

# 2020/2021

## Jahresbericht





---

# 2020 / 2021

---

Jahresbericht

---

---

# Inhalt

- 6 Editorial**  
Neustart der Mobilitätswende
- 8 Verbandspolitik im ÖPNV**  
ÖPNV und Corona – Verkehrswende in der Pandemie
- 10 Eisenbahnpolitik**  
Das Zukunftsbündnis Schiene – was wurde beschlossen, was bringt es der Branche und wie geht es weiter?
- 12 Technik und Normung**  
Mit kontinuierlichem Engagement Fortschritt und Innovationen schaffen
- 14 Wissenschaftlicher Beirat**  
Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

---

## Politik und Kommunikation

- 18 Verbandskommunikation**  
Öffentlicher Verkehr im Fokus der Medien
- 20 Online-Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit**  
Online-Kommunikation des VDV: Das neue Normal
- 22 Interne Kommunikation**  
Über das Interesse an Fachthemen in Krisenzeiten
- 24 Politische Planung**  
Verbandspolitische Arbeit im Zeichen von Corona
- 25 Arbeitgeberinitiative**  
Digitaler Fokus: Arbeitgeberinitiative unterstützt Recruiting der Unternehmen mit neuen Onlineangeboten
- 26 Europapolitik**  
EU-Mobilitätsstrategie für die Zeit nach Corona: Klimaschutz, Digitalisierung und Resilienz fördern

---

## Wirtschaft und Recht

- 30 Steuern**  
2020/2021: Ökologische Steuerreform trotz Corona?
- 32 Standardisierte Bewertung**  
Die Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und Folgen für die Standardisierte Bewertung
- 33 New Mobility Forum**  
VDV New Mobility Forum – multimodal gemeinsam aus der Krise
- 35 Beförderungsbedingungen**  
Mund-Nase-Bedeckungspflicht im ÖPV
- 36 Autonomes Fahren im ÖPNV**  
Autonomes Fahren im ÖPV – Startschuss für die lang erwartete Robo-Shuttle-Revolution?!

- 37 Personenbeförderungsrecht**  
PBefG: Rechtsgrundlagen für On-Demand-Projekte
- 38 Aufgabenträger und Verbände**  
Flexible Tarifmodelle als eine Antwort auf das veränderte Mobilitätsverhalten
- 39 Bildung**  
Die Digitalisierung der Berufsausbildung
- 40 ÖPNV-Finanzierung**  
ÖPNV-Finanzierung 2020: Finanzielle Rahmenbedingungen in der Covid-19-Pandemie
- 42 Statistik**  
Mobilität während der Corona-Pandemie – Erkenntnisse aus neuen Daten
- 45 Eisenbahnpersonenverkehr**  
Personenbahnen in der Pandemie: Vorerst nur teilweise gerettet
- 46 Marktfragen Güterverkehr**  
Gleisanschluss-Charta setzt erste Maßstäbe
- 47 Ressourcenmanagement Eisenbahn**  
Gleisanschlussförderung wird fortgesetzt – VDV-Engagement erfolgreich
- 48 Duale Ausbildung**  
Zukunftssicherung durch Nachwuchsförderung im Eisenbahnverkehr startet!
- 49 Eisenbahnpolitik und -infrastruktur**  
„Masterplan Schienengüterverkehr“: Stand der Umsetzung
- 50 Eisenbahnbetrieb**  
Arbeitsschutz und Betriebssicherheit im Betriebsregelwerk für Eisenbahnverkehrsunternehmen (BRW) vereint
- 51 Eisenbahnbetrieb**  
Sicherer Fahrbetrieb auf eingleisigen Strecken
- 52 Eisenbahnrecht**  
Das Eisenbahnregulierungsgesetz: Packen wir's an
- 53 Europäische Eisenbahnangelegenheiten**  
Europäischer „Green Deal“: Die Schiene als wichtiger Baustein zum Erreichen der Klimaziele
- 54 ETCS**  
Einführung von ETCS in Deutschland: Eine Herkulesaufgabe für die gesamte Eisenbahnbranche

---

## Technik und Normung

- 56 Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen**  
Gemeinsame Beschaffung neuer Regionalstadtbahnen (Tram-Trains) – ein vielversprechendes Projekt

- 57 Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung**  
Störfester Zugfunk – zu 100 Prozent
- 58 Zugsicherungstechnik**  
ETCS-Einführung in Deutschland nimmt Fahrt auf
- 59 Betrieb ÖPNV**  
Corona-Pandemie 2020 – erfolgreiches betriebliches Krisenmanagement für Fahrgäste und Mitarbeitende
- 60 Verkehrsplanung**  
Klimaziele erreichen – Mobilitätswende benötigt mehr Umweltverbund und weniger Autofahrten
- 62 Eisenbahninfrastruktur**  
Bauliche Infrastruktur der Eisen- und Straßenbahnen
- 63 IT-Sicherheitsgesetz**  
Betriebliche Digitalisierung – Basis für die Bewältigung der Verkehrswende und des demografischen Wandels
- 64 Informationsverarbeitung**  
Neue Standards beschreiben die Übertragung von Informationen zur Elektromobilität über definierte Schnittstellen
- 65 Urban-Rail-Standardisierung**  
Normung für städtische Schienenbahnen
- 66 Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten**  
Busbetriebshof im Wandel zum E-Bus-Betriebshof
- 67 Kraftfahrwesen**  
Fahrschutzscheiben zur Vermeidung von Corona-Infektionen des Fahrpersonals im Bus
- 68 Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen**  
Vorhersagebasierte Fahrzeugwartung – Herausforderungen für eine verbesserte Verfügbarkeit
- 69 Elektrische Energieanlagen**  
Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur – Grundvoraussetzung für einen zuverlässigen Betrieb von Elektrobussen
- 70 Nachhaltigkeit**  
Nachhaltigkeit

