenen Reihen – hart gesottene Eisenbahner, und die wollten nicht. Die Idee zur Fusion wurde geboren, als Günter Girnau und ich im Auto saßen. Wir hatten gemerkt, dass unsere Wirkung als kleiner BDE unter den vielen Verbänden in Berlin sehr überschaubar war. Wir hatten 300 Betriebe mit angeschlossenen Kraftfahrt-Betrieben und die Seilbahnen. Ich habe gesagt: „Günter, sollen wir nicht zusammenwerfen? Wir haben zu 90 Prozent gemeinsame Probleme, dann werden wir doppelt so stark.“ So hatten wir die Verkehrsbetriebe und die Seilbahnen, aber nicht die

Gert Gottschalk schlug den Termin vor, an dem die Präambel und die Satzung für den einheitlichen Verband ausgearbeitet werden sollten – am Rosenmontag 1990 in Köln.

bundeseigene Eisenbahn und noch keine Verkehrsverbünde. Die kamen erst später hinzu.

Aber gerade beim BDE musste auf Ämter verzichtet werden, wenn man aus drei Verbänden einen macht.

Ludwig: Zum einen haben die, die dagegen waren, erkannt, dass wir als so kleiner Fachverband nicht alleine existieren konnten. Zum anderen war es eine Personalfrage. Es gab schon zwei Präsidenten – Hans Sattler beim VÖV und mich für den BDE. Weil wir damals in Karlsruhe so viel gebaut haben, gab ich mein Amt auf. Der Verbandsdirektor wurde Günter Girnau und Manfred Montada ständiger Vertreter im Güterverkehr. Heute könnten wir uns das gar nicht mehr vorstellen, dass wir mit getrennten Verbänden gearbeitet haben.

Damit war die Verkehrsbranche der Politik mehrere Schritte voraus, was das deutsche Zusammenwachsen anbelangte?

Gottschalk: Jeder von uns wollte das. Das Zusammengehörigkeitsgefühl der Verkehrsleute war von Anfang an da. Es war nicht so, dass der eine dem anderen etwas vormachen oder wegnehmen wollte oder überheblich auftrat. Wir hatten nach der Wende noch die Erzeugnisgruppe „Elektrisch betriebene Nahverkehrsmittel“ mit 28 Straßenbahnbetrieben. In einer Erzeugnisgruppenversammlung wurde vorgetragen, was Klaus Gollmann und Günter Girnau ausgehandelt hatten, um uns zu einem VÖV-DDR zusammenschließen. Alle Mitglieder waren einverstanden. Das ging so schnell und problemlos, weil jeder sagte: Das ist der richtige Weg. Wir kommen zur Einheit, und wir müssen das auch einheitlich im ÖPNV machen. So entstand aus den 28 Nahverkehrsbetrieben →

” *Das Zusammengehörigkeitsgefühl der Verkehrsleute war von Anfang an da.*

Gert Gottschalk,
zur Wendezeit Präsident des VÖV-DDR
und später Vorsitzender der
VDV-Landesgruppe Ost



Harte Verkehrs- und Verbandspolitik, aber auch manche Anekdote aus 25 Jahren VDV kamen auf den Tisch.

dieser „Erzeugnisgruppe“ der VÖV-DDR, der sich rasch vergrößerte und bei der Gründung des VDV bereits die größte Landesgruppe im einheitlichen Verband bildete.

Aber trotzdem gab es 1995 eine Nagelprobe für die Solidarität innerhalb des Verbandes ...

Gottschalk: Bereits im Vorfeld der Vereinigung erreichte der VÖV-BRD mit dem Bundesverkehrsministerium die Einbeziehung der Ost-Verkehrsunternehmen in das GVFG. Um westliche Unternehmen dadurch nicht schlechter zu stellen, wurde das GVFG zeitlich befristet bis 1996 auf 3,28 Milliarden D-Mark pro Jahr aufgestockt. Diese Förderung trug maßgeblich zur schnellen Verbesserung des ÖPNV in den Ostländern bei.

Einige Mitgliedsbetriebe der neuen Landesgruppe Ost forderten deshalb in einer „Resolution“ an den jetzt einheitlichen Verband, durch eine Mittelumschichtung aus den Westländern die

bisherige Förderhöhe im Osten weiter beibehalten zu können. Man wollte also dringend benötigtes Geld anderen Mitgliedsbetrieben des Verbandes aus der Tasche

nehmen! Der Verzicht auf die eingereichte Resolution wurde durch eine sehr kritische und offene Diskussion in einer Landesgruppenversammlung im Frühjahr 1995 erreicht. Die Solidarität im neuen Verband hatte eine wichtige Bewährungsprobe bestanden.

Später konzentrierte sich die Verbandsarbeit stärker auf die Politik. 2003 folgte die nächste Verbandsreform, und die Verkehrsverbünde kamen

hinzu. Was waren die Beweggründe?

Elste: Wir merkten 2000 schon, dass der damalige Umgang mit der Politik nicht alle zufrieden stellte. In den 90er-Jahren hatten sich viele Rechtsetzungen und Finanzierungsfragen geändert. Seit 1996 gab es einen EU-Wettbewerbskommissar. Die Verkehrsverbünde waren früher in der Regel Unternehmensverbünde oder Mischverbünde. Plötzlich entdeckten Politiker, das könnte ein Instrument für sie sein. Die Verbünde wurden einflussreicher und immer mächtiger. Die Frage war: Sollten wir als Verkehrsunternehmen den Auftraggebern das Feld überlassen oder wäre es nicht klüger, sie zu integrieren, um Konflikte zuerst intern auszutragen, bevor sich die Politik einmischen konnte? Mein Gedanke war, dass die künftigen Aufgabenträger mehr Verständnis für die Verkehrsunternehmen entwickeln, wenn sie im Verband integriert sind. Das war hoch umstritten.

Und dann gab es ja noch den Güterverkehr ...

Elste: ... wo in der Verbandsarbeit viele Angelegenheiten zu kurz kamen. So kam der Gedanke an ein Spartenmodell, wie wir es jetzt haben. Die Strukturreform des VDV ging damit einher, dass man andere Finanzierungsgrundlagen schaffen sollte. Neue Beitragsordnungen waren auch keine Selbstläufer – alles schwierige Themen.

” *Die Geschlossenheit ist unsere Stärke. Sie ist notwendig, wenn wir gegenüber der Politik auftreten.*

Jürgen Fenske,
amtierender VDV-Präsident

Wie war das Verhältnis zur Politik?

Elste: Plötzlich mischte sich die Politik aktiv in den Übergang zum Wettbewerbsmarkt ein und wollte Einfluss nehmen. Also mussten wir uns verändern – vom unternehmensbezogenen Fachverband hin zu einem Branchenverband, der auch die Politik ins Visier nimmt. Deswegen war es wichtig, dass nicht nur ein Teil der Branche mit im Verband saß, sondern auch die Verbünde – was sich auch bewährt hat.

Jürgen Fenske: Bei der Frage zu den Aufgabenträgern und Verbänden gibt es für mich heute keine zwei Meinungen. Wir gehören schlicht und ergreifend zusammen. Am Ende des Tages sind wir beide dem Fahrgast verpflichtet.

Nach diesem Spartenmodell arbeitet der VDV noch heute. Aber die Herausforderungen, die von außen an die Branche herangetragen werden, sind größer denn je.

Fenske: Umso wichtiger ist die Geschlossenheit. Sie ist unsere Stärke. Geschlossenheit ist kein Selbstzweck, sondern notwendig, wenn wir

gegenüber der Politik auftreten. Die Verbandsreform war ein wichtiger Schritt zur Einheit der Branche.

Wo hat der VDV etwas versäumt?

Elste: Bei der Frage, welche Rolle die Digitalisierung im Vertrieb spielt, haben wir die Zeit verpennt. Da haben wir uns zu sehr bemüht, alle mit ins Boot zu holen und sind dabei abgetrieben – um es mal freundlich zu sagen. Wir brauchen vereinfachte Vertriebsstrukturen, und das werden große Herausforderungen.

Fenske: Das Thema Digitalisierung beurteile ich etwas anders. Zwar glaube ich schon, dass wir vielleicht nicht dieselbe Geschwindigkeit wie andere Industrien haben. Wenn ich uns als VDV und Branche ÖPNV sehe, glaube ich aber, dass →



Dr. Dieter Ludwig verzichtete als damaliger Präsident des BDE zunächst auf die Präsidenschaft im neu gegründeten Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, folgte dann aber 1995 auf Klaus-Dieter Bollhöfer als VDV-Präsident.

Die Präsidenten des VDV

An der Spitze des VDV standen in dessen 25-jähriger Geschichte bislang vier Präsidenten. Ihre Reihe führt Klaus-Dieter Bollhöfer (Foto) an, der das Amt von Mai 1990 bis Oktober 1995 innehatte. Hauptberuflich leitete Klaus-Dieter Bollhöfer lange Jahre die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und war Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Ihm folgte Dr. Dieter Ludwig, der als Leiter der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), der Albta-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), der Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft (Kasig) und des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) sowie als Initiator des Karlsruher Modells die Entwicklung des ÖPNV in der badischen Stadt und ihrer Umgebung maßgeblich mitgestaltet hat.



Dritter VDV-Präsident war von 2003 bis 2009 Günter Elste. Seit 1996 ist er Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG. Günter Elstes Nachfolge als VDV-Präsident trat Jürgen Fenske an. Der hauptamtliche Vorstandsvorsitzende der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) wurde im November 2015 für weitere drei Jahre einstimmig wiedergewählt und steht in seiner dritten Amtszeit.



Vorgänger und Nachfolger: Günter Elste (r.) war sechs Jahre lang Präsident des VDV.

Jürgen Fenske (l.) übernahm das Amt 2009.

wir beim Thema Digitalisierung nicht schlecht dastehen, weil wir wichtige, elementare Grundlagen geschaffen haben – auch schon in der Präsidentschaft von Günter Elste. Zweifellos müssen wir an Geschwindigkeit zulegen. Ich glaube, dass wir mit vielen Bausteinen gut unterwegs sind. In zwei, drei Jahren werden wir auch da ganz woanders stehen.

Was sind die jüngsten Erfolge des Verbandes?

Fenske: Es sind großartige Bauvorhaben gefördert worden, und es gibt aktuelle

Entscheidungen wie die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das nationale Eisenbahnnetz. Seit Jahren bringen wir das Thema Infrastruktur nach vorne. Umso schöner ist es, dass die von uns mitgetragene Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ und die zugehörige Kampagne offensichtlich erste Früchte tragen.

Obwohl die politischen Entscheidungen bei den Regionalisierungsmitteln und beim GVFG in die richtige Richtung gehen, bleiben Finanzierungsfragen offen ...

Fenske: Von zehn Milliarden Fahrgästen fahren acht im kommunalen ÖPNV. Der kommunale Nahverkehr ist daher das Schwergewicht im bundesdeutschen Öffentlichen Personenverkehr. Der stetige Zuwachs an Fahrgästen zeigt die Attraktivität des ÖPNV. Das bedeutet aber auch, dass neben den Erhaltungs- auch Wachstumsinvestitionen nötig sind. Damit ist das GVFG aktueller denn je.

Wie sehen Sie die Zukunft des ÖPNV?

Ludwig: Gut, denn es gibt immer mehr jüngere Leute, die kein eigenes Auto haben.

Fenske: Auch die Tatsache, dass wir unsere Verkehrsangebote mit Fahrrad und Leihauto vernetzen, ist wirklich gut für die Zukunft. Aber Mobilität 4.0 und Digitalisierung funktionieren nur, wenn das Rad rollt. Und dann sind wir wieder beim Thema Infrastruktur.

Wie sehen Sie die Zukunft der Verbandsarbeit und des VDV?

Fenske: In diesem Gespräch hat sich wieder einmal gezeigt, mit wie viel Herzblut die Branche unterwegs ist. Das war zur Zeit der deutschen Wiedervereinigung so, und das ist auch heute so. Es gibt eine ausgesprochene Identifikation mit den Produkten, mit Bus und Bahn, mit Schotter und Gleis. Dieser Herzschlag und diese Identifikation mit dem, wofür wir stehen, sind ganz wichtig für den VDV. Der zweite Punkt ist die wirklich gute und schöne Zusammenarbeit zwischen Haupt- und Ehrenamt, wo es immer einen Gleichklang gegeben hat.

Ludwig: Es gehört Herzblut dazu, da hat er völlig Recht. Aber das Wichtigste ist, dass wir nach außen Geschlossenheit zeigen. Nur so können wir etwas erreichen.

Wie muss sich der VDV in den nächsten Jahren entwickeln, um weiterhin mit Herzblut und Geschlossenheit zu agieren?

Ludwig: Wir müssen die Politik überzeugen, uns zu unterstützen. Das ist im Augenblick das, was uns in den nächsten zehn Jahren bewegen wird, dass wir Unterstützung – auch in finanzieller Hinsicht – von Bund und Ländern brauchen.

Gottschalk: Dass wir einheitlich auftreten müssen, das ist mehrfach gesagt worden und auch richtig. Dass wir auch intern einheitlich auftreten, kommt dadurch zum Ausdruck, dass inzwischen viele Leute aus Ostdeutschland in wich-

tigen Positionen des Verbandes wirken. Eine weitere Zukunftsvision wäre aus meiner Sicht, auch mit Blick auf den europaweiten Wettbewerb, die Verkehrsunternehmen in Deutschland größer zu machen.

