

# Aufbruch im Jubiläumsjahr

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

**D**ie Maueröffnung und anschließende Wiedervereinigung wurde nicht nur zum historischen Ereignis für ganz Deutschland

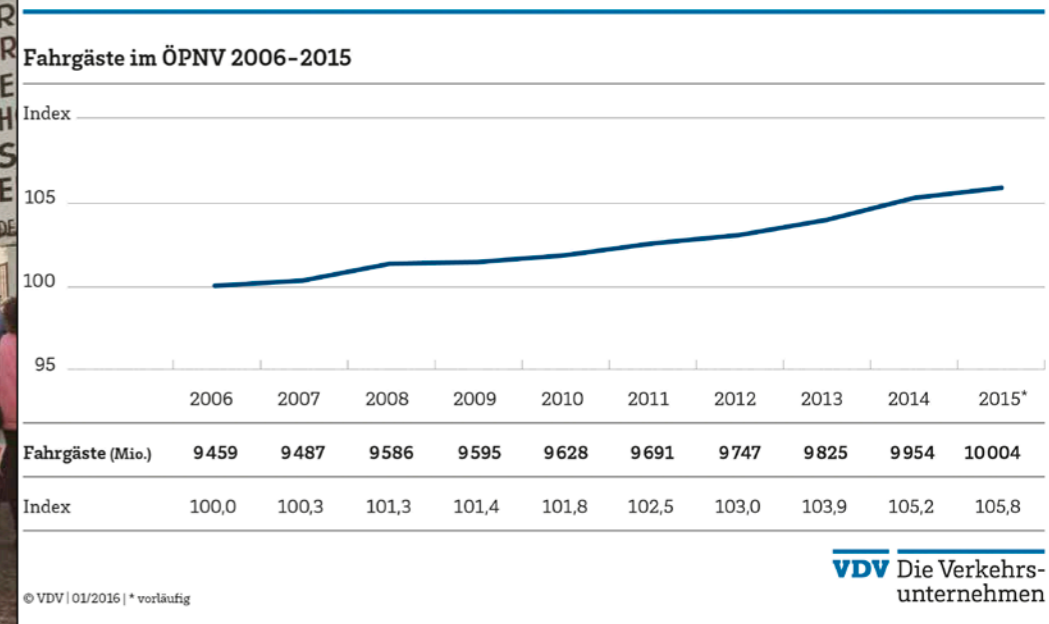
und die Welt, sondern führte auch zur sofortigen Zusammenarbeit und zum späteren Zusammenschluss der ost- und westdeutschen Nahverkehrsunternehmen in einem gemeinsamen Verband. Formal geschah dies nur wenige Monate nach dem Mauerfall: Bereits im Februar 1991 wurde der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als gesamtdeutscher Branchenverband im Vereinsregister eingetragen. Diesem formalen Akt waren innerhalb der Unternehmen und der Vorgängerverbände des VDV zahlreiche Sitzungen, Diskussionen und Kompromisse vorausgegangen. Und es gab, wie das bei Zusammenschlüssen meistens der Fall ist, nicht nur Gewinner. Die Branche hatte die Zeichen der Zeit aber erkannt und entsprechend gehandelt: In einem wiedervereinigten Deutschland, das sich im Um- und Aufbruch befand, musste man als Branche möglichst geschlossen,

**VDV** Die Verkehrs-  
unternehmen

stark und mit einer Stimme sprechen und handeln. So blieb man einerseits marktfähig und andererseits trat man gegenüber der neuen gesamtdeutschen Politik

von Beginn an als wichtiger Verhandlungspartner auf.

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



hohe Qualitätsniveau unserer Leistungen und Services wahren, um auch künftig weiterhin in allen Regionen dieser Republik als wichtiger Mobilitätsdienstleister für alle Bürger präsent zu sein.

### Mobilitätsmärkte im Wandel

Die Veränderungen, die sich momentan und mit immer größerer Geschwindigkeit in der gesamten Mobilitätswelt vollziehen – und von denen unsere Branche ebenso stark betroffen sein wird wie andere traditionelle Verkehrsbranchen –, sind mindestens so grundlegend wie vor über 26 Jahren durch den Fall der Mauer und die Wiedervereinigung: Grenzen öffnen sich, Mobilitätsmärkte verändern sich und neue Marktteilnehmer treten auf, die das bisherige Gefüge nachhaltig beeinflussen. Es gibt allerdings entscheidende Unterschiede zur damaligen Situation. Damals kamen Unternehmen hinzu, die das bereits bestehende Mobilitätsangebot durch ihre Leistungen erweiterten und das gleiche Selbstverständnis und ähnliche Wertmaßstäbe für sich und ihre Fahrgäste anlegten wie der Rest der Branche.