---

## VDV-Landesgruppen

- 72 Im Überblick**  
Die VDV-Landesgruppen
- 73 Baden-Württemberg**  
Novelle des ÖPNVG und ÖPNV-Zukunftskommission in Baden-Württemberg
- 74 Bayern**  
Corona: Enge Zusammenarbeit mit dem bayerischen Verkehrsministerium
- 75 Hessen**  
Hessischer ÖPNV im Zeichen der Corona-virus-Pandemie

- 76 Niedersachsen/Bremen**  
Niedersachsen/Bremen: Zusammenhalt in der Krise
- 77 Nord**  
Der Norden zwischen Verkehrswende, Fahrgastrückgewinnung und ÖPNV-Rettungsschirm für 2021
- 78 Nordrhein-Westfalen**  
Das Land NRW legt mitten in der Corona-Pandemie zwei einfallreiche neue Förderprogramme auf
- 79 Ost**  
Landesgruppe Ost: Corona überlagert Verkehrswende
- 80 Sachsen/Thüringen**  
Der ÖPNV zwischen Verkehrswende, Klimaschutz und Corona-Pandemie
- 81 Südwest**  
Zukunft der Mobilität im Südwesten – neues Nahverkehrsgesetz und VDV-Veranstaltung autonomes Fahren

---

## VDV-Organisationen

- 83 VDV-Akademie**  
Digitale (Bildungs-)Errungenschaften in Pandemiezeiten: Gekommen, um zu bleiben?
- 84 KnowHow@ÖV**  
Wissenstransfer und digitales Lernen in der Branche fördern
- 85 Stiftung Führungsnachwuchs**  
Stiftung Führungsnachwuchs im VDV
- 86 VDV eTicket Service**  
(((eTicket Deutschland verstärkt und sicher in die Zukunft

---

## VDV-Informationen

- 90 Neuerscheinungen 2020**  
VDV-Schriften, -Mitteilungen, -Positionen/-Stellungnahmen
- 95 Zeitschriften und Bücher des VDV**
- 96 Digitale Angebote des VDV**
- 99 Der VDV**  
Ziele, Aufgaben und Struktur
- 100 Der VDV in externen Organisationen und Gremien**
- 106 Bildquellen und Impressum**

# Neustart der Mobilitätswende

Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie wird unsere Branche noch lange spüren. Trotzdem müssen wir nun den Blick wieder nach vorne werfen, um die Mobilitätswende und die damit verbundenen Klimaschutzziele für den Verkehrssektor mit neuem Schwung anzugehen und zu erreichen.

Nach 22 Jahren steigender Fahrgastzahlen und steigender Einnahmen im öffentlichen Nahverkehr kam im Jahr 2020 die Zäsur: Coronabedingt stiegen teilweise bis zu 80 Prozent (im ersten Lockdown) weniger Fahrgäste in Busse und Bahnen ein. Und auch aktuell sind wir, trotz gewisser Entspannung, noch weit entfernt von den Rekorden, die wir bis 2019 jährlich über zwei Jahrzehnte verkünden konnten. Die Erkenntnis, dass dieser Einbruch nicht selbstverschuldet ist, sondern einzig und allein als Folge der weltweiten Pandemie entstand, ist fraglos richtig. Sie ändert aber nichts daran, dass wir nun als Branche gemeinsam aufgerufen sind, umso mehr Schwung und Engagement in den Neustart der notwendigen Mobilitätswende zu investieren. Denn so dramatisch die Corona-Folgen für die Verkehrsunternehmen (VU) auch sein mögen: Ein Verfehlen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ist ein Szenario, das wir uns in Deutschland im wahrsten Sinne des Wortes nicht leisten können, aus finanziellen wie aus gesundheitlichen und damit letztlich auch aus gesamtgesellschaftlichen Gründen. Für uns als Branche entstehen daraus drei vordringliche Herausforderungen:

## 1. Investitionsmittel abrufen (und investieren)

Diese Ziele zu erreichen wird umso herausfordernder, weil wir nach wie vor nicht verlässlich abschätzen und planen können, wie sich das Pandemiegeschehen in Deutschland weiter entwickelt und welche Auswirkungen dies auf unsere Branche noch haben wird. Nichtsdestotrotz gilt es nun, die Planungen für die notwendigen Investitionen in den Ausbau und in die Erneuerung unserer Verkehrssysteme konsequent weiter voranzutreiben. Denn die Modernisierung und Erweiterung der Infrastrukturen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und bei der Eisenbahn ist noch immer eine der größten und umfangreichsten Aufgaben, die wir in den kommenden Jahren mit der Politik und den verantwortlichen Aufgabenträgern vor Ort lösen müssen. Der Bund hat mit einer deutlichen und im kommenden Jahr noch weiter steigenden Erhöhung der Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Mittel die Voraussetzungen dafür geschaffen.

Jetzt liegt es an uns als Branche, diese Gelder zügig abzurufen. Allen Beteiligten ist klar, dass das nicht von jetzt auf gleich gehen wird, denn auch andere Rahmenbedingungen, als Stichwort sei die standardisierte Bewertung genannt, müssen noch

angepasst und verbessert werden. Aber auch wir müssen schneller werden. Die Politik braucht aus der Branche ein verlässliches Signal, dass wir unsere Wachstumsziele nun konsequent angehen werden, trotz der Corona-Auswirkungen oder vielleicht sogar als Folge dieser umso nachdrücklicher.

## 2. (Ticket-)Angebote flexibilisieren

Erste Studien zeigen, dass sich durch die über einjährige Pandemie die Mobilitätsgewohnheiten der Menschen doch ein ganzes Stück weit verändert haben. Dies liegt in der Natur der Sache, denn auch der Alltag hat sich seit dem Ausbruch von Covid-19 gewandelt. Längst fahren bspw. nicht mehr alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer täglich zur Arbeit. Laut einer aktuellen Studie der Hans-Böckler-Stiftung (HBS) hat sich der Anteil derjenigen, die „überwiegend oder ausschließlich von zu Hause arbeiten“ von 4 Prozent vor Beginn der Pandemie auf 24 Prozent im Januar 2021 versechsfacht! Zugegeben, diese 24 Prozent wurden während des zweiten Lockdowns erhoben und viele davon werden wohl, sobald die Pandemie es zulässt, auch vermehrt an die Arbeitsstätten zurückkehren.

Trotzdem ist dies ein eindeutiger Trend und er betrifft die Kundinnen und Kunden in einer unserer wichtigsten Kernzielgruppen: der Berufspendlerinnen und Berufspendler. Fahrgäste also, die uns nicht mehr täglich nutzen und ggf. ihre Mobilität nun teilweise anders organisieren. Stammkundinnen und -kunden, die wir für einen wirtschaftlichen, gesunden und wachsenden ÖPNV dringend zurückgewinnen müssen bzw. nicht dauerhaft verlieren dürfen. Neben den wichtigen Projekten zum Ausbau und zur Erneuerung der Infrastrukturen gilt es in den kommenden Jahren also ebenso, den bereits eingeschlagenen Weg neuer, digitaler und flexiblerer Ticketangebote weiterzugehen. Die durch die Pandemie ausgelösten Veränderungen im Mobilitätsverhalten erhöhen dabei den Handlungsdruck erheblich.

## 3. Betriebskosten analysieren

Wenn es uns als Branche gelingt, zügig die notwendigen Aus- und Neubauprojekte anzugehen sowie möglichst viele Fahrgäste schnell zurückzugewinnen, dann führt das automatisch zu einer steigenden Nachfrage im öffentlichen Verkehr (ÖV). Diese ist nicht nur aus Branchensicht und aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus dringend notwendig,

sondern auch eines der wichtigsten verkehrspolitischen Ziele der kommenden Jahre. Denn ohne einen modernen, leistungsstarken ÖV werden wir die Klimaschutzziele und Emissionsminderung im Verkehrssektor nicht erreichen. Rund ein Drittel mehr ÖPNV und ein Viertel mehr Schienengüterverkehr (SGV) sind die von der Branche selbst festgelegten Wachstumsziele bis 2030. Die politischen Entscheiderinnen und Entscheider beim Bund und in den Ländern haben diese Ziele nicht nur akzeptiert, sondern uns sogar zum Teil noch wesentlich ambitioniertere Vorgaben („Verdopplung der Fahrgastzahlen“) mit auf den Weg gegeben.

Allen Beteiligten muss dabei klar sein, dass ein solches Wachstum in der kurzen Zeit mit erheblichen Steigerungen bei den Betriebskosten einhergehen wird: Zusätzliches Personal, deutlich mehr Fahrzeuge und Angebote sowie die technologische Antriebswende weg von fossilen Brennstoffen sind dabei die wesentlichen Treiber. Neben der anzustrebenden Investitionsoffensive in unsere Infrastrukturen, die vor allem durch die GVFG-Mittelerhöhung des Bundes bereits finanziell gut abgesichert wurde, gilt es also, in den kommenden Jahren die Entwicklung der Betriebskosten bei den Bus- und Bahnunternehmen fest im Blick zu haben und ggf. über zusätzliche Finanzmittel zu fördern. Denn allein am Fahrgastmarkt werden wir diese Kostensteigerungen nicht auffangen können. Die Analyse und weitere Begutachtung der Entwicklungen bei den Betriebskosten der VU wird also ein wesentlicher Baustein für die kommenden Jahre und damit auch für die neue Legislaturperiode sein.

#### **Die positiven Entwicklungen der Corona-Zeit**

Vom Blick nach vorne gestatten Sie mir, liebe Leserinnen und Leser, zum Abschluss noch einmal einen Blick auf die vergangenen Monate und auf die aktuellen Entwicklungen. Und es mag überraschen, dass ich dabei vor allem die positiven Aspekte betonen möchte. Denn eigentlich gab es für die Branche wie für die gesamte Wirtschaft und Gesellschaft im „Corona-Jahr“ 2020 nicht viel Positives. Und dennoch blicken wir als Vertreterinnen und Vertreter der deutschen Bus- und Bahnunternehmen auf Entwicklungen zurück, auf denen wir aufbauen können, wenn es gilt, mit neuem Schwung einen Neustart der Mobilitätswende umzusetzen.

Da sei als Erstes die grundsätzliche Leistungsfähigkeit in dieser außergewöhnlichen Krise genannt. Kaum eine Branche, außer dem Lebensmitteleinzelhandel, hat während der gesamten Pandemie durchweg so verlässlich und konstant funktioniert wie der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) und der SGV. Wir haben jeden Tag aufs Neue bewiesen, dass wir dieses Land auch in Krisenzeiten mobil halten und mit Gütern versorgen. Dieses starke Signal ist auch unzweifelhaft bei allen politischen Entscheidern so wahrgenommen worden. Ohne diese Demonstration unserer Leistungsfähigkeit wären die Verhandlungen zum Rettungsschirm mit Sicherheit

schwieriger geworden. Insofern gilt allen Mitarbeitenden und den VU in Gänze unser Dank für das Geleistete in außergewöhnlich harten Zeiten.

Dieser Dank gilt zudem insbesondere den Kolleginnen und Kollegen im Ehrenamt und im Hauptamt des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Auch hier konnte durch außerordentliches Engagement vieles erreicht und umgesetzt werden, was in diesen herausfordernden Monaten nicht selbstverständlich ist. Mitglieder und Mitarbeitende im VDV sind in der Krise noch einmal enger zusammengerückt. Der unmittelbare, schnelle und tiefe inhaltliche Austausch über all die relevanten Themen im Branchen- und Fachverband haben uns im Ergebnis noch stärker als das Sprachrohr und die Stimme der gesamten Branche bei Politik und Öffentlichkeit positioniert. Dies ist ohne Frage eine für die Zukunft weitere positive Entwicklung, die wir nutzen sollten: Der VDV hat sich in der Corona-Krise durch seine fachliche Tiefe und die damit verbundene Expertise mit Blick auf die Ausgestaltung vieler verkehrspolitischer Fragestellungen noch stärker als erster Ansprechpartner für Bund, Länder und Kommunen positioniert.