Elste: Ich glaube, der VDV hat eine gute Performance und in Zukunft eine Riesenchance. Ich bin fest davon überzeugt, dass unser Gemeinwesen nur mit einem starken Öffentlichen Personennahverkehr funktionieren wird. Und das wird wegen der Auflagen bei Schadstoffemissionen noch bedeutender. Außerdem kann der Straßenverkehrsraum in den Wachstumsstädten nicht vermehrt, sondern muss entlastet werden. Ich glaube, unsere Chance als VDV besteht darin, dass wir die Politik noch stärker davon überzeugen müssen, dass es ohne ÖPNV nicht zur Lösung dieser Zukunftsprobleme kommt.

Fenske: Der VDV wird sich weiterentwickeln. Er wird eher wichtiger, weil die Rahmenbedingungen sich genau so entwickeln, wie Günter Elste geschildert hat. Ohne ÖPNV geht es nicht. Entscheidend ist, wie viele Fahrgäste wir beför-

dern und wie viele Güter wir auf der Schiene transportieren. Wenn die-

se Daten weiter so erfreulich sind wie bisher, wird der VDV gut aufgestellt sein. Wenn die Substanz des VDV so bleibt wie sie ist, steht der Verband in guten Schuhen da – auch für die Zukunft.

Ludwig: Da bin ich ebenfalls zuversichtlich. Und wenn wir gute Leute haben, können wir etwas erreichen. Wir brauchen gute Leute – wie Jürgen Fenske und unseren Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Dann werden wir noch weiterkommen und brauchen keine Angst um unsere Zukunft zu haben.

Das war ein wunderbares Schlusswort, herzlichen Dank.

10 Mrd.

Fahrgäste

nutzen in Deutschland jährlich den ÖPNV. Allein acht Milliarden Menschen fahren mit den Bussen und Bahnen des kommunalen Personennahverkehrs.

Dieter Ludwig betonte, dass die Verkehrsunternehmen die Unterstützung von Bund und Ländern benötigen – auch in finanzieller Hinsicht.





Betrieb unter Dampf: die Lübeck-Büchener-Eisenbahn mit ihren Doppelstockwagen und der Stromlinien-Lok (1936), Reisende in Wiesbaden (1950) und Soldaten auf dem Rückweg vom Manöver in Königsberg (um 1900)

1859:
Verein Preußischer
Privateisenbahnverwaltungen

1895:
Verein Deutscher Straßenbahn-
und Kleinbahnverwaltungen

1846:
Verband der preußischen
Eisenbahndirektionen

1847:
Verein deutscher
Eisenbahnverwaltungen (VDEV)

170 Jahre deutsche Eisenbahnverbände

Die Eisenbahnverbände haben die technische und wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands maßgeblich mitgestaltet – durch verbindliche Standards, Kooperationen und innovative Ideen.

Alles begann mit den zehn größten preußischen Privatbahngesellschaften, die am 10. November 1846 – die deutsche Eisenbahn war knapp zehn Jahre alt – den Verband der preußischen Eisenbahndirektionen aus der Taufe hoben. Schon im Jahr darauf wurde er auf den Deutschen Bund ausgedehnt und in den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen (VDEV) umbenannt. Die Unternehmen sprachen nun gegenüber der Gesetzgebung mit einer Stimme.

1846 bis 1914: Unabhängigkeit und Staatsräson

Mitte des 19. Jahrhunderts gründeten viele deutsche Länder Staatseisenbahnen, die 1859 dem VDEV beitraten. Die Privatbahnen gründeten kurz darauf den Verein Preussischer Privateisenbahnverwaltungen, der sich vor allem um die Absicherung seiner Mitglieder verdient machte. So gründete er 1871 – nun als Verein der Pri-

vateisenbahnen im Deutschen Reich – die Haftpflichtgemeinschaft und 1885 die Berufsgenossenschaft für Privateisenbahnen. Über technische Normen und die politische Positionierung entschied weiterhin der VDEV, in dem die Privatbahnen nach wie vor Mitglieder waren.

Mit einheitlichen Vorschriften legte der VDEV den Grundstein für einen deutschlandweiten Eisenbahnverkehr – lange bevor das Deutsche Reich gegründet wurde. Gemeinsam mit anderen Organisationen, etwa dem Deutschen Zollverein oder dem Deutschen Münzverein, trieb er damit die wirtschaftliche Integration voran, während die politische Lage von Kleinstaaterei geprägt war. So beschlossen die Mitglieder etwa 1850 mit den „Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ verbindliche Regeln für Bahnhofsanlagen, Lokomotiven und Wagen. 1868 folgten Vereinbarungen, dank derer die Güter nicht mehr umständlich beim Übergang →

1920:

Verschmelzung mit dem Verein der Privateisenbahnen zum „Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen“ in Berlin

1928:

Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen

1932:

Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen

1932:

VDEV wird zum Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV)



Mit der „Adler“ fing alles an. Am 7. Dezember 1835 fuhr der erste deutsche Zug von Nürnberg nach Fürth. (Digitale Kolorierung)



Der Anhalter-Bahnhof, gebaut von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, galt im Volksmund als „Tor zum Süden“. Bereits 1900 fuhren von hier aus Züge nach Österreich-Ungarn oder Italien.

von einer auf die andere Bahn umgeladen werden mussten. Auch Reisende profitierten durch den 1884 geschaffenen Vereinsreiseverkehr. Mit diesen Fahrscheinheften konnten Reisende mehrere Bahnen nutzen und sich ihre Routen individuell zusammenstellen.

Mit der Reichseinigung 1871 übernahm die deutsche Regierung die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften. Damit wurde der VDEV aber nicht beschäftigungslos – ganz im Gegenteil. Seine Mitglieder trafen eine Entscheidung, die unser Leben bis heute prägt: 1891 führten sie die deutsche Eisenbahn-Zeit ein. An allen deutschen Bahnhöfen galt nun die gleiche Zeit. Heute selbstverständlich, damals eine Revolution: Offiziell galt noch die Ortszeit, die sich am Sonnenstand orientierte, sich daher von Region zu Region unterschied und folglich ein großes Hindernis für den Eisenbahnverkehr darstellte. Die Eisenbahnzeit erwies sich als so effektiv, dass sie 1893 per Gesetz zur bis heute gültigen Mitteleuropäischen Zeit wurde.

1914 bis 1945: Umbrüche

Im Ersten Weltkrieg kam der Eisenbahn eine wichtige strategische Rolle zu. Aber auch Busse und Straßenbahnen übernahmen neue Aufgaben wie Soldaten- oder Güternahtransporte. Die Verkehrsbetriebe waren seit 1895 im Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen organisiert, der 1920 mit dem Verein der Privateisenbahnen zum Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen fusionierte.

Seit Mitte der 20er-Jahre entwickelte sich der Kraftverkehr zu einem wichtigen Mitbewerber. Die Verkehrsunternehmen entschlossen sich zur Kooperation und erlaubten 1928 Kraftverkehrsbetrieben, also etwa Autobusunternehmen, Mitglied zu werden. Der Verein nannte sich fortan Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen, ab 1932 schließlich Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen. Der zweite große Verband, der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, musste zunächst einen Aderlass verkraften: Ein Großteil der Mitglieder aus der

1935:
Reichsverkehrsgruppe
Schienenbahnen

1949:
Verband öffentlicher
Verkehrsbetriebe (VÖV)

1946/47:
Gründung von Verbänden in den
drei westlichen Besatzungszonen

1950:
Verband Deutscher
Nichtbundeseigener Eisenbahnen (VDNE)

1965:
Bundesverband
Deutscher Eisenbahnen (BDE)



Das Gegenstück zum Anhalter-Bahnhof war der Stettiner Bahnhof der Berlin-Stettiner Eisenbahn im Berliner Norden. Von hier konnten Reisende bis nach Stralsund oder Danzig fahren.

ehemaligen Habsburgermonarchie, Luxemburg und den Niederlanden, die noch zur Zeit des Deutschen Bundes beitraten, schied nach dem Ersten Weltkrieg aus. Übrig blieben Mitte der 20er-Jahre 65 deutsche Privatbahnen. Der Verein öffnete sich Richtung Ausland, um die Verluste auszugleichen. Staatsbahnen aus Nordeuropa und der Schweiz traten dem VDEV bei, der ab 1932 Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV) hieß. Ähnlich wie der 1922 gegründete Internationale Eisenbahnbund UIC trat der VMEV damit für eine internationale Kooperation der Eisenbahnen ein und entwickelte etwa die ersten standardisierten Behälter als Vorläufer der heute allgegenwärtigen ISO-Container.

In der Weimarer Reichsverfassung verloren die Länder die Eisenbahnhoheit. Die regionalen Staatsbahnen blieben bestehen, allerdings unter Kontrolle der Reichsregierung. Am 12. Februar 1924 wurde schließlich die Reichsbahn als erste gesamtdeutsche Staatsbahn geschaffen. Die Nationalsozialisten verstaatlichten nach der „Machtergrei- ➔

AM RANDE NOTIERT

Die Geschichte der deutschen Eisenbahn beginnt in Newcastle. Dort bestellt die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft die Lokomotive „Adler“, die am 7. Dezember 1835 zum ersten Mal die sechs Kilometer zwischen Nürnberg und Fürth zurücklegt. Am Steuer: William Wilson, Mechaniker bei George Stevenson, dem Konstrukteur der „Adler“.

Er kam nach Bayern, um die Lokomotive zu montieren, die Eisenbahnwerkstatt aufzubauen und die Mitarbeiter anzulernen. Als unersetzlicher Spezialist verdiente er 1.500 Gulden im Jahr – mehr als der Direktor der Eisenbahngesellschaft. Ursprünglich sollte er nur acht Monate bleiben. Die Fahrgäste hatten William Wilson aber so sehr ins Herz geschlossen, dass die Fahrgastzahlen spürbar sanken, wenn er mal nicht fuhr. Daher blieb er weiterhin in Bayern.

Wilson trug zu jeder Jahreszeit Rock und Zylinder, während er auf der offenen Lokomotive Wind und Wetter ausgesetzt war. Dem musste der „Lange Engländer“, wie die Fahrgäste ihn nannten, Tribut zollen: Er litt unter gesundheitlichen Problemen wie Schwerhörigkeit und konnte ab 1859 kaum noch fahren. Am 17. April 1862 starb er im Alter von 53 Jahren. Bis heute befindet sich sein Grab auf dem Johannisfriedhof in Nürnberg, wo eine Tafel an seine Verdienste um die deutsche Eisenbahn erinnert. Der Original-„Adler“ wurde 1859 verkauft. Heute existiert noch ein Nachbau.



Nach dem Zweiten Weltkrieg lag auch der Eisenbahnverkehr am Boden. Die Gleise musste in Handarbeit instand gesetzt werden. Der Wiederaufbau dauerte bis weit in die 50er-Jahre.

fung“ viele Privatbahnen und schlugen sie der Reichsbahn zu.

Die „Gleichschaltung“ der Wirtschaft machte auch vor den Verbänden nicht halt, die ihre Eigenständigkeit verloren: Sieben staatlich kontrollierte Spitzenvertretungen wurden gegründet, darunter 1935 die „Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen“. Diese nahm während des Zweiten Weltkrieges ähnliche Funktionen wahr wie der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen im Ersten Weltkrieg. Sie verteilte Eisen und Stahl, aber auch Mineralöle und Batterien.

1945 bis 1990: Neuaufbau und Teilung

Nach dem Zusammenbruch 1945 gab es Versuche, in den westlichen Besatzungszonen regionale Strukturen zu schaffen. Der VMEV befindet sich seit 1948 in einem inaktiven Zustand – er wird bis heute vom VDV mitverwaltet. Seine Nachfolger wurden 1949 der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) und 1950 der Verband Deutscher Nichtbundeseigener Eisenbahnen (VDNE), der 1965 zum Bundesverband Deut-

scher Eisenbahnen (BDE) wurde und sich neben der Interessenvertretung auch der Mitarbeit an technischen Fragen widmete, um verbindliche Standards zu schaffen. Dabei wirkten auch die Hafen- und Werkbahnen mit. Die Verbände sahen sich zwei negativen Entwicklungen ausgesetzt: Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen litten unter finanziellen Engpässen, weil der Investitionsbedarf nach dem Krieg sehr hoch war. Gleichzeitig machte der Pkw den Eisenbahnen Konkurrenz. Als Antwort setzten die beiden Verbände gegenüber Ländern, Bund und EWG verstärkt auf Lobbyarbeit und die Generierung von Fördermitteln. So erreichten sie etwa, dass der ÖPNV zwischen 1971 und 1984 von der Mineralölsteuer befreit war. Dank dieser und ähnlicher Erfolge konnten sich die Privatbahnen am Markt behaupten, der aber nach wie vor von der Deutschen Bundesbahn dominiert wurde.