Bei den heutigen Veränderungen geht es um die Verdrängung etablierter Systeme und um die nachhaltige Verbesserung der existierenden (rechtlichen) Rahmenbedingungen. Unter dem Deckmantel der Kundenfreundlichkeit und der angeblichen Liberalisierung des Mobilitätsmarktes versuchen ganz neue Marktteilnehmer, die bestehenden und bewährten gesetzlichen Regelungen unserer

Branche mehr oder weniger auszuhebeln oder zumindest infrage zu stellen. Dabei handelt es sich im Kern nicht einmal um Verkehrsunternehmen im eigentlichen Sinne; es sind vielmehr Unternehmen der sogenannten Plattformökonomie, die kein Fahrzeug selbst besitzen und keinen Fahrer oder Lokführer selbst bezahlen. Sie vermitteln lediglich den Kunden mit seiner Mobilitätsanfrage zum passenden Angebot. Es geht also im Mobilitätsmarkt nicht mehr nur um die Frage, wer die Fahrzeuge, die Infrastruktur und das Personal hat, sondern auch darum, wer die Daten hat und damit die Bedürfnisse seiner Kunden kennt und steuern kann.

### Grundregeln sind notwendig

Diese Entwicklungen hin zum digitalen Kunden sind nicht neu, auch in unserer Branche nicht. Gefährlich wird es jedoch dann, wenn die neuen Anbieter mit den angeblichen Mobilitätsbedürfnissen ihrer rasant wachsenden Kundenzahl gegenüber dem Gesetzgeber und der Öffentlichkeit argumentieren, um notwendige „Spielregeln“ der Branche zu umgehen und damit eine parallele Mobilitätswelt im mehr oder weniger unregulierten Raum zu schaffen. Natürlich braucht es auch künftig Grundregeln der öffentlich zugänglichen Mobilität in Deutschland: Standards in der Bedienungspflicht und -qualität, einheitliche und nachvollziehbare Tarife und qualitativ gute Fahrzeuge sowie gut qualifiziertes und attraktiv bezahltes Personal. Diese Determinanten

unseres Geschäfts sind kein lästiges Übel, sondern eine jahrzehntelange Errungenschaft aus gemeinsamer verkehrspolitischer und verkehrsunternehmerischer Planung und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Deutschland. Sie müssen deshalb auch bei neuen Geschäftsmodellen gelten. Dabei geht es nicht um falsche Zurückhaltung oder um die Bewahrung von Traditionen – gerade in einer digitalen Welt mit flüchtigen Angeboten braucht es für die Menschen, aber auch für die Unternehmen verlässliche Schutzmechanismen, die immer dann greifen, wenn auf zunehmend globalisierten und liberalisierten Märkten unfair gespielt wird. Das muss auch im Interesse der politischen Entscheider liegen, für die es sonst zunehmend schwieriger wird, ihre gesamtgesellschaftliche Aufsichts- und Kontrollfunktion gebührend auszuüben.

Ein Spielfeld mit fairen Regeln und Rahmenbedingungen brauchen auch die Eisenbahnunternehmen, insbesondere der Schienengüterverkehr (SGV). Wie bereits erwähnt, blicken die Eisenbahnverbände in Deutschland auf eine 170-jährige Tradition zurück. Das allein zeigt, dass die Eisenbahnunternehmen in Deutschland stets den zahlreichen Veränderungen und Entwicklungen in diesem Land nicht nur gewachsen waren, sondern auch in der Lage und willens waren, sich weiterzuentwickeln. Diese Veränderungs- oder genauer gesagt Marktfähigkeit wird dem SGV seit einiger Zeit mehr und mehr genommen. Und zwar durch Faktoren, die die Unterneh-

men selbst kaum oder gar nicht beeinflussen können. In keinem anderen Sektor liegen politische Willensbekundungen und unternehmerische Realität so weit auseinander wie beim SGV.

### Visionäre Entscheider

Die Gründung eines gesamtdeutschen Branchenverbands vor 25 Jahren wäre nicht möglich gewesen, wenn es in den vordersten Reihen der Mitgliedsunternehmen und auch des VDV nicht Verantwortliche gegeben hätte, die frühzeitig erkannten, welches Potenzial in einem solchen Zusammenschluss liegt. Diesen für die damalige Zeit visionären Entscheidern kann man auch 25 Jahre später immer noch aus voller Überzeugung gratulieren. Schon damals wurde der Grundstein für eine außerordentlich intensive Beziehung zwischen dem Verband und seinen Mitgliedern gelegt. Diese innere Stärke und Geschlossenheit ist bis heute ein wesentlicher Erfolgsfaktor unserer Arbeit. Der VDV ist dank dieses Fundaments nach wie vor ein kompetenter und gefragter Ansprechpartner für Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. ■



Oliver Wolff,  
VDV-Hauptgeschäftsführer