Für einen Neustart der Mobilitätswende gibt es also neben zahlreichen Herausforderungen auch positive Ansätze, die wir aus den letzten Monaten herausstellen können. Über diese dargestellten Themen hinaus werden Sie auf den folgenden Seiten sehen und lesen, dass es viele weitere erfolgreiche Projekte gab, die im VDV durch die Kollegen und mit Unterstützung des Ehrenamts umgesetzt wurden. Trotz oder wegen der außergewöhnlichen Umstände hat sich der Verband einmal mehr als leistungs- und umsetzungsstarker Partner und als unersetzbare Plattform für Austausch und Dialog innerhalb der Branche bewiesen. Ich danke dafür allen Beteiligten aus tiefster Überzeugung und bin mir sicher, dass wir gut aufgestellt sind, um nun in den kommenden Monaten mit neuem Schwung die Mobilitätswende wieder voranzubringen.



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

# ÖPNV und Corona – Verkehrswende in der Pandemie

Nachdem die beiden ersten Monate des Jahres 2020 noch die Normalität der vergangenen Jahre spiegelten, ist seit Mitte März kaum noch etwas wie zuvor. Die Corona-Pandemie beeinflusste das Leben in Deutschland. Arbeit, Bildung und Freizeit fanden in weiten Teilen digital statt oder fielen aus, um Ansteckungen zu vermeiden. Pandemiepläne, Coronaschutzverordnungen, Fahrgast- und Einnahmeverluste, die Debatten um einen Rettungsschirm 2020 und 2021 prägten die Arbeit und das Wirken der Branche des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die politische Arbeit in Berlin. Trotzdem ging auch die parlamentarische Arbeit weiter. Mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), den Artikelgesetzen zur Planungsbeschleunigung bis hin zur Verschärfung der EU-Klimaschutzziele unter deutscher Ratspräsidentschaft ging auch die Arbeit an den Rahmenbedingungen einer Verkehrswende unter Hochdruck weiter.

Die Corona-Pandemie hat den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unvermittelt und im vollen Lauf getroffen. Während man in den Vorjahren von Fahrgastrekord zu Fahrgastrekord eilte, musste man nun einen Einbruch der Fahrgastzahlen hinnehmen. Gleichzeitig kann man nach über einem Jahr auch voller Stolz sagen: Die Branche hat diese Herausforderungen gemeistert und die Systemrelevanz des ÖPNV ist selten so deutlich hervorgetreten wie in dieser Zeit. Dies spiegelt sich auch in den vielfältigen Beschlüssen der Ministerpräsidentenkonferenz, der Verkehrsministerkonferenz (VMK) und der Kabinette der Länder und nicht zuletzt im Rettungsschirm von Bund und Ländern für die Branche wider.

## **ÖPNV-Finanzierung und Planungsbeschleunigung**

Erfreulicherweise konnten im Februar und März 2020 mit dem GVFG und dem Regionalisierungsgesetz (RegG) die Novellen für zwei wichtige Finanzierungsbausteine der ÖPNV-Finanzierung noch erfolgreich vor der Pandemie abgeschlossen werden, die damit nicht in den Sog der Corona-Diskussionen gerieten.

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des GVFG konnte dabei nicht nur eine Versechsfachung der Mittel auf 2 Mrd. Euro ab 2025 und deren Dynamisierung um 1,8 Prozent, sondern auch eine umfangreiche Überarbeitung der Fördertatbestände erreicht werden. Neben einer Absenkung von Förderschwel len und praxistauglichen Verbesserungen beim „besonderen Bahnkörper“ sind nun auch Grunderneuerungen, Elektrifizierungen und Reaktivierungen ins Regime des GVFG aufgenommen worden.

Flankierend wurde auch die letzte von insgesamt drei Planungsbeschleunigungsnovellen in dieser Legislaturperiode abgeschlossen, sodass hier ebenfalls verbesserte Rahmenbedingungen für die Infrastrukturprojekte der Branche erreicht werden konnten. Daneben wurde im Rahmen des

Klimapakets der Bundesregierung auch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel beschlossen. Insgesamt beträgt die Erhöhung weitere 5,2 Mrd. Euro bis 2030.

Jetzt gilt es, diesen Aufwuchs der Finanzierung auch durch Projekte im Sinne der Verkehrswende einzusetzen und zu einem ausreichenden Mittelabfluss zu kommen. Sicherlich mit Blick etwa auf Planungs- und Baukapazitäten eine Herausforderung – aber auch eine Notwendigkeit. Sonst besteht ein erhebliches Risiko, dass im Zuge der pandemiebedingt absehbaren Haushaltskonsolidierung in den kommenden Jahren erreichte Aufwüchse wieder zurückgeführt werden.

## **ÖPNV-Rettungsschirm 2020/2021**

Bereits zu Beginn der Pandemie wurde die Erwartung der Politik deutlich, dass der ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge seine Leistung nicht nachfragegerecht einsenken, sondern weitestgehend aufrechterhalten sollte. Mit Blick auf ihre Bedeutung für Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft war es für die Branche selbstverständlich, den Aufforderungen von Bund und Ländern Folge zu leisten.