In der DDR existierten keine unabhängigen Eisenbahnvereine. Stattdessen übernahm die Deutsche Reichsbahn schon im April 1949 alle Privatbahnen im sowjetischen Sektor. Der Name „Deutsche Reichsbahn“ wurde beibehalten, um die prestigeträchtigen Be- ➔



GASTKOMMENTAR

Dr. Rüdiger Grube,
seit 1. Mai 2009
Vorstandsvorsitzender der Deutsche
Bahn AG und der DB
Mobility Logistics AG

*Mit dem ICE 4 startet die
Deutsche Bahn in eine neue
Ära des ICE-Verkehrs.*

Die Erfolgsgeschichte fortschreiben

Der VDV feiert in diesem Jahr seinen 25. Geburtstag und 170 Jahre Eisenbahnverbände. Zwei Jubiläen, zu denen ich herzlich gratuliere und die deutlich machen, wie viel Wandel die Verkehrsbranche in Deutschland erfahren hat. Am Beispiel der DB lässt sich gut illustrieren, wie viel Umbruch allein in den vergangenen rund 20 Jahren steckt: Mit der Bahnreform 1994 wurde die DB AG als privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen gegründet. Für Deutschland bedeutete dies eine Renaissance der Schiene: Seit 1994 hat die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 36 Prozent zugenommen, im Güterverkehr sogar um 56 Prozent.

Heute verfügt Deutschland über ein effizientes Bahnsystem mit einem einzigartigen Wettbewerb. Rund 400 Unternehmen aus ganz Europa sind auf dem deutschen Schienennetz unterwegs. Der Markt hat eine hohe Anziehungskraft – auch wegen der kontinuierlich hohen Investitionen von Bund und Bahn. Von 1994 bis 2014 wurden allein für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur 112,7 Milliarden Euro aufgebracht.

Das bislang größte Investitionsprogramm läuft bis 2019 in Höhe von 35 Milliarden Euro für die gesamte deutsche Eisenbahninfrastruktur – 28 Milliarden Euro für das Bestandsnetz und sieben

Milliarden Euro für die Aus- und Neubauprojekte. Eine solche Modernisierungsoffensive ist in ganz Europa einmalig. DB-Fahrgäste profitieren auch von dem neuen Fernverkehrskonzept, mit dem die DB das Angebot im Fernverkehr um 25 Prozent ausweitet, sowie von den zahlreichen digitalen Mobilitätsangeboten, in die das Unternehmen investiert.

Eines steht fest: Investitionen sind das A&O. Gleichzeitig ist eine starke Interessenvertretung für die nachhaltig positive Entwicklung der gesamten Branche unerlässlich. Der VDV hat mit seiner fachlichen und politischen Arbeit entscheidend zur erfolgreichen Entwicklung des öffentlichen Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland beigetragen. Als starker Verband mit rund 600 Mitgliedsunternehmen arbeitet er für eine nachhaltige und vernetzte Mobilität. In meinen Augen trägt der VDV viel zur Harmonisierung in der Branche bei und spricht gegenüber der Politik mit einer Stimme, die sowohl auf Landes-, als auch auf Bundes- und Europa-Ebene Gewicht hat. Dies ist angesichts der großen Herausforderungen des Systems Schiene auch dringend erforderlich. Die Nachfrage nach Verkehr steigt weiter. Umso wichtiger ist es, dass wir die Erfolgsgeschichte der Eisenbahnen und der sie vertretenden Verbände fortschreiben. Dies gelingt nur, wenn die Branche die notwendigen Investitionen für Innovationen am Markt auch verdienen kann.

So wie die vergangenen Jahrzehnte keine Selbstläufer waren, brauchen wir auch künftig Mut, Weitsicht und Leidenschaft für die Schiene und den Öffentlichen Verkehr in Deutschland. Die DB AG ist hier gemeinsam mit anderen Marktakteuren auf einem guten Weg. Doch es bleibt noch viel zu tun.

Ich wünsche Ihnen und uns daher weiterhin viel Erfolg auf unserem gemeinsamen Weg. Und nochmals: herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag!



triebsrechte in Westberlin nicht zu verlieren. Die Bedeutung der Eisenbahn war in Ostdeutschland wesentlich höher als im Westen. Noch Ende der 80er-Jahre lag der Beförderungsanteil bei Waren bei rund 86 Prozent – heute sind es etwa 18 Prozent. Dank relativ günstiger Fahrpreise spielte die Reichsbahn auch in der Personenbeförderung eine große Rolle. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Schienennetz der DDR marode war – eine schwere Hypothek für das wiedervereinigte Deutschland.

Viel Arbeit also für VÖV und BDE, die sich 1990 zum Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammenschlossen (siehe Kapitel 1). Erstmals seit 1859 gab es damit nach langer Zeit einen einheitlichen unabhängigen Verkehrsverband.

1990 bis heute: Erfolgsgeschichte Bahnreform

Viel Zeit zum Feiern blieb nicht, schließlich lag die Eisenbahn beinahe am Boden: Ihr Anteil an der Personenbeförderung betrug sechs Prozent – 1950 nutzte noch mehr als jeder Zweite die Bahn. Die Politik forderte eine tragende Rolle der Schiene beim Personen- und Güterverkehr, um die Straße zu entlasten. Doch weder Bundes-

bahn noch Reichsbahn konnten dies leisten. Zu ineffektiv waren die Staatsbetriebe, zu groß der Schuldenberg, der 1994 34 Milliarden Euro erreichte. Der Schienenverkehr musste dringend reformiert werden. Dies geschah bereits am 2. Dezember 1993, als der Bundestag das Eisenbahnneuordnungsgesetz verabschiedete. Schon einen Monat später wurde die privatwirtschaftlich organisierte Deutsche Bahn AG gegründet. Gleichzeitig erhielten private Eisenbahnunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz.

Diese Maßnahmen waren nicht unumstritten, ihre Bilanz spricht aber für sich: Die Fahrgastzahlen stiegen von etwa 1,3 Milliarden im Jahr 1993 auf mehr als 2,5 Milliarden im Jahr 2014. Der Marktanteil der Privatbahnen liegt bei rund 30 Prozent, 20 Jahre zuvor waren es drei. Auch im Güterverkehr konnten private Anbieter Boden gutmachen: 1993 betrug ihr Marktanteil 1,3 Prozent, heute transportieren sie bereits ein Drittel aller Güter, die über die Schiene verschickt werden. Insgesamt nutzen rund 400 Bahnunternehmen das DB-Netz. Diese Zahlen zeigen: Mit Ausnahme des Fernverkehrs ist der Wettbewerb auf der Schiene zum Normalfall geworden.



In den vergangenen 20 Jahren hat sich im Zuge der Bahnreform eine nie dagewesene Dynamik im Schienenverkehr entwickelt, die den Wettbewerb und damit die Branche insgesamt stärkt. Diese Entwicklung ist noch lange nicht zu Ende – und das ist auch gut so: Durch die Liberalisierung des Fernbusmarktes und die Digitalisierung kommen nun neue Herausforderungen auf den VDV und seine Mitgliedsunternehmen zu.

*Die Deutsche Reichsbahn erreichte einen Beförderungsanteil von bis zu 86 Prozent.
Geld für Investitionen fehlte trotzdem, die Infrastruktur war 1990 hoffnungslos veraltet.*

*Dieser Artikel ist entstanden
unter Mitarbeit von Dr. jur.
Martin Henke, Geschäftsführer
Eisenbahnverkehr des VDV.*



*Neuer Wettbewerb:
Private Eisen-
bahnen haben im
Personennahverkehr
inzwischen einen
Marktanteil von
etwa 30 Prozent.*

Forschung und Wissenschaft als Motor der Entwicklung im deutschen Verkehrswesen



AUTORIN

Prof. Dr.
Claudia Langowsky,
Hauptgeschäftsführerin VDV
2008 – 2010

Heute: Stiftungsprofessur
„Energieeffiziente Systeme
der Bahntechnologie“,
Fachhochschule Brandenburg

Innovationen und Ingenieurkunst aus Deutschland haben dazu geführt, dass die Unternehmen der Schienenverkehrsbranche bis dato die weltweite Markt- und Technologieführerschaft innehaben.

Eine wichtige Rolle auf diesem Weg hat die enge Verzahnung von Wissenschaft und Forschung mit den Unternehmen der Branche gespielt. Das hat dazu geführt, dass wir die Kompetenzen zur Optimierung und Innovation des hochkomplexen technischen Systems „Bahn“ in all seinen Teilsystemen im eigenen Land haben. Hochschulen und Forschungseinrichtungen haben in Gemeinschaftsprojekten mit der Industrie neue Themen gesetzt und Synergieeffekte

genutzt, wodurch neue Märkte erschlossen werden konnten. Und wir konnten durch eine funktionierende Förder- und Drittmittelkultur den notwendigen hochkompetenten Nachwuchs ausbilden, der den Motor für Weiterentwicklungen in Schwung hielt, um technologisch immer etwas voraus zu sein. Die Neuheiten der Branche wurden auf der weltgrößten Messe für Schienenverkehrstechnik InnoTrans präsentiert. Vor zehn

Jahren waren hier nur vereinzelte Stände ausländischer Hersteller zu finden. Soweit der Rückblick.

Heute sind ganze Hallen vor allem von Wettbewerbern aus Asien belegt. Betrachtet man aktuelle Auftragsvergaben in Europa, geht ein nicht zu vernachlässigender Anteil an Hersteller aus dem asiatischen Raum – nicht nur, weil sie auf Grund ihrer Lohnstrukturen preiswerter anbieten können, sondern auch, weil die Produkte technologisch konkurrenzfähig geworden sind.

Den technologischen Vorsprung wahren

Was ist passiert mit dem Motor für Innovationen? Hochschulen und Forschungseinrichtungen konnten und können ihr Forschungsengagement nicht selbst finanzieren – sie sind auf Fördergelder und Drittmittel angewiesen. Doch ausgerechnet hier ist eine negative Entwicklung zu beobachten: Es hat sich eine Förderkultur entwickelt, die eine Teilnahme für Industrie und Hochschulen unattraktiver macht, da der Anteil der Eigenfinanzierung gestiegen ist. Die Anzahl der Drittmittelprojekte mit der Industrie ist auf dem Tiefststand. Die Folgen sind verheerend: Verträge mit wissenschaftlichem Personal laufen aus, die Stellen können nicht nachbesetzt werden, Themen können nicht mehr bearbeitet werden – die Kompetenzen bluten aus! Dabei ist der technologische Vorsprung das einzige Asset, das Deutschland als Hochlohnland für den Absatz seiner Produkte zur Verfügung hat.

Jetzt und in Zukunft benötigen wir viel Aufmerksamkeit und das richtige Handeln, um diesen Vorteil nicht zu verspielen!

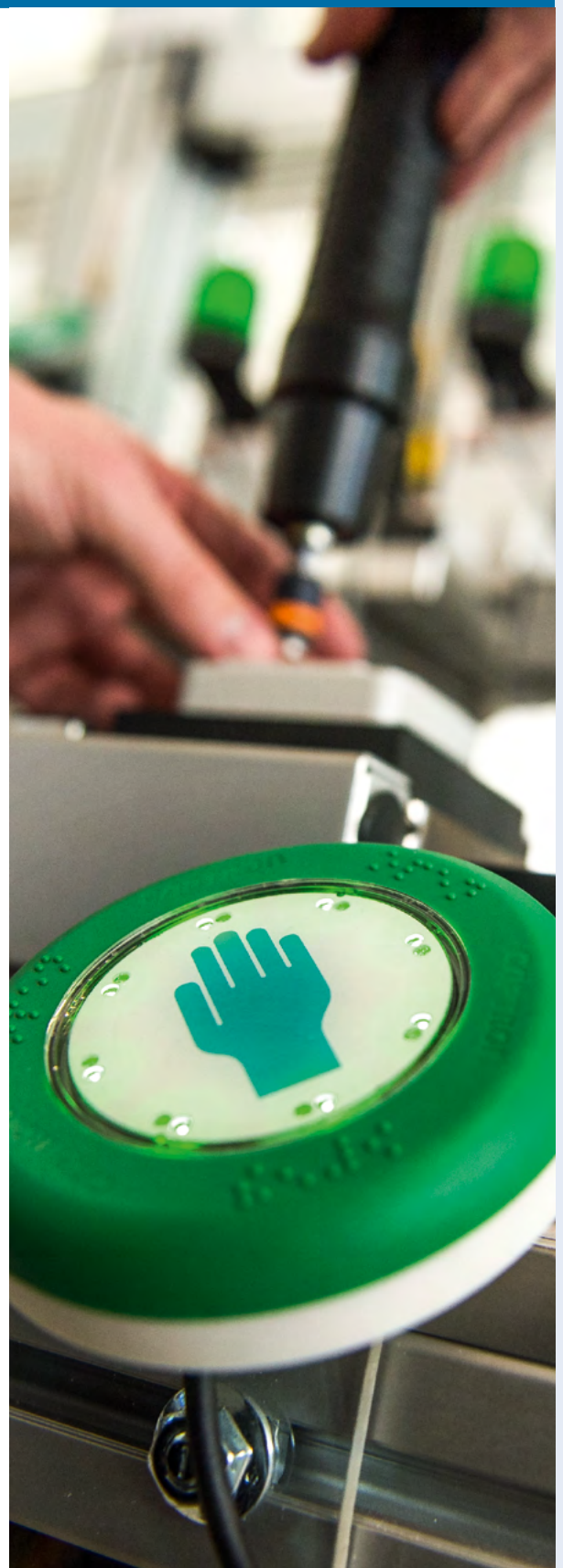
Forschung und Wissenschaft stärken

Dabei geht es nicht nur um eine deutsche Vorgehensweise – die Antwort auf die nahende Übermacht Asiens kann

nur europäisch sein. „Shift2Rail“, das bisher größte Forschungsprogramm im Schienenverkehr, hat mittlerweile ein Budget von 920 Millionen Euro. Damit haben wir auf europäischer Ebene die Chance, dem Schienenverkehr neue Impulse zu verleihen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller und Betreiber zu sichern. Auch die europäische Politik ist sensibilisiert und hat die Notwendigkeit der Unterstützung erkannt. So wird sich zum Beispiel der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) des Europäischen Parlamentes in engerer Zusammenarbeit mit den Akteuren der Branche für faire Wettbewerbsbedingungen auf dem internationalen Parkett einsetzen.