Durch den massiven Einbruch der Fahrgastzahlen in den Monaten der Lockdowns im Frühjahr und im Winter entstanden für 2020 rund 3,3 Mrd. Euro Fahrgeldverluste, die durch einen Rettungsschirm aufzufangen waren. Nach intensiven Verhandlungen und einer fundierten Darlegung der Mittelbedarfe durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Branche konnte im Juli eine Einigung mit Bund und Ländern über eine Kompensation erreicht werden und der Bund übernahm einen Fixbetrag von 2,5 Mrd. Euro, in Erwartung, dass die Länder einen paritätischen Beitrag liefern würden.

Die Umsetzung erfolgte über jeweilige Beihilferegelungen der Länder, wobei basierend auf einer Musterförderrichtlinie der VMK in 14 Bundesländern ein 100-Prozent-Ausgleich erreicht



werden konnte. Lediglich in zwei Ländern betrug der Ausgleich 2020 nur 95 bzw. 90 Prozent. Auch im Jahr 2021 werden erhebliche Fahrgeldeinnahmeverluste zu verzeichnen sein, die sich nach einer Prognose aus dem Februar 2021 auf rund 3,6 Mrd. Euro belaufen werden. Grund hierfür ist – trotz sukzessiver Verbesserung der Lage – insbesondere der deutlich längere Schadenszeitraum von 12 statt 9,5 Monaten. Erste positive Beschlüsse der VMK lassen darauf hoffen, dass es auch 2021 eine Fortführung des Rettungsschirms geben wird.

### **Novelle des PBefG**

Auch während der Pandemie ging die Gesetzgebungsarbeit unverändert weiter. Besonders im Fokus steht dabei sicherlich immer das PBefG als das „Grundgesetz des ÖPNV“, dessen Modernisierung im Koalitionsvertrag verabredet wurde.

Nachdem zu Beginn der Debatten eine weitgehende Liberalisierung im Bereich des Mietwagens und ein möglicher Anspruch auf allgemeine Vorschrift im Raum standen, hat sich die politische Diskussion nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) 2019 – dass kein Anspruch auf allgemeine Vorschrift besteht und der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit auch prozessual abbildbar ist – inhaltlich verengt und auf den Bereich neuer Mobilitätsangebote fokussiert.

Hier war am Ende für die Branche ein Quadrat des Kreises zu erreichen. Wie lassen sich die Vorteile neuer digitaler Verkehrsangebote für die Branche abbilden und die Fortführung der zahlreichen Pooling-Piloten der Branche rechtlich sichern und zugleich die in anderen Ländern zu verzeichnende Rosinenpickerei zulasten des daseinsvorsorgenden ÖPNV verhindern? Wie sieht eine passende Regulatorik aus, die zudem auch administrativ handhabbar und kontrollierbar ist?

Nach vierjähriger Diskussion steht mit den Beschlüssen von Bundestag und Bundesrat im Frühjahr 2021 eine Novelle, mit der die Branche sehr zufrieden sein kann. Für die Pooling-Verkehre des ÖPNV besteht mit dem „Linienbedarfsverkehr“ und dessen Zuordnung über virtuelle Haltestellen zum klassischen Linienverkehr sowie dessen Rechte- und Pflichtenprogramm eine rechtssichere Fortführung der bestehenden Genehmigungspraxis. Pooling-Verkehre außerhalb des ÖPNV sind mit weitreichenden Befugnissen des jeweiligen Aufgabenträgers in eine Regulierungssystematik eingebunden, sodass vor Ort vielfältige Möglichkeiten bestehen, das Abstandsgebot ausreichend umzusetzen. Gleichzeitig werden die Rolle der Aufgabenträger für die Steuerung der Verkehre vor Ort und damit das für die Branche so wichtige Subsidiaritätsprinzip gestärkt.

Für die Mietwagenverkehre bleibt zudem die Rückkehrpflicht erhalten. Zudem wurden durch

eine Anti-Dumping-Regelung sowie eine Schutzklausel in Städten über 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern weitere Regulierungsmöglichkeiten geschaffen. Damit ist sichergestellt, dass Geschäftsmodelle wie die von Uber in den USA in Deutschland nicht möglich sein werden.

Jetzt gilt es, die Novelle mit Leben zu füllen und die gesetzgeberischen Möglichkeiten zu nutzen, um Verkehre in einem Gesamtsystem zu betrachten und zu steuern. Hierbei kommt den Aufgabenträgern mit dem neuen PBefG eine besondere Rolle und Verantwortung zu.

### **Längerfristige Veränderungen – „new normal“**

Wie wird sich die Corona-Pandemie längerfristig auf unser Mobilitätsverhalten auswirken? Kehren wir weitgehend zu unserem Verhalten vor der Pandemie zurück oder wirkt Corona disruptiv auf die Gesellschaft und verändert die Dinge ganz grundsätzlich?

Möglicherweise werden zukünftig mehr Menschen (öfter) im Homeoffice arbeiten und nicht mehr (so oft) pendeln. Vielleicht erholt sich der Luftverkehrsmarkt nicht vollständig von der aktuellen Krise und die Zahl der Flugreisen bleibt unter Vor-Corona-Niveau.

Die aktuelle Mittelfristprognose im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) prognostiziert für den Personenverkehr insgesamt eine Rückkehr auf Vor-Corona-Niveau bis 2023. Ob das zutrifft, kann derzeit noch niemand wirklich absehen. Zu viele auch gegenläufige Faktoren spielen eine Rolle. Und es gilt eine wichtige Regel aus dem Krisenmanagement: „Du sollst nie eine Krise während der Krise beurteilen.“

Trotzdem gilt es, die Entwicklungen wachsam zu beobachten und proaktiv zu agieren. Denn die langfristigen Trends wie Demografie, Nachhaltigkeit und Klimawandel werden durch Corona nicht verändert. Damit bleiben die Agenda der Verkehrswende und ihre Notwendigkeit weiter hochaktuell – das verschärfte Klimaschutzziel der EU weist hier den Weg. Es gilt daher, an die geführten Debatten anzuknüpfen und gemeinsam noch ambitionierter an der Transformation des Sektors zu arbeiten, um die pandemiebedingt verlorene Zeit aufzuholen.