Zusätzlich muss auf nationaler Ebene die bewährte Verzahnung von Hochschulen und Industrie wieder intensiviert werden. Wir brauchen mehr Kontinuität – in der Drittmittelfinanzierung, der Kommunikation, dem Ausbildungsengagement – um mit einer funktionierenden Hochschul- und Forschungslandschaft Themen vorndenken und den notwendigen Nachwuchs generieren zu können.

Nur so werden Forschung und Wissenschaft weiterhin Motor der Entwicklung im Verkehrswesen bleiben. Nur so werden wir die Wettbewerbsfähigkeit der Branche sichern können. Und nur so wird der Schienenverkehr als umweltfreundlichster Verkehrsträger seinen Marktanteil ausbauen und einen nennenswerten Beitrag für die existentiell notwendige und als politisches Ziel verfolgte Reduktion der Treibhausgasemissionen leisten.





Mobilität braucht *eine Stimme*

Weltweit feierten die Menschen am 31. Dezember 1999 den Übergang ins Jahr 2000. Auch beim VDV wurde das neue Jahrtausend angesichts der erfolgreichen Arbeit in den ersten zehn Verbandsjahren mit Optimismus begrüßt.

Eine Leistung, die wenige Wochen später Bundeskanzler Gerhard Schröder auf der VDV-Jahrestagung 2000 zu würdigen wusste. In seiner Festansprache – der ersten eines Bundeskanzlers auf einer Verbandsveranstaltung – drückte er seinen Respekt „vor den gewaltigen Transportleistungen der VDV-Unternehmen im Personen- und Schienengüterverkehr“ aus und unterstrich die Leistungen des ÖPNV, die „sowohl im eigenen betriebswirtschaftlichen Interesse als auch im Interesse der Allgemeinheit“ erbracht wurden. Tatsächlich war es dem Verband gelungen, den Schwung der Gründungszeit in die Folgejahre mitzunehmen und konstruktiv

in der Verbandsarbeit umzusetzen. So war die Zahl der ordentlichen Mitglieder auf 516 gestiegen (bei 54 außerordentlichen Mitgliedern), und auch die Fahrgastzahlen erreichten mit annähernd neun Milliarden im Jahr 2000 einen neuen Höchststand. Darüber hinaus waren zahlreiche wichtige Infrastrukturprojekte im wiedervereinigten Deutschland in Angriff genommen und zum Teil bereits abgeschlossen worden. Viele der durch den Eisernen Vorhang getrennten beziehungsweise abgebauten Gleisverbindungen waren wiederhergestellt worden, und auch die technische Ausrüstung der Betriebe in den neuen Bundesländern hatte sich deutlich verbessert. Vor allem aber war es gelungen, durch den Zusammenschluss von Bundesbahn und Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG am 1. Januar 1994 einen echten strukturellen und ordnungspolitischen Neuanfang zu starten, weg von der „Behördenbahn“ alter Prägung hin zum modernen, wettbewerbsfähigen Unternehmen. Ein Schritt, der angesichts der sich ankündigenden Liberalisierung in Europa auch dringend notwendig war.

Vorbereitung auf den europäischen Binnenmarkt

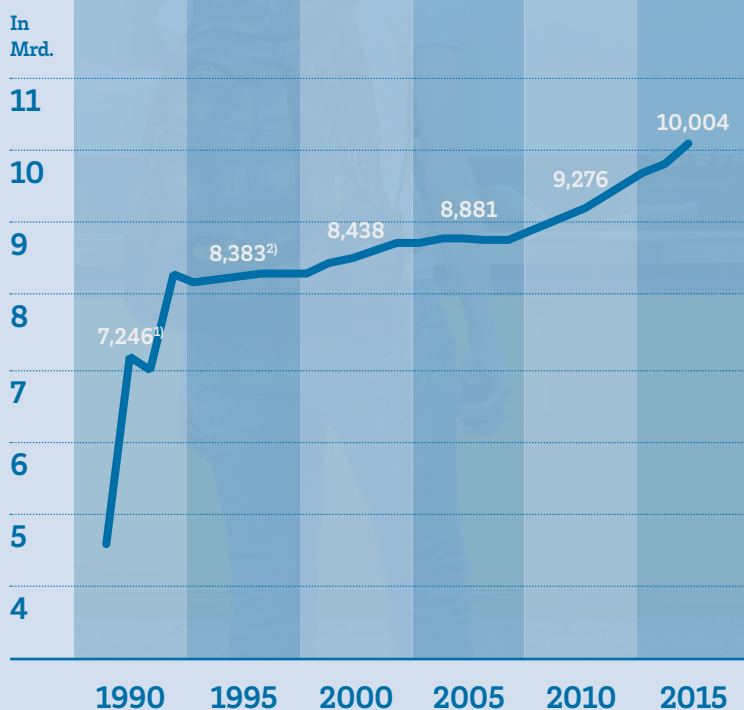
Die zunehmenden Liberalisierungsbestrebungen der Europäischen Union für den europäischen Personennah- und Schienengüterverkehr hatten die Arbeit des Verbandes bereits in den späten neunziger Jahren geprägt. Je stärker vor allem die EU-Kommission ihre Bemühungen intensivierte, desto stärker stand das Thema im Mittelpunkt der verbandsinternen und externen Diskussionen. In zahlreichen Stellungnahmen und Vorschlägen brachte sich der VDV in die Weiterentwicklung des Gesetzesvorhabens ein. Besonders deutlich wurde diese Haltung im Zusammenhang mit der EU-Verordnung 1191/69. Über sie wurde die →



Der damalige Bundeskanzler Gerhard Schröder war 2000 Gast der VDV-Jahrestagung in Berlin.

Quelle: VDV 2015

Fahrgastzahlen ab 1990



¹⁾ hier Erweiterung um ehemaligen BDE und VÖV-DDR | ²⁾ hier ist DB hinzu gekommen

Markttöffnung für den Öffentlichen Verkehr in Europa geregelt. Durch jahrelange intensive Arbeit konnte der Verband erreichen, dass der ursprüngliche Ansatz der Kommission, einen nahezu ausnahmslosen Ausschreibungswettbewerb festzulegen, an vielen Stellen nachgebessert wurde. Am Ende fanden sich in der EU-Verordnung 1191/69 klare Spielregeln mit einer ausgewogenen Mischung zugunsten eigenwirtschaftlicher Verkehre und der Option

für eine kommunale ÖPNV-Eigenproduktion. So beschloss das Europäische Parlament am 14. November 2001 in erster Lesung mit absoluter Mehrheit 96 Abänderungen zum Verordnungsvorschlag der Kommission. Dabei berücksichtigte das Parlament zu einem erheblichen Teil auch Anregungen des VDV. Ende September 2002 unterbreitete der Verband den politischen Entscheidungsträgern einen Kompromissvorschlag: Der zunächst auf zehn Jahre

36

Prozent

Um diese Zahl stieg die Verkehrsleistung der DB AG seit deren Gründung im Personenverkehr.

begrenzte „Wettbewerb der Wettbewerbssysteme“ beinhaltete das von der Kommission favorisierte Ausschreibungsverfahren. Gleichzeitig ließ er optional eine wettbewerbsfähige Eigenproduktion des Aufgabenträgers für Metro-, Stadtbahn- und Busdienste unter den vom Europäischen Parlament beschlossenen Bedingungen zu. Zwar konnte sich dieser Vorschlag letztlich nicht durchsetzen, aber im Verbund mit einem vom Bundesverkehrsministerium erarbeiteten Papier brachte er wieder entscheidende Bewegung in eine festgefahrene Situation. Langfristig trug er dazu bei, dass kommunale Aufgabenträger bis heute das Instrument der Direktvergabe bei Ausschreibungen nutzen können.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs gelang es dem VDV in diesen Jahren zudem, durch eine kluge und umsichtige Verbandsarbeit die Umsetzung des Ersten Eisenbahnpaketes mitzugestalten, das die Öffnung des transeuropäischen Güterverkehrsnetzes im März 2003 vorbereitete. Bereits im Februar 2001 wurden die maßgeblichen Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG verabschiedet. Sie stellten den gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang von Eisenbahnunternehmen der Europäischen Gemeinschaft zur Eisenbahninfrastruktur sicher. Der VDV hatte maßgeblichen Anteil an der Formulierung der Anforderungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leis- →



Die Liberalisierung der europäischen Verkehre erforderte eine stärkere politische Ausrichtung der Verbandsarbeit.

EIGENE AKADEMIE GEGRÜNDET

Im Jahr 2001 wurde die VDV-Akademie ins Leben gerufen. Ziel der Gründung war es unter anderem, den Verband besser nach außen sichtbar zu machen. Elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter organisieren dort seither die berufliche Weiterbildung für jährlich rund 1.800 Beschäftigte aus dem Bereich des Öffentlichen Verkehrs. Die VDV-Akademie hat ein standardisiertes System entwickelt und baut Brücken zwischen beruflicher und akademischer Bildung.

tungsfähigkeit, der fachlichen Eignung von Eisenbahnunternehmen und der Definition des transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetzes. Auch die Gründung des Europäischen Verbandes für die Güterbahnen, der European Rail Freight Association (ERFA), im Sommer 2002 beruhte auf einer Initiative des VDV, der in den kommenden Jahren mit weiteren Aktivitäten seine Position in der europäischen Eisenbahn- und Verkehrspolitik weiter stärkte. Dazu gehört auch die Eröffnung eines eigenen Büros in Brüssel 2003.

Die transeuropäischen Güterverkehrsnetze wurden im März 2003 für den Wettbewerb geöffnet.

Wer finanziert den deutschen Nahverkehr?

Die Debatte um die bevorstehende Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte hatte gezeigt, dass der Öffentliche Verkehr zunehmend in den Blick der nationalen und europäischen Politik geraten und zum Gegenstand des politischen Tagesgeschäfts geworden war. Der VDV reagierte mit verschiedenen strukturellen Neuerungen auf diese Entwicklung. Die ehemalige Geschäftsstelle der Landesgruppe Ost in Berlin wurde im September 2001 zum neuen VDV-Hauptstadtbüro ausgebaut. Damit entstand ein zentrales Kontaktbüro für die Bundespolitik sowie für die Spitzenverbände des Verkehrs und der Wirtschaft in der Bundeshauptstadt. Anfang 2002 tagte erstmals auch der Verbandsbeirat des VDV in Berlin. Die Hauptstadt stieg damit endgültig zur neuen bundespolitischen Schaltzentrale der Branche auf. →





GASTKOMMENTAR

Matthias Wissmann
ist Präsident des
Verbandes der
Automobilindustrie.

Immer mehr Menschen in Deutschland nutzen inzwischen Fernbusse, die das vorhandene Mobilitätsangebot kostengünstig und nachhaltig erweitern.

Intelligente Mobilität von morgen

Jede moderne Volkswirtschaft ist auf Mobilität angewiesen. Der freie Warenverkehr wie auch der sichere und umweltfreundliche Transport von Personen sind Grundlage für Wohlstand und nachhaltiges Wachstum. Prognosen gehen davon aus, dass das Mobilitätsbedürfnis und der Transportbedarf weiter steigen. Um diese Entwicklung zu meistern, braucht Deutschland einen leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehr und einen ebensolchen Schienengüterverkehr.

Die Mitgliedsunternehmen des VDV setzen diesen Auftrag tagtäglich in die Tat um – und dies nicht erst seit der Wiedervereinigung. Aber natürlich hat uns die deutsche Einheit gerade im Verkehr vor epochale Herausforderungen gestellt. Eine erfolgreiche Antwort darauf war unter anderem die Regionalisierung des ÖPNV, die den Mitgliedsunternehmen des VDV eine tragfähige Basis verschafft hat. Ein weiteres Leuchtturmprojekt der Verkehrspolitik für die deutsche Einheit – man könnte viele nennen – war die Berliner Ringbahn. Auf der durchgehenden Strecke kann man heute leicht vergessen, dass das Land einst geteilt war. Doch es dauerte rund zehn Jahre, um den Ring komplett zu vollenden. Diese und andere Lücken, die die Teilung gerissen hat, zu schließen, war

und ist eine historische Leistung, zu der die Verkehrsunternehmen maßgeblich beigetragen haben.

Heute steht der Verkehr vor der neuen Herausforderung der Digitalisierung. Mit seiner Kernapplikation für das elektronische Ticket hat der VDV hier Pionierarbeit geleistet. In diesem Sommer konnte der zehnte Geburtstag von eTicket Deutschland gefeiert werden. Auf dieser Basis gilt es jetzt, weiter aufzubauen für die intelligente Mobilität von morgen.