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

# Das Zukunftsbündnis Schiene – was wurde beschlossen, was bringt es der Branche und wie geht es weiter?

Im Jahresbericht 2018/2019 wurde an gleicher Stelle über den Start des Zukunftsbündnisses Schiene berichtet und dabei die Frage gestellt, ob es sich um eine bloße Beschäftigungstherapie für die Branche oder um ein Signal zum Aufbruch handele. Das vorläufige Resümee war damals, dass der Aufwand der damals schon angelaufenen Vorarbeiten ebenso groß wie die Gefahr sei, lediglich in Konzepten stecken zu bleiben, aber auch die Chance bestehe, erstmals ein alle Akteure umfassendes gemeinsames Zukunftsprogramm für die Eisenbahnen in Deutschland zu erarbeiten – was allein schon den Aufwand rechtfertige.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat als einziger Verband in allen Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene mitgearbeitet und sich intensiv eingebracht. Am 30. Juni 2020 wurde der 75 Seiten lange „Masterplan Schienenverkehr“ als Ergebnis der Arbeit am Zukunftsbündnis von Bundesminister Andreas Scheuer der Öffentlichkeit vorgestellt und eine darauf fußende Vereinbarung der Branche mit dem Bund unter der Bezeichnung „Schienenpakt“ u. a. durch VDV-Präsident Ingo Wortmann unterschrieben. Mittlerweile ist nach diesem formellen Akt einige Zeit vergangen und sind Strukturen für Umsetzung und Monitoring geschaffen worden, sodass sich beurteilen lässt, ob die damaligen Einschätzungen richtig waren.

## Was wurde vereinbart?

Der Masterplan enthält sechs Handlungsfelder, die sich im Wesentlichen an den sechs Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses orientieren:

- Deutschlandtakt,
- Infrastrukturausbau,
- Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs,
- Lärm- und Klimaschutz,
- Stärkung der Innovation,
- Fachkräftegewinnung.

Der Deutschlandtakt war bereits vor dem Zukunftsbündnis ein Thema der Verkehrspolitik in Bund und Ländern und wird es auch unabhängig davon langfristig weiter sein. Dennoch ist für den Deutschlandtakt der Masterplan insofern ein Meilenstein, als er der Umsetzung dieses Konzepts eine Verbindlichkeit gibt, die er bisher nicht hatte und hinter die es auch in Zukunft kein Zurück mehr geben wird. Dabei ist es aus Sicht der Branche gelungen, einige wichtige Pflöcke einzurammen. Dazu gehört insbesondere die Verankerung der Gleichberechtigung der Verkehrsarten Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Schienenpersonalfernverkehr und Schienengüterverkehr (SGV) an herausragender Stelle des Konzepts. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrs wurden als Grundvoraussetzungen für einen Deutschlandtakt

festgeschrieben, an deren Mängeln der Nutzen heute bestehender integrierter Taktfahrpläne beträchtlich leidet. Zudem wurden Festlegungen zur weiteren Konkretisierung des Konzepts unter Einbeziehung aller Beteiligten getroffen. Mit der überjährigen Absicherung von Trassen ohne Beschränkung des freien Netzzuganges wurden ambitionierte Ziele definiert, deren Umsetzung noch viele Fragen aufwirft.

Beim Kapitel Infrastrukturausbau wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Umsetzung der beim Deutschlandtakt definierten Ziele einen erheblich umfangreicheren und schnelleren und somit auch teureren Ausbau der Schieneninfrastruktur erfordert, als er derzeit im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehen ist. Eindeutige Festlegungen zur Mittelbereitstellung werden im Masterplan allerdings nicht getroffen, was angesichts der Zuständigkeit zukünftiger Bundesregierungen und nicht zuletzt des Bundestages für den Haushalt zu erwarten war. Erfreulich ist der Fokus auf schnell Kapazität schaffende kleine und mittlere Maßnahmen sowie auf eine umfassende Digitalisierung im Infrastrukturbereich, die auch die kritische Frage der Finanzierung der Fahrzeugausstattung anspricht.

Bei den Maßnahmen zur Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs blieb zum einen manches noch diffus, andere Forderungen wie die der Anpassung des Mehrwertsteuersatzes für den Schienenpersonalfernverkehr an den des Nahverkehrs wurden noch vor dem Abschluss der Vorbereitungen zum Zukunftsbündnis bereits verwirklicht. Bei der Umgestaltung des Trassen-, Stations- und Anlagenpreissystems sollen zunächst Vorschläge des Sektors beraten werden. Diese sind vonseiten des VDV bereits fertiggestellt. Da der Bund sich jedoch weigerte, den von der EU-Kommission im Rahmen der Corona-Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagenen Trassenpreiserlass über die bereits früher erfolgte Senkung des Trassenpreises für den SGV hinaus anzugehen, sind in diesem Bereich kaum Fortschritte zu erwarten. Allein für einige Serviceeinrichtungen wurde im Gefolge des

Zukunftsbündnisses eine Förderung der Anlagenpreise beschlossen, die allerdings holprig anließ und noch nicht befriedigen kann. Mit der Entlastung der Branche von energiebezogenen Abgaben und Umlagen ist eine wichtige Voraussetzung der Verkehrswende aufgenommen worden, die aber noch erhebliche ressortübergreifende Anstrengungen der Bundesregierung erfordern wird.

Das Kapitel zum Lärm- und Klimaschutz bietet kaum Überraschungen. Insbesondere beim Lärmschutz waren Bund und Sektor im europaweiten Vergleich weit vorgeeilt, sodass der Schwerpunkt derzeit weniger in neuen Anforderungen als vielmehr in der verbindlichen Umsetzung der bereits getroffenen Festlegungen liegt. Hinzu kommen insbesondere Forschungs- und Testprojekte im Bereich des Lärmschutzes. Als Beitrag zum Klimaschutz verpflichtet sich der Bund dazu, den Anteil elektrifizierter Strecken im Netz der Eisenbahnen des Bundes bis zum Jahr 2025 von derzeit 61 Prozent auf 70 Prozent zu erhöhen; er geht damit über den Umfang der bisher beschlossenen Projekte hinaus.