Das Transportmittel Nummer eins des ÖPNV – auch im Deutschland 25 Jahre nach der Wiedervereinigung – ist und bleibt der Bus. Über fünf Milliarden Fahrgäste befördern Busse Jahr für Jahr. Sie schultern damit in etwa die Hälfte des Verkehrsaufkommens im Öffentlichen Personennahverkehr.

Seit rund drei Jahren sind Busse auch im Linienverkehr auf der Langstrecke verstärkt unterwegs und stoßen auf eine sehr große Nachfrage. Im vergangenen Jahr haben schon mehr als 20 Millionen Passagiere den Fernbus genutzt. Mit der Liberalisierung ist für viele ein neues, kostengünstiges Mobilitätsangebot entstanden, das für noch mehr Vielfalt im Personenfernverkehr sorgt. Und dabei ist der Fernbus auch hoch effizient und umweltfreundlich. Denn der Verbrauch pro Fahrgast liegt bei durchschnittlicher Auslastung bei gerade einmal 1,2 Litern je 100 Kilometer.

Für den Bus gilt daher, dass er im wahrsten Sinne des Wortes „für alle unterwegs“ ist. Hohe Beförderungsqualität, Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit sind neben einer einzigartigen Flexibilität und Wirtschaftlichkeit die herausragenden Vorteile dieses zukunftssträchtigen Verkehrsträgers. Die Busersteller werden als Partner des ÖPNV daran weiterarbeiten.





Während in der Hauptgeschäftsstelle in Köln (links) weiterhin die Facharbeit geleistet wird, steht seit 2001 der Dialog zu politischen und wirtschaftlichen Entscheidern im Fokus der Arbeit des neuen Hauptstadtbüros in Berlin – zunächst im Ernst-Reuter-Haus am Tiergarten, seit September 2011 in den Büros am Leipziger Platz (rechts).



„Der Wandel zum Branchenverband, Wettbewerbsgeschichte und die Finanzierung: Das waren die Dauerbrenner.“

Günter Elste, einst VDV-Präsident

Wie wichtig der direkte Dialog mit den politischen Entscheidern in Berlin und Brüssel geworden war, sollte sich kurz darauf zeigen. Während in Brüssel die ordnungs- und wettbewerbspolitischen Fragen diskutiert wurden, rückte in Deutschland ab 2003 die Frage der zukünftigen Verkehrsfinanzierung in den Mittelpunkt. Im Fokus der Diskussion stand das sogenannte

Koch-Steinbrück-Papier, das auf Initiative der beiden Ministerpräsidenten Roland Koch (Hessen) und Peer Steinbrück (Nordrhein-Westfalen) entwickelt worden war. Es sah – unter dem Deckmantel des „Subventionsabbaus“ – gravierende Mittelkürzungen

im Bereich des Öffentlichen Verkehrs vor. Begründet wurde die Forderung damit, dass die bis dahin übliche Finanzierungspraxis des Öffentlichen Verkehrs über Regionalisierungsmittel und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) einer

Subventionierung entspräche. Eine Frage, die nicht nur in Deutschland zu hitzigen politischen Diskussionen führte, sondern zur gleichen Zeit in ähnlicher Form auch den Europäischen Gerichtshof (EuGH) in Straßburg beschäftigte. Im sogenannten „Altmark Trans“-Urteil entschied der EuGH im Juli 2003, dass die Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand an durch sie direkt beauftragte Unternehmen keine unzulässigen Beihilfen sind, wenn die Höhe der Ausgleichszahlungen auf die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens begrenzt sind. Dieses für das deutsche ÖPNV-System maßgebliche Urteil führte in der Folge zur oft genutzten Wettbewerbsvariante der „marktorientierten Direktvergabe“.

Investitionsbedarf des ÖPNV wächst

Trotz der aus Branchensicht positiven juristischen Klarstellung bei Ausgleichszahlungen durch das Altmark Trans Urteil trafen die faktisch beschlossenen Kürzungen

der öffentlichen Zuschüsse den gesamten deutschen Nahverkehr hart. Neben den zu erwartenden finanziellen Einschnitten deutete sich für die Branche schon damals ein wachsender Bedarf an Investitionen in die Modernisierung der Infrastruktur an. Bereits vor Veröffentlichung des Koch-Steinbrück-Papiers hatte der VDV mit Unterstützung des Deutschen Städtetages, des Deutschen Landkreistages und des Deutschen Verkehrsforums eine umfangreiche Studie zum Investitionsbedarf des ÖPNV für die Jahre 2003 bis 2012 in Auftrag gegeben, die im September 2004 vorlag. Sie zeigte einen Investitionsbedarf von rund 19 Milliarden Euro für die Jahre 2003 bis 2007 und von insgesamt 16,4 Milliarden Euro für die Jahre 2008 bis 2012. Von einer Sättigung, wie sie von den Befürwortern des „Subventionsabbaus“ beschrieben wurde, konnte also keine Rede sein. Tatsächlich gelang es zwar, den drohenden Kahlschlag zu vermeiden und das geforderte Maßnahmenpaket in

seinen Auswirkungen deutlich abzuschwächen. Dennoch stellten die im Haushaltsbegleitgesetz 2004 festgelegten Mittelkürzungen schmerzhaft Einschnitte, insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr, dar. Fahrpreiserhöhungen über das Maß der allgemeinen Inflationsrate hinaus und die Ausdünnung des Angebots vor allem in ländlichen Räumen waren unmittelbare Folgen dieser Politik und erste Vorboten einer Diskussion über die Finanzierung des Nahverkehrs, die bis heute anhält.

„*Deutschland ist ein modernes Land. Ein modernes Land braucht Busse und Bahnen und braucht ein modernes System des öffentlichen Nahverkehrs.*“

Johannes Rau,
damaliger Bundespräsident, auf der
VDV-Jahrestagung 2004 in Hamburg



Die Frage der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs bestimmt bereits seit 2003 die politischen und verbandsinternen Diskussionen.

Vom Unternehmensverband zum Branchenverband



AUTOR

Prof. Dr. Adolf
Müller-Hellmann,
Hauptgeschäftsführer
VDV 1998 – 2008

Schon bei der Gründung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 1990 war es oberstes Ziel gewesen, eine Organisation mit hoher Durchschlagskraft sowohl im nationalen als auch internationalen politischen Raum zu schaffen, um so zukünftigen Markt- und Wettbewerbsentwicklungen wirkungsvoll zu begegnen. Die Wandlung des VDV vom reinen Unternehmensverband hin zum Branchenverband in den Jahren 2002/2003 vollendete diesen Prozess und schuf die Basis für die weitere erfolgreiche Arbeit.

Gleichzeitig wurde immer deutlicher, dass der VDV sein politisches Gewicht als Interessenvertretung des gesamten Öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs nur dann würde erhalten können, wenn seine Mitgliederbasis aus Vertretern aller in einer Branche aktiven Gruppen gebildet würde. Dies erforderte allerdings zwingend die Öffnung für neue, die Interessensvielfalt vergrößernde Mitgliedergruppen. Nach engagierten Diskussionen, die in der Äußerung gipfelten, dass sich auch Schweine nicht mit ihren Metzgern zusammenschließen würden, setzte sich die Erkenntnis durch, den Ausgleich von Interessensgegensätzen unter einem gemeinsamen Dach zu suchen, anstatt mit konkurrierenden Verbänden eine überforderte Öffentlichkeit und eine überlastete Politik als Schiedsrichter anzurufen. Um diesen Anforderungen an eine zukünftige Struktur gerecht zu werden und gleichzeitig Wege für die Artikulation der Interessen von Mitgliedergruppen zu finden, wurde Anfang 2002 eine Neuorganisation des VDV mit folgenden Zielen in Angriff genommen:

- Stärkung der Identifikation aller Mitglieder mit „ihrem“ VDV durch mehr Pluralität innerhalb des Verbandes,
- Stärkung des VDV in seiner Rolle als Sprecher für die gesamte Branche durch die Öffnung für neue Mitgliedergruppen,
- Stärkung der Geschlossenheit und Schlagkraft des Verbandes in seinem Außenauftritt durch die Schaffung einer starken Führungsspitze.

Bereits knapp ein Jahrzehnt nach der Gründung des VDV hatten sich die Rahmendaten nachhaltig verändert. Nicht nur die Zahl der Mitgliedsunternehmen war bis zum Jahr 2002 deutlich gestiegen, sondern auch deren Struktur hatte sich signifikant verändert. Noch waren kommunale Verkehrsunternehmen in der Mehrzahl, aber immer mehr private Verkehrsunternehmen, Betriebe mit gemischtwirtschaftlicher Eigentümerstruktur und Tochterunternehmen von sogenannten Global Playern traten dem Verband bei, ebenso Aufgabenträgerverbände. Diese strukturellen Veränderungen, gepaart mit der daraus resultierenden zunehmenden Komplexität und Vielfalt der zu behandelnden Themen, führten insbesondere bei den kleinen und mittleren kommunalen Verkehrsunternehmen zu erheblicher Verunsicherung und wiederholten Klagen.

Der mit diesen Zielen verknüpfte Wunsch nach stärkerer Identifikation der vorhandenen Mitglieder mit dem Verband und einer Integration neuer Gruppen ohne Assimilationszwang erforderte eine offene dezentrale Organisation. Dementsprechend wurde die bereits bestehende räumli-

che Aufteilung in neun Landesgruppen um eine marktorientierte, sektorale und in Spartenform angelegte Struktur ergänzt. Hier sollten die partikulären Interessen zu Wort kommen, abgeglichen und für die weiteren verbandsinternen Entscheidungsprozesse gebündelt werden.

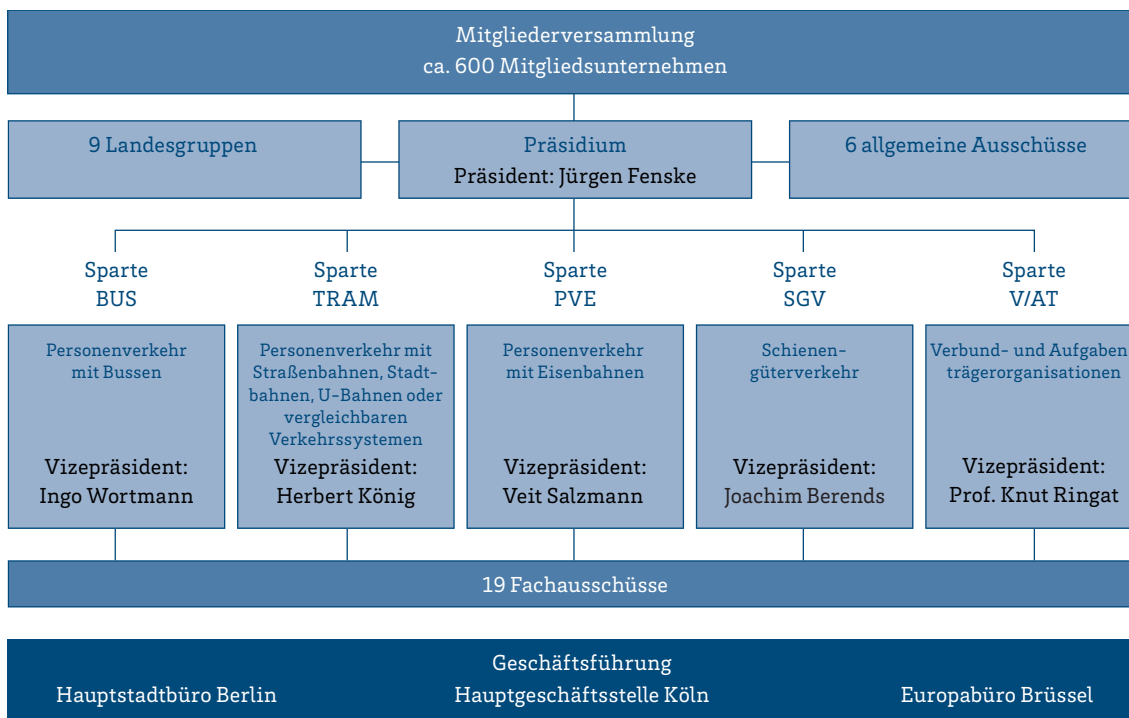
Zur Steuerung der fünf Sparten (siehe Grafik) wurden jeweils Verwaltungsräte gebildet, deren Besetzung entsprechend der regionalen, sektoralen und gruppenspezifischen Mitgliederstruktur erfolgte. Den Verwaltungsräten oblag in erster Linie die zielorientierte Steuerung der Fachausschüsse. Dafür wurden auch die Vorsitzenden der Fachausschüsse in den zuständigen Verwaltungsrat berufen.

Die künftig weitgehend dezentrale Verbandsarbeit in Landesgruppen und Sparten musste durch ein starkes Gegengewicht ausbalanciert werden. Diese wichtige Funktion wurde dem Präsidium übertragen, das mit neuen weitreichenden Befugnissen ausgestattet wurde:

- Festlegung der Ziele, Schwerpunkte und Richtlinien der Verbandsarbeit,
- alleinige Entscheidung in allen wichtigen Fragen des Verbandes,

- Einrichtung eigener Allgemeiner Ausschüsse für spartenübergreifende Aufgaben,
- Koordinierung der Verwaltungsräte,
- Recht, Verfahren ins Präsidium zu ziehen und Auskunftsrechte gegenüber anderen Gremien.