Im Bereich der Innovation definiert der „Masterplan Schienenverkehr“ zahlreiche Handlungsfelder für die Erprobung und Einführung neuer Technologien. Die Digitalisierung zieht sich als roter Faden durch zahlreiche der Handlungsfelder. Die Erwartungen an das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) werden konkretisiert und der Bedarf an einer Erhöhung des Forschungstitels im Eisenbahnbereich benannt.

Die Arbeitsgruppe zur Fachkräftegewinnung wurde erst mit Verspätung während des Beratungsprozesses gegründet. Hintergrund war der Abstimmungsbedarf der Akteurinnen und Akteure auf diesem Gebiet mit der Bundesregierung und untereinander. Der VDV war u. a. mit seiner Arbeitgeberinitiative auf diesem Gebiet bereits zuvor erfolgreich tätig. Das Zukunftsbündnis bringt nun zusätzliche Initiativen wie eine Studie zur Beschäftigungswirkung des Sektors, neue und praxisnähere Ausbildungsinhalte, Stiftungsprofessuren und als Maßnahme zur besseren Wahrnehmung der Branche in der Öffentlichkeit einen „Tag der Eisenbahn“ samt Zukunftskonferenz.

#### **Was bringt dieses Ergebnis der Branche?**

Tatsächlich finden sich im „Masterplan Schienenverkehr“ zahlreiche von der Branche geforderte Maßnahmen, die sich teilweise zum ersten Mal in einem regierungsamtlichen Programm wiederfinden. Der Umsteuerungsprozess der Verkehrspolitik des Bundes in Richtung einer Verkehrswende ist in vollem Gange, aber noch lange nicht abgeschlossen. Dieser Prozess hat auch Auswirkungen auf den Masterplan. Insbesondere die Aussagen zur Finanzierung der als notwendig definierten Ausbauten und die Maßnahmen im Bereich der Ordnungspolitik bleiben zu wenig konkret, um befriedigen zu können. Beim Deutschlandtakt gab

es während der Beratungen erhebliche Fortschritte im Hinblick auf eine Konkretisierung und Abstimmung. Beim Umweltschutz konnte man sich auf umfangreiche Vorarbeiten stützen und damit einen politischen Konsens zu deren Umsetzung noch einmal untermauern. Bei der Innovation und der Fachkräftegewinnung liegt der Fortschritt insbesondere in der Konsolidierung der vielen Ansätze auf diesen Gebieten zu einem abgestimmten Programm, das nun als Wegweiser für die nächsten Jahre dienen kann.

Im Vergleich zum „Masterplan Schienengüterverkehr“ bleibt der „Masterplan Schienenverkehr“ weniger konkret in der Benennung der Ziele und der Umsetzungsschritte. Dies liegt u. a. an dem noch wesentlich umfangreicheren Geltungsbereich sowie der Vielzahl der zu bündelnden Interessen. Der „Masterplan Schienenverkehr“ bietet dennoch insgesamt mehr politischen Nährwert als im Vorhinein erwartet. Ob aus den vielen guten Ansätzen etwas wird, bleibt allerdings vielfach zusätzlichen Initiativen überlassen, die sich auf diese Ansätze stützen.

#### **Wie geht es weiter?**

Mit der Präsentation der Ergebnisse im Sommer 2020 wurde die Arbeit am „Masterplan Schienenverkehr“ nicht eingestellt, sondern lediglich umstrukturiert. Die Arbeitsgruppe zum Deutschlandtakt wird weitergeführt und soll die Einführung dieses Konzeptes weiter begleiten. Für die Umsetzung aller weiteren Beschlüsse und die Weiterentwicklung des Masterplanes ist die neue AG „Strategische Umsetzung“ zuständig. An ihr ist neben dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der DB AG mit dem VDV, der Allianz pro Schiene, dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Verband der Bahnindustrie (VDB), der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG SPNV) und Mofair nur eine exklusive Auswahl von Verbänden beteiligt. Diese Arbeitsgruppe hat trotz der Corona-Umstände bereits mehrfach getagt und arbeitet sowohl an der Umsetzung der Arbeitsaufträge als auch an der Erarbeitung eines Konzeptes für das Monitoring. Hierfür hat der VDV auf der Grundlage seiner Erfahrungen beim „Masterplan Schienengüterverkehr“ ein umfangreiches Raster vorgelegt. Der VDV bekennt sich damit zur Weiterarbeit am Masterplan und wird alles daran setzen, dass die guten Ansätze in diesem Werk nicht nur Absichtserklärungen bleiben.



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

# Mit kontinuierlichem Engagement Fortschritt und Innovationen schaffen

In allen technischen Bereichen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – Bus, Tram, Schienengüterverkehr (SGV), Personenverkehr mit Eisenbahnen (PVE) – konnten Themen erfolgreich erarbeitet, kommuniziert und für die Weiterentwicklung der Branche genutzt werden.