Darüber hinaus wurde im Präsidium der aktuelle Informations- und Diskussionsstand gebündelt, um den Verband geschlossen und schlagkräftig nach außen vertreten zu können. Am 11. Juni 2002 beschloss die VDV-Mitgliederversammlung die Eckpunkte für die Weiterentwicklung des Verbandes, am 19. Mai 2003 dann die neue Satzung. Bereits fünf Wochen später hatten sich die fünf Verwaltungsräte und das Präsidium konstituiert. Dass die Neuorganisation des Verbandes in so kurzer Zeit gelang, war dem beispielhaften Engagement und fairen Ringen aller Beteiligten um eine optimale Lösung zu verdanken – Tugenden, die den VDV seit seiner Gründung auszeichnen und seine Arbeit bis heute prägen.



Die aktuelle Verbandsstruktur des VDV trat am 19. Mai 2003 in Kraft. Seitdem gibt es fünf anstelle von zwei Sparten.

Vielfalt unter einem Dach

Trotz der vielfältigen Interessen seiner rund 600 Mitgliedsunternehmen ist der VDV in den 25 Jahren seines Bestehens zu einem schlagkräftigen Verband mit einer einheitlichen Struktur zusammengewachsen. Einen wesentlichen Anteil an dieser positiven Entwicklung haben die VDV-Landesgruppen (siehe Karte rechts), in denen die unterschiedlichen regionalen Interessen der Mitglieder gebündelt und in entsprechenden Maßnahmen auf Verbandsebene umgesetzt werden.

Rund 500 Experten aus den Mitgliedsunternehmen engagieren sich heute ehrenamtlich in den Landesgruppen sowie in zahlreichen Ausschüssen und Fachgremien. Mit ihrem Engagement sorgen sie dafür, dass der VDV als einheitliche Interessenvertretung gegenüber Bund, Ländern und Kommunen auftreten kann.

Erfolgreiche Basisarbeit

1990 waren im Zuge der Verbandsgründung zunächst acht Landesgruppen eingerichtet worden, darunter die Landesgruppe Ost mit den Mitgliedsunternehmen aus der ehemaligen DDR. Allerdings wurde von vornherein festgelegt, dass mit der Angleichung der Aufgaben ein anderer Zuschnitt der Landesaufgaben mit besserer regionaler Zuordnung möglich sein sollte.

Mit der Reform 1996 wurde schließlich die bis heute gültige Struktur mit neun Landesgruppen festgelegt (siehe Karte). Deren Vertreter setzen sich nun seit zwei Jahrzehnten erfolgreich für die Interessen der Mitgliedsunternehmen in der Region ein, beispielsweise bei der Neufassung wichtiger Gesetze, Verordnungen und Richtlinien. Mit ihrer Arbeit vor Ort enga-



gieren sie sich für ihre Mitglieder und den Öffentlichen Verkehr in den Bundesländern, um bestmögliche Rahmenbedingungen zu erreichen. Für VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff ist diese Basisarbeit von fundamentaler Bedeutung für die positive Entwicklung des Verbandes: „Für die Mitglieder ist es entscheidend, dass der Verband ihre Belange gegenüber der Politik und den zuständigen Behörden nachhaltig und vor allem erkennbar vertritt. Die Verbandsarbeit auf Landesebene ist und bleibt daher ein wichtiger Baustein unseres Erfolges, heute und in Zukunft.“

” Die Landesgruppe Nord des VDV sieht sich als Interessenvertretung für die gesamte Branche des Öffentlichen Verkehrs – insofern gibt es traditionell sehr enge Beziehungen auch zu den Partnerunternehmen des privaten Omnibusgewerbes. Dabei müssen sowohl die verkehrspolitischen Herausforderungen in ländlichen Räumen wie auch in großen Städten und der Metropolregion Hamburg bewältigt werden. Und in Zukunft werden diese Herausforderungen zunehmen: einerseits die Aufrechterhaltung des öffentlichen Personenverkehrs in der Fläche – andererseits die weitere Zunahme des Personen- und Güterverkehrs in den Metropolen. Beides kann nur in einem intensiven Kontakt zur Verkehrspolitik der Länder, Landkreise und Kommunen gestaltet werden – in enger Abstimmung mit der Arbeit der Hauptgeschäftsführung unseres Verbandes in der Bundespolitik.



Kay Uwe Arnecke, Vorsitzender der Landesgruppe Nord

” In den letzten Jahren haben wir gesehen, dass ÖPNV und Schienenverkehr immer mehr auf Landesebene bestimmt werden. Die Eigenarten in jedem Bundesland begleiten die Landesgruppen sehr intensiv. In Niedersachsen und Bremen konnten wir erreichen, als kompetenter und wichtiger Gesprächspartner und Ideengeber akzeptiert zu werden. Zugang zu Landesverwaltung und Landespolitik bedarf des ‚Stallgeruchs‘. Und den bringen die Unternehmen in den Landesgruppen sowie deren Vertreter auf Landesebene mit. Dies macht die Arbeit in den Landesgruppen so vielfältig und lebendig. Hier sind die kleinen Probleme genauso wichtig wie die großen Probleme. Und fast immer finden wir eine Lösung!

Dr. Stephan Rolfes, Vorsitzender der Landesgruppe Niedersachsen/Bremen

” 25 Jahre nach der Verbandsgründung ist heute das gesamte Expertentum der Branche im VDV vereinigt. Er ist die starke Stimme des Öffentlichen Verkehrs in Deutschland. Der Zweiklang aus lokaler Präsenz der Landesgruppen und zentraler Facharbeit hat sich bewährt. Künftig müssen wir die Präsenz in der Bundeshauptstadt ausbauen, um wichtige bundespolitische Entscheidungen für den Öffentlichen Verkehr noch wirksamer mitzugestalten. Gleichzeitig müssen wir die Landesgruppen stärken, da die regionale Verkehrspolitik immer wichtiger wird. Inhaltlich werden die Mitgliedsunternehmen die Unterstützung des Verbandes benötigen, sich zu integrierten Mobilitätsanbietern zu entwickeln.

Dr. Sigrid Nikutta, Vorsitzende der Landesgruppe Ost



„Die letzten 25 Jahre waren von vielen Veränderungen geprägt. Die deutsche Wiedervereinigung, die Liberalisierung des Verkehrsmarktes, die zunehmende Bedeutung der Logistik im Rahmen der Globalisierung oder die Bahnreform sowie die Digitalisierung waren und sind eine besondere Herausforderung für die Verkehrsbranche. Der VDV hat hier für die weitere Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs zukunftsfähige Lösungen mit-gestaltet und die naturgemäß nicht immer homogenen Interessen aller Marktteure gebündelt. Hierdurch ist es dem VDV in den vergangenen 25 Jahren gelungen, die positive Entwicklung unserer Branche maßgeblich mitzugestalten. Herzlichen Glückwunsch zu 25 Jahren guter Arbeit!



Ulrich Jaeger, Vorsitzender der Landesgruppe NRW

„25 Jahre VDV: Ich bin stolz darauf, Teil dieses Verbandes zu sein. Wir sind mittlerweile zu einem geschlossenen Verband mit klaren Strukturen zusammengewachsen. Dieser Schritt war und ist für unsere Branche von größtem und dauerhaftem Gewinn. Als Herausforderung sehe ich, die zukünftigen Möglichkeiten der Mobilität bundesländerübergreifend zu verknüpfen. Die Finanzierung der Infrastruktur im Konzert der Länder gerecht und auskömmlich zu gestalten, ist eine Weitere, die einer klugen Abstimmung im Verband bedarf. Ich bin zuversichtlich, dass wir auch dies mit Bravour meistern.

Michael Budig, Vorsitzender der Landesgruppe Hessen



„Ohne den VDV und die Unterstützung der hier organisierten Unternehmen und Einrichtungen wäre der Wandel hin zu kundenorientierten ÖPNV-Dienstleistungsunternehmen so rasch nicht möglich gewesen. Wir sind mit offenen Armen empfangen worden. Man darf nicht übersehen, dass nicht nur ein Quantensprung in der technischen Ausrüstung, sondern auch die hierfür erforderlichen Organisations- und Personalstrukturen geschaffen werden mussten. Das jederzeitige Bereitstellen von Rat und Tat durch den Verband verdient größte Anerkennung.

Andreas Hemmersbach, Vorsitzender der Landesgruppe Sachsen/Thüringen

„Die Positionierung des VDV als politische Interessenvertretung und die Stärkung der Kompetenzen vor Ort in den Landesgruppen haben unserer Branche größeres Gehör verschafft. Das ist zuallererst das Verdienst der hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im VDV, wäre aber ohne das gute Zusammenspiel und große Engagement der Ehrenamtlichen nicht möglich. Es ist schön, zu sehen, wie sich die Kolleginnen und Kollegen aus großen und kleinen Mitgliedsunternehmen leidenschaftlich unter der Fahne des VDV gemeinsam für unsere Branche stark machen.“

Uwe Hiltmann, Vorsitzender der Landesgruppe Südwest



„Die Stärkung der VDV-Landesgruppen war eine richtige und wichtige Entscheidung, da mittlerweile viele für die VDV-Mitglieder relevante Entscheidungen auf der Ebene der Länder stattfinden. In unserer Landesgruppe hat sich in den letzten Jahren sehr bewährt, dass viele neue Initiativen der Landesregierung gemeinsam mit hauptamtlichem und ehrenamtlichem Einsatz konstruktiv begleitet werden konnten. Um gebündelt Interessen einzelner Mitgliedergruppen besser artikulieren zu können, überlegen wir derzeit die Einführung einer Spartenstruktur innerhalb der Landesgruppe.“

Wolfgang Arnold, Vorsitzender der Landesgruppe Baden-Württemberg

„Ein geordnetes und erfolgreiches Zusammenspiel verschiedener Akteure derselben Branche kann nur unter dem Dach eines starken Verbandes erfolgen. Dieses gilt auch dann, wenn Interessenlagen teilweise oder zeitweilig divergieren. Anders formuliert: Je zersplitterter eine Branche und ihre maßgeblichen Akteure agieren, umso schwerer wird es auch für die Politik auf Bundes- und Landesebene, eine Lösung zu zentralen Fragen dieser Branche zu finden. Für unsere Arbeit in Bayern gilt: Nachdem auch im Freistaat Bayern die Finanzquellen für den Öffentlichen Verkehr zunehmend spärlicher fließen, ist es unsere Aufgabe, der Staatsregierung immer wieder und unermüdlich den Nutzen des Öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene klarzumachen.“

Dr. Robert Frank, Vorsitzender der Landesgruppe Bayern



Der Verband positioniert sich neu

Um der immer stärker werdenden Einflussnahme der Politik auf die Verkehrsbranche wirkungsvoll zu begegnen, musste der VDV sowohl in der Organisationsstruktur als auch bei der Positionierung nach außen strukturelle Anpassungen vornehmen. Dieses neue Selbstverständnis prägt bis heute die Arbeit des Verbandes.

Ein wichtiger Schritt auf diesem Weg war die Verbandsreform 2002/2003. Durch die Öffnung des Verbandes für neue Mitglieder wie beispielsweise Verkehrsverbünde und gemischtwirtschaftliche Betriebe hatte sich der VDV vom Unternehmensverbund zum Branchenverband entwickelt, der in den Verhandlungen mit Politik und Wirtschaft fortan mit einer Stimme für den Öffentlichen Verkehr sprach (siehe Beitrag Seite 36).

Die drohenden weiteren Kürzungen bei den ÖPNV-Investitionsmitteln machten gleichzeitig eine Neupositionierung des VDV und eine offensivere Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Im Jahr 2005 erfolgte der Start der VDV-Kampagne „Damit Deutschland mobil bleibt – Die Initiative für Bus und Bahn“. Leistungen und Nutzen des ÖPNV für die Gesellschaft wurden nun stärker kommuniziert, unter anderem durch Aktivitäten auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene unter Einbindung der Mitgliedsunternehmen vor Ort.

Diese Positionierung des ÖPNV als Rückgrat eines gesamtgesellschaftlich wachsenden Mobilitätsbedürfnisses sollte sich schon bald als wichtiger strategischer Schachzug zur Stärkung der eigenen Position bei künftigen Verhandlungen herausstellen: Knapp ein Jahr nach Gründung der neuen Koalition in Berlin sah sich der VDV mit einem Beschluss des Bundestags und Bundesrats konfrontiert. Dieser sah im Rahmen eines Gesetzespakets zur Föderalismusreform ein stufenweises Ende der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG vor. Durch geschickte Verhandlungen erreichte der Verband, dass das ÖPNV-Bundesprogramm nach dem bisherigen GVFG mit einer jährlichen Summe von circa 330 Millionen Euro bis Ende 2019 erhalten blieb – Mittel, die im Koalitionsvertrag schlicht vergessen worden waren. Auch die Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln in Höhe von 2,3 Milliarden Euro fielen deutlich →



TUN SIE ETWAS FÜR DAS KLIMA. ERWEITERN SIE IHREN FUHRPARK.

Wir fahren für das Klima.