## Die besonderen Herausforderungen im Jahr 2020

Die Herausforderungen im Jahr 2020 werden uns allen in Erinnerung bleiben. Zurückblickend darf man aber konstatieren, dass die Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) trotz der Einschränkungen und des öffentlichen Interesses die Situation gut gemeistert hat. Unter Nutzung des VDV-Pandemieleitfadens konnte sehr schnell und einheitlich reagiert werden. Unser Gremium der Betriebsärztinnen und Betriebsärzte bot regelmäßig beratende Updates und mit dem VDV-Papier zum betrieblichen „Hochlauf“ nach dem ersten Lockdown hatte die Branche ein abgestimmtes und gesellschaftlich akzeptiertes Konzept zum Hochfahren des Betriebs. Damit lagen wir deutlich vor z. B. der Luftfahrtbranche, die sich erst gegen Ende des Sommers gemeinschaftlich positionierte. Mit der Abtrennung des Arbeitsplatzes der Fahrerinnen und Fahrer, den Trennscheiben, den Lüftungskonzepten und der frühen Einführung der Tragepflicht eines Mund-Nasen-Schutzes etc. konnten wir die Infektionen bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Fahrdienst auf einem sehr geringen Niveau halten und auch verhindern, dass es zu nachweisbaren Infektionsherden durch eine ÖV-Nutzung kam. Mit den Hinweisen aus der VDV-Mitteilung 8001 „Leitlinien zur effektiven Durchführung des Arbeitsschutzes in Verkehrsunternehmen“ bot der Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW) Argumente u. a. zum Umgang mit Nachrüstungskonzepten zur Luftreinigung. Mit dem Aufbau unserer Corona-Informationseite im Mitgliederbereich stehen Textbausteine und Studien zur Verfügung, die bei der Kommunikation sachlich und fachlich unterstützen. Nun wird an einem Konzept für den Übergang zu einer hohen Impfquote gearbeitet. Die Erfahrungen aus der Zeit werden ebenfalls konsequent in die VDV-Schriften und -Dokumente bei kommenden Revisionen aufgenommen, sodass diese uns alle erhalten bleiben.

## Klimaschutz

Trotz der massiven Belastung durch die Auswirkungen der Pandemie standen Maßnahmen und Entwicklungen zum Klimaschutz ganz oben auf der Tagesordnung. Die Begleitung der Diskussionen in Brüssel zum Green Deal, die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsziele sowie die Diskussionen um das nationale Klimaschutzgesetz bieten gute Chancen, die Klimavorteile des ÖV einzubringen, die

Verkehrswende zu thematisieren und Vorschläge im politischen Raum zu positionieren. So erarbeiten wir im Rahmen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) in der Arbeitsgruppe 1 der Ad-hoc-AG „Schiene“ und „Urban Mobility“ (Leitung durch VDV-Geschäftsführer Technik) Vorschläge und Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf den ÖV und die Schiene und modellieren die Effekte. Diese Konzepte können dann der Bundesregierung als Anhaltspunkte zur Umsetzung der aus dem Klimaschutzgesetz geforderten weiteren Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor dienen. So werden viele Themen in der VDV-Ad-hoc-AG „Klimaschutzprogramm“ gespiegelt. Im Unterausschuss (UA) „Nachhaltigkeit“ betrachten wir die Thematik u. a. durch ein Mitwirken im DIN-Normenausschuss „Grundlagen des Umweltschutzes (NAGUS)“ zu Standardisierungen der Treibhausgasberechnungen. Mit dem Positionspapier „Kurs halten: Bus & Bahn bleiben Motor der Mobilitätswende“ des Planungsausschusses wurden diese Themen zusammengeführt und medial aufgearbeitet.

## Bus

Emissionsreduktionen sind unbestritten durch eine effizientere Energienutzung zu erreichen. Um eine Verkehrswende proaktiv zu gestalten, bietet das Gutachten „Jahrzehnt des Busses“ des Verwaltungsrates Bus gute Anregungen, aber auch Hinweise zu finanziell notwendigen bereitzustellenden Mitteln. Der Ausbau der Kapazitäten stellt einen Hauptaspekt einer anzustrebenden Verkehrswende dar. Wenn dies nicht gleichzeitig mit deutlichen Maßnahmen zur Erhöhung des Fahrgastaufkommens einhergehen, besteht neben der Beschaffungsförderung auch die Notwendigkeit einer Betriebskostenfinanzierung für die Übergangszeit.

Die parallel stattfindende Antriebswende wird durch die EU-Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) befeuert. Nach ca. sieben Jahren der Entwicklungsförderungen für E-Busse und deren Test, Weiterentwicklung und Standardisierung erfolgt nun durch die ab August 2021 geltende nationale Umsetzung eine Beschaffungspflicht bei Ausschreibungen. Die administrativ und volkswirtschaftlich günstigere Umsetzung, die mithilfe einer Branchenvereinbarung und nationaler Quote hätte erreicht werden können, wurde aufgrund der Fokussierung auf die Zuständigkeiten der Länder nicht umgesetzt. Nun sind länderspezifische

Ausgleichsregeln zu entwickeln, um einen betrieblich, technisch und wirtschaftlich sinnvollen Einsatz zu regeln.

Hingegen bieten das neue Investitionsbeschleunigungsgesetz und die Planungsbeschleunigung im Eisenbahnbereich Erleichterungen u.a. auch mit positiven Auswirkungen auf den Bau von Trolleybus-Infrastrukturen.

### **Eisenbahn**

Die massiven Aktivitäten in den letzten Jahren zur Positionierung des Investitionsbedarfs im Eisenbahnsektor, wie sie u. a. im „Masterplan Schienen-güterverkehr“ und in dem Zukunftsbündnis Schiene erfolgt sind, haben deutlich Wirkung gezeigt, sodass viele Innovationsthemen intensiv vorangetrieben und auch mit Mitteln des Bundes finanziert werden. Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsfor-schung (DZSF) wurde gegründet, mit Personal aus-gestattet und hat u. a. auf Basis der Arbeitsgruppe 5 „Innovation“ des Zukunftsbündnisses Schiene (Co-Leitung VDV GFT) ein Eisenbahnforschungspro-gramm entwickelt.

Mit der Gründung des Ausschusses für Leit- und Sicherungstechnik (ALST) und des UA „ETCS“ hat der VDV sich intern zur aktiven Mitarbeit aufge-stellt und bringt die Erwartungen, betrieblichen An-forderungen und technischen Umsetzungsvorstel-lungen in die Arbeitsgruppen der Digitalen