Es gibt viele Wege, das Klima zu schonen. Aber am einfachsten ist es wohl, das Auto stehen zu lassen und auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Denn Busse und Bahnen produzieren pro Person und gefahrenen Kilometer rund zwei Drittel weniger Kohlendioxid als ein Auto. Und übrigens: Bei uns können Sie auch ganz bequem Ihr Fahrrad mitnehmen. Damit tun Sie sogar noch etwas für Ihre eigene Luft.

www.deutschland-bleibt-mobil.de


Damit Deutschland
mobil bleibt
Busse & Bahnen

Mit seiner Imagekampagne rückte der VDV 2005 erstmals den gesamtgesellschaftlichen Nutzen von Mobilitätsangeboten in den Mittelpunkt.

geringer aus als ursprünglich geplant. Für die Jahre 2008 bis 2010 wurde eine Teilkompensation in Höhe von insgesamt 497 Millionen Euro beschlossen und ab 2009 eine Dynamisierung in Höhe von 1,5 Prozent wieder aufgenommen.



Damit Deutschland mobil bleibt
Busse & Bahnen

Doch auch kurzfristig entfaltete die Untersuchung ihre Wirkung: Im Koalitionsvertrag 2009 bekannte sich die neue CDU/CSU/FDP-Regierung zur Finanzierung des ÖPNV durch die öffentliche Hand. Für das auslaufende

GVFG wurde (wenn auch erst im Jahr 2015) eine Anschlussregelung gefunden, und auch bei der Zuteilung der Regionalisierungsmittel stand der Bund zu seiner Verantwortung. Erstmals bestätigte die Bundespolitik auch ihre Verantwortung für eine ausreichende Finanzierung der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) – ein Meilenstein für die Eisenbahnbranche und das Ergebnis der jahrelangen Überzeugungsarbeit durch den VDV. Entsprechend dieser Zusage investierte der Bund bislang von 2013 bis 2015 25 Millionen Euro jährlich in die Infrastruktur der NE-Bahnen.

Den positiven Ansätzen im Koalitionsvertrag und den Erfolgen des Jahres 2009 folgten jedoch schon bald weitere intensive politische Diskussionen, allen voran zur künftigen Finanzierung des ÖPNV. Schon im Januar 2011 forderten die Verkehrsminister der Länder den Bund auf, die Bundesfinanzhilfen nach dem Entflechtungsgesetz über das Jahr 2013 hinaus bedarfsgerecht auszustatten und zweckgebunden zu verlängern. Nach ihrer Einschätzung belief sich der Finanzbedarf in den Jahren 2014 bis 2019 allein für den Neu- und Ausbau der kommunal-

Zähes Ringen um die Finanzierung

Trotz dieser Verhandlungserfolge war abzusehen, dass das Thema Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs im Mittelpunkt der politischen und öffentlichen Diskussionen bleiben würde. Daher gab der VDV gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag und 13 Ländern die Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ in Auftrag. Die im Jahr 2009 veröffentlichte Untersuchung gilt bis heute als die zentrale Fak-

tenbasis zur Ermittlung des notwendigen Mittelbedarfs. Aus ihren Ergebnissen leiten seit Jahren der VDV, die Länder und andere Interessengruppen ihre Forderungen an die Politik ab. Auch die späteren Berichte der Daehre- beziehungsweise Bodewig-Kommission fußen auf den Resultaten der Studie.

Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025



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

VDV-KERNAPPLIKATION

Nach dem bargeldlosen Zahlen und dem elektronischen Fahrschein wurde Anfang des neuen Jahrtausends in mehreren Piloten die automatisierte Fahrpreisfindung getestet. Dabei entpuppte sich die Interoperabilität als Hauptanforderung an die VDV-Kernapplikation. In einem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsprojekt wurde der bis heute erfolgreiche Standard entwickelt und mit der heutigen VDV-eTicket Service Gesellschaft ein Dienstleister für die einmal und gemeinsam benötigten Funktionen umgesetzt. Bis heute sind über zwölf Millionen Smartcards und auch Smartphone-Tickets des eTicket Deutschland ausgegeben worden.



GASTKOMMENTAR

Alexander Dobrindt,
MdB, Bundesminister
für Verkehr und digi-
tale Infrastruktur

Ohne Mobilität keine Prosperität

25 Jahre Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sind 25 Jahre Mobilitätsfortschritt für Deutschland. Unser weltweit vorbildliches öffentliches Verkehrssystem hat maßgeblich dazu beigetragen, dass die Bundesrepublik heute wie kein anderes Land für dezentrale Prosperität steht. Grundlage dafür war und ist eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur, die Wachstum, Wohlstand und Arbeit in den Regionen sichert. Die Wohlstandspyramide moderner Volkswirtschaften zeigt klar: ohne Mobilität keine Prosperität. Das ist ein ökonomisches Grundprinzip.

Trotzdem wurde hier über Jahre zu wenig investiert und dem Irrglauben gefolgt, man könne den Erhalt und Ausbau unserer Infrastruktur vom Wirtschaftswachstum entkoppeln. Wir haben deshalb zu Beginn dieser Legislaturperiode einen Investitionshochlauf gestartet – mit mehr Haushaltsmitteln, mehr Nutzerfinanzierung und mehr privatem Kapital.

Dadurch erreichen wir bis 2018 einen Mittelaufwuchs von rund 40 Prozent. Das ist absoluter Rekord und ein echtes Wohlstands-Upgrade für unser Land. Erste Erfolge sind bereits heute sichtbar:

- Wir haben mit der Deutschen Bahn eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) abgeschlossen – bis 2019 geben wir die Rekordsumme von 28 Milliarden Euro in die Schiene.
- Wir bleiben eine tragende Säule bei der Finanzierung des Regional- und Nahverkehrs, indem wir die Länder bis 2031 insgesamt mit Regionalisierungsmitteln von mehr als 150 Milliarden Euro unterstützen.
- Wir haben im Sommer 2015 ein 2,7 Milliarden Euro umfassendes Investitionspaket auf den Weg gebracht – damit finanzieren wir auf einen Schlag bundesweit 72 Straßenbauprojekte, die

sofort begonnen werden.

- Wir haben das Prinzip Erhalt vor Neubau gestärkt und erhöhen die Gelder für den Erhalt von jährlich 2,5 Milliarden Euro in 2013 auf fast vier Milliarden Euro in 2018.
- Und wir haben ein Sonderprogramm zur Brückenmodernisierung aufgesetzt – mit rund zwei Milliarden Euro realisieren wir bis 2018 jede Sanierungsmaßnahme, für die Baurecht besteht.

Jetzt geht es darum, den Öffentlichen Verkehr in das digitale Zeitalter zu führen und gemeinsam den Sprung zu nehmen zur Mobilität 4.0. Die Mitglieder des VDV sind hier mit digitalen Innovationen wie der durchgängigen elektronischen Fahrplaninformation (DELFI) und dem elektronischen Fahrschein ((eTicket Deutschland schon heute Vorreiter.

Wir wollen diesen Weg unterstützen. Deshalb haben wir die bundesweite Einführung des ((eTicket bereits mit 14 Millionen Euro gefördert und investieren bis 2018 zusätzliche 16 Millionen Euro in die Weiterentwicklung des Projektes. Deshalb haben wir das Programm „Digitale Kapazitätssteigerung“ für den elektronischen Routenplaner aufgelegt, das mit 75 Millionen Euro die Leistungsfähigkeit der Schiene um fünf Prozent steigert. Und deshalb haben wir der Bahn und dem Schienenregionalverkehr den klaren Auftrag gegeben, in allen Zügen für schnelles WLAN zu sorgen – denn die digitale Gesellschaft braucht überall Zugang zum superschnellen Internet.

Ich bin überzeugt: Mit dieser Modernisierungs- und Digitalisierungsoffensive schreiben wir die Erfolgsgeschichte unseres öffentlichen Verkehrssystems fort. Der VDV ist auf diesem Weg ein unverzichtbarer Impulsgeber – und Garant für den aktiven Mobilitätsfortschritt in den Regionen.



len Infrastruktur im Bereich des ÖPNV auf rund 740 Millionen Euro im Jahr. Nur wenig später bestätigte die Ministerpräsidentenkonferenz diese Zahl. Im Zuge des „Jahrhunderthochwassers“ im Mai und Juni 2013 wurden die Entflechtungsmittel dann zwar bis 2019 verlängert, aber weder bedarfsgerecht erhöht noch zweckgebunden fortgeschrieben.

PBefG-Novelle und EEG-Umlage

Auf ordnungspolitischer und gesetzgeberischer Ebene waren die Jahre ab 2010 vom verstärkten Bemühen des Verbandes um eine politisch vernünftige und für die Branche sinnvolle Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geprägt. Das Gesetz trat schließlich Anfang 2013 nach langem politischen Ringen in Kraft. Erst der gemeinsame Kompromissvorschlag von VDV und dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO), aus dem sich zahlreiche Formulierungen im neuen Gesetz wiederfinden, löste den politischen Streit zwischen Bund und Ländern in der Frage der Wettbewerbsregularien im deutschen ÖPNV. 2012 geriet die zur Unterstützung der Energiewende eingeführte EEG-Umlage in den Mittelpunkt der politischen und öffentlichen Diskussion. Den Schienenbahnen, die wegen ihrer umweltfreundlichen Gesamt-

wirkung eine stark reduzierte Umlage zahlen mussten, drohten im Zusammenhang mit der Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) plötzlich deutliche höhere Zahlungen. Vehement setzte sich der VDV für die Fortführung der Reduzierung ein. Ihr kompletter Wegfall, wie zwischenzeitlich von der Bundesregierung vorgeschlagen, hätte zusätzliche Belastungen von mehreren hundert Millionen Euro pro Jahr für die Unternehmen bedeutet. Tatsächlich gelang

Um dem Jahrhunderthochwasser zu trotzen, wurden in Magdeburg die nichtfahrfähigen Bahnen auf Hebebühnen in Sicherheit gebracht.



Die Aufhebung der Reduzierung der EEG-Umlage für Schienenbahnen und die daraus entstehenden finanziellen Belastungen hätten zwangsläufig die Erhöhung der Fahrpreise zur Folge gehabt.



„Der VDV steht in guten Schuhen da. Er wird sich weiterentwickeln und eher noch wichtiger werden“, sagt Jürgen Fenske. Im November 2015 wurde der VDV-Präsident einstimmig wiedergewählt. Es ist seine dritte Amtszeit.

es, die Ausnahmeregelung für Schienenbahnen im Kern zu erhalten und damit die Mehrbelastung der Unternehmen geringer zu halten als ursprünglich geplant. Nichtsdestotrotz blieben am Ende deutliche Mehrkosten für einige große Schienenbahnen, allen voran für die Deutsche Bahn, bestehen.

Im selben Jahr konnte noch ein weiteres Gesetzesvorhaben unter Mithilfe des VDV in seinen negativen Auswirkungen begrenzt werden. Auf Intervention des Verbandes beschloss der Bund, den „Schienenbonus“, also die erhöhten Toleranzwerte für Lärmentwicklung bei Schienenfahrzeugen, zumindest bei Straßen-, Stadt- und U-Bahnen erst ab dem Jahr 2019 abzuschaffen. Eine wichtige Entscheidung vor dem Hintergrund der enormen Kosten durch den geplanten barrierefreien Umbau von Haltestellen im kommunalen Bereich.

Bundesweite Infrastrukturinitiative sorgt für Aufsehen

Anfang 2013 hatte der VDV, mit Blick auf die anstehende Bundestagswahl, zu einem anderen wichtigen Thema Position bezogen. Angesichts der immer offenkundiger werdenden Mängel

der deutschen Verkehrsinfrastruktur gründete der VDV gemeinsam mit zahlreichen Verkehrsunternehmen und anderen Partnern wie beispielsweise Verdi, dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie oder dem Bundesverband der Deutschen Industrie die Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt“. Ziel der Initiative war es zunächst, in Politik und Gesellschaft langfristig ein neues Bewusstsein dafür zu schaffen, wie wichtig eine sanierte, modernisierte und damit gut funktionierende Infrastruktur ist. Mit Länderkonferenzen, Informationsveranstaltungen und medienwirksamen Events wie beispielsweise dem „Welt“-Infrastrukturgipfel oder dem Deutschland-Tag des Nahverkehrs gelang es, das Thema schnell in die Öffentlichkeit zu tragen und es im Bewusstsein der Menschen zu verankern. Einen ersten Erfolg gab es noch im selben Jahr: Im Koalitionsvertrag bekräftigte die neue Bundesregierung →

30

**Millionen
Fahrgäste pro Tag**
nutzen Busse und Bahnen.
Das entlastet Deutschlands
Straßen um rund 20 Millionen
Autofahrten täglich.

Ende 2013, dass Sanierung wichtiger sei als Neubau. Erstmals wurde der Erneuerung von Verkehrswegen damit auch bundespolitisch der Vorrang vor Neubaumaßnahmen gegeben.

Von den Ankündigungen im Koalitionsvertrag bis zur tatsächlichen Umsetzung in Form von zusätzlichen Investitionsmitteln für die Verkehrswege ließ sich die neue Bundesregierung zwar mehr Zeit, als viele Experten forderten. Aber im Jahr 2015, also rund zwei Jahre nach Regierungsbeginn, gab es wichtige Entscheidungen in Sachen Infrastrukturfinanzierung durch den Bund: Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der Bundesregierung mit der Deutschen Bahn sichert dem Schienennetz des Bundes bis 2019 28 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung. Zudem stellt der Bund in den kommenden Jahren 15 Milliarden Euro an zusätzlichen Mitteln für Investitionen in die kommunale Infrastruktur zur Verfügung. Davon werden fünf Milliarden

DAMIT DEUTSCHLAND VORNE BLEIBT.

Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.



Euro über ein Sonderprogramm direkt an die Kommunen verteilt. Und auch bei der Finanzierung der Öffentlichen Verkehre trug die beständige Arbeit des VDV und der Infrastrukturinitiative Früchte. Im Herbst 2015 wurden mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel und der Fortführung des GVFG wichtige Meilensteine erreicht, um die sich heute schon abzeichnenden zukünftigen Aufgaben und Herausforderungen zu bewältigen. Weitere Schritte müssen folgen.

Am 16. Mai 2013 trafen sich in Berlin Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft zum 1. „Welt“-Infrastrukturgipfel.



Mobilität der Zukunft gestalten

Seit seiner Gründung 1990 hat sich der VDV mit viel Energie, hoher Dynamik und bemerkenswerter Geschlossenheit stetig weiterentwickelt. Tugenden, die angesichts der aktuellen politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen aber auch in Zukunft dringend notwendig sein werden, um das hohe Qualitätsniveau unserer Leistungen und Services wahren zu können.



AUTOR

Oliver Wolff,
Hauptgeschäftsführer
VDV seit 2011

So werden die zentralen Themen Finanzierung, Digitalisierung, demografischer Wandel und Personalentwicklung sowie Umwelt und Nachhaltigkeit die Branche weiterhin begleiten und uns immer wieder zur Entwicklung von neuen Strategien, Produkten und Lösungen auffordern. Denn der Anspruch unserer Branche und des VDV ist es seit jeher, die Mobilität in Deutschland aktiv selber zu gestalten.

Unternehmen und Betriebe brauchen Planungssicherheit

Seit 1990 hat der Öffentliche Personennah- und -fernverkehr eine bemerkenswerte Entwicklung genommen. Über zehn Milliarden Fahrgäste pro Jahr fahren mittlerweile in Deutschland mit Bussen und Bahnen zur Arbeit, in den Urlaub oder einfach nur zum Einkaufen in die Stadt. 80 Prozent der Fahrgäste nutzen den kommunalen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der damit maßgeblich zu Wohlstand und Lebensqualität in Deutschland beiträgt. Auch der Schienengüterverkehr wächst und ist ein unverzichtbarer Bestandteil der zu-

nehmenden Waren- und Güterströme im Logistikstandort Deutschland. Dennoch bleibt es eine Herausforderung, der Politik auf Bundesebene die Systemrelevanz des Öffentlichen Verkehrs immer wieder vor Augen zu halten. Erst nach zähem Ringen konnten sich Bund und Länder im Herbst 2015 darauf einigen, wie der Schienenpersonennahverkehr in Zukunft finanziert werden soll. So werden die Regionalisierungsmittel zukünftig von 7,4 auf 8,0 Milliarden Euro pro Jahr erhöht. Die jährliche Dynamisierung der Mittel steigt von 1,5 auf 1,8 Prozent. Darüber hinaus sollen ab 2019 für größere ÖPNV-Bauvorhaben pro Jahr 330 Millionen Euro aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung gestellt werden.

Damit hat die Politik einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung getan, der zumindest für den Moment eine gewisse Entspannung bringt. Doch weitere Schritte in naher Zukunft sind dringend notwendig. Immer noch gibt es für viele Unternehmen insbesondere aus dem kommunalen Nahverkehr keine mittelbeziehungsweise langfristige Planungssicherheit, da die Zukunft der Ent- ➔

Mit gezielten Aktionen wie zum Deutschland-Tag des Nahverkehrs am 10. September 2014 fordern Verbandsvertreter, Mitgliedsunternehmen und Mitarbeiter die weitere Unterstützung des Öffentlichen Verkehrs durch die Politik.

flechtungsmittel nach wie vor offen ist. Dringend notwendige Investitionen für wichtige Zukunftsaufgaben, beispielsweise in energieeffiziente Fahrzeuge oder den barrierefreien Ausbau von Stationen, sind ohne diese Gelder vielerorts nicht möglich. Die weitere Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs in Deutschland wird also auch künftig maßgeblich von der Unterstützung der Politik in Bund, Ländern und Kommunen abhängig sein. Und das betrifft nicht nur die finanzielle Perspektive, es geht vielmehr darum, die Mobilität der Zukunft in Deutschland gemeinsam zu gestalten.

Mobilität 4.0 ist keine Vision mehr

Wir und vor allem unsere Kunden brauchen weitere innovative Lösungen und Produkte, die dem veränderten Mobilitätsverhalten der Fahrgäste und den zunehmenden Transporten im Güterverkehr gerecht werden. Die Digitalisierung macht vor der Verkehrsbranche nicht etwa Halt, sondern sie verändert diese binnen kürzester Zeit nachhaltig. In München per Smartphone ein Ticket lösen, über die Website der Stuttgarter Straßenbahnen einen ICE-Fahrschein buchen und mit der App eines Sharing-Anbieters ein Auto oder ein Bike mieten: Was vor wenigen Jahren noch ferne Zukunftsvision war, ist vielerorts bereits Realität beziehungsweise wird es in wenigen Jahren sein. Und dabei steht die Verkehrsbranche erst am Anfang eines umfassenden Veränderungsprozesses, der in zunehmendem Maß aus Verkehrsunternehmen Mobilitätsdienstleister macht. Der steigende Grad der Vernetzung zwischen Dienstleistern und Kunden und der daraus resultierende Dialog von An-

biotern und Nutzern beschleunigt diesen Prozess. Die Branche ist gefordert, neue digitale Lösungen und Produkte bedarfsgerecht und in immer kürzeren Zyklen bereitzustellen. Eine Entwicklung, die herausragende Möglichkeiten bietet, um die Position des Öffentlichen Verkehrs weiter zu stärken. Aber der konsequente und alternativlose Weg in die Digitalisierung, der uns teilweise schlichtweg durch gesellschaftliche Entwicklung aufgezwungen wird, birgt auch Risiken, die es im Spannungsverhältnis von begrenzten Ressourcen abzuwägen gilt.

Verkehrsverlagerung ist unvermeidbar

Die Entwicklung von innovativen Mobilitätsangeboten ist nicht nur unternehmerischen Interessen ge-



Quelle: Daten zur Umwelt 2015, Umweltbundesamt, Berlin 2015

schuldet. Sie dient vor allem dem Ziel, das weiter rasant steigende Verkehrsaufkommen vor allem in Ballungsräumen und Großstädten besser zu organisieren und zu strukturieren, um die Lebensbedingungen bzw. die Umweltbelastungen auf die Einwohner, soweit es geht, zu begrenzen.

Der Verkehr der Zukunft ist ohne jede Frage ein nachhaltiger und klimaneutraler Verkehr, der nicht-erneuerbare Ressourcen schont und die Bevölkerung vor negativen Umwelteinflüssen bestmöglich schützt. Und genau an diesem Punkt ist der Öffentliche Verkehr unbestritten Vorreiter der Verkehrsbranche in Deutschland. Und der ÖPNV wird noch effizienter: Immer mehr Menschen können mit dem gleichen Energieaufwand von A nach B befördert werden, weil die Fahrzeuge leichter, verbrauchsärmer und damit umweltfreundlicher werden.

Die Verkehrsverlagerung, also der dauerhafte Umstieg der Menschen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) und die Verlagerung von mehr Gütertransporten auf die Schiene, wird in Zukunft an Bedeutung zunehmen. So kommt das Umweltbundesamt in seinen „Zahlen zur Umwelt 2015“ zu dem Schluss, dass „eine weitere Umweltentlastung nur in Kombination mit Maßnahmen wie einer Erhöhung der Verkehrseffizienz oder einer verbesserten Verkehrsmittelwahl erreicht werden kann“. Im Klartext: Die Verlagerung der Verkehre auf Schiene und Bus ist der einzige Weg, die gesteckten Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Der Öffentliche Personenverkehr erbringt bereits rund zwei Drittel seiner Leistung elektrisch. Ob Busse mit alternativen Antriebssystemen, Bahnen mit innovativen Fahrerassistenzsystemen und Energierückgewinnung oder lärmreduzierende Bremsen für Güterverkehrszüge: Klima- und Umweltziele bestimmen heute das tägliche Handeln unserer Branche. Und trotzdem sehen wir es als wichtige Aufgabe für die Zukunft, auch in diesen Bereichen noch besser und effizienter zu werden. Auch deshalb testen die Unternehmen heute und in den kommenden Jahren verstärkt neue Technologien wie Elektrobusse oder autonom fahrende Lokomotiven.

Ohne qualifiziertes Personal geht es nicht

Doch nach wie vor ist unsere Branche in erster Linie „People business“, das heißt, sie braucht vor allem Menschen, die unsere Leistungen und Lösungen im täglichen Dialog mit dem Kunden

umsetzen. Die Suche nach geeignetem und qualifiziertem Personal wird angesichts des demografischen Wandels in Deutschland und der zunehmenden Komplexität der Tätigkeiten und der damit verbundenen Belastungen immer schwieriger. Im Bereich der Fachkräftegewinnung bedarf es auf Unternehmensseite neuer Herangehensweisen und Strategien. So werden die rund 2.000 Auszubildenden, die jedes Jahr in den Unternehmen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs eingestellt werden, nicht ausreichen, um die jetzt schon erheblichen Lücken im Personalbedarf zu schließen. Vor allem im Fahrdienst sowie im gesamten Betriebsbereich stehen die Unternehmen vor großen personellen Herausforderungen. Gefordert sind intelligente, unternehmensübergreifende Lösungen, sowohl für die Suche nach neuen Mitarbeitern als auch für die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten im Betrieb. Mit der Ausbildung zum Fachwirt für Personenverkehr und Mobilität oder dem Werkzeugkoffer für eine erfolgreiche Personalgewinnung gibt es bereits vielversprechende Ansätze. Nur Mensch und Maschi-

ne gemeinsam ermöglichen Mobilität. Dieses Zusammenwirken gilt für unsere Branche seit der Abfahrt des ersten Eisenbahnzuges „Adler“ am 7. Dezember 1835, und sie wird auch in Zukunft unser Handeln bestimmen. Der Mitarbeiter muss dabei nicht immer am Steuer des Fahrzeugs sitzen, aber Öffentlicher Verkehr ohne qualifiziertes und engagiertes Personal ist undenkbar.

Das betrifft nicht nur den betrieblichen Teil unseres Geschäfts, sondern auch die organisatorischen und administrativen Ebenen. Und damit auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VDV. Sie waren und sind es, die den Verband in den vergangenen 25 Jahren zu dem gemacht haben, was er heute ist: Der Branchenverband für den Öffentlichen Verkehr in Deutschland. In Zusammenarbeit mit den zahlreichen ehrenamtlich engagierten Kolleginnen und Kollegen aus den über 600 VDV-Mitgliedsunternehmen hat der VDV in den vergangenen Jahrzehnten Entscheidendes zur erfolgreichen Entwicklung des Öffentlichen Personen- und Güterverkehrs in Deutschland beigetragen. Und das wird auch künftig so bleiben.



Zukunftsweisende Innovationen wie das Fahrerassistenzsystem (FAS) im Straßenbahnbetrieb machen Verkehre in Deutschland effizienter und sicherer.

vierteljahrhundert

Impressum

Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV),
Kamekestraße 37-39, 50672 Köln,
Tel. 02 21/5 79 79-0,
E-Mail: info@vdv.de,
Internet: www.vdv.de

Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.),
Pressesprecher und Leiter Presse-
und Öffentlichkeitsarbeit,
Rahime Algan, Verbandskommunikation

Anschrift der Redaktion:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV),
Leipziger Platz 8, 10117 Berlin,
info@vdv.de

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Christian Horn,
Stefan Temme, Tobias Thiele, Ulla Rettig

Projektleitung:

Christian Horn (AD HOC PR),
Tel. 0 52 41/90 39-33 | horn@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Druckhaus Rihn, Blomberg

Bildnachweise:

Umschlagmotiv: Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVV)
Christoph Seelbach, KVB (3); Jürgen Herrmann (4);
Margit Wild (5); SWE Stadtwerke Erfurt GmbH
(4); ullstein bild, Günter Peters (7); picture alliance,
Wolfgang Kumm (8); BVG-Archiv (5, 9); Ulla Rettig
(10); Günther Girnau (13); Klaus Dombrowsky (14);
Michael Fahrig (2, 18-25, 36, 44, 55); akg-images
(26/27, 28); ullstein bild (2, 26, 28, 30); ullstein
bild - Haeckel Archiv (26, 28); Deutsche Bahn
AG, Pablo Castagnola (31), Volker Emersleben(31);

ullstein bild, Leber (32); picture alliance, Westend61
(33); picture alliance/dpa (35); Joachim Donath (37);
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (38);
Fotolia, Grecaud Paul (39); Hamburger Hafen und
Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) | engel+gielen
(40); VDA (41); Stefan Müller | Hilmer & Sattler und
Albrecht, Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin
(42); Michael Goergen, VDV (42); Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr (43); Gerd P. Gerd (47); Marcus Höhn
(47); Kalle Meyer (48); Andre Forner (48); Alexander
Heimann (49); Presse- und Informationsamt der
Bundesregierung, Steffen Kugler (53); Magdeburger
Verkehrsbetriebe (54); Fotolia, bilderstoeckchen (54);
Jakob Hoff (56); Bildschön GmbH | Berlin (57); Stefan
Temme (58); Elena Grawe (59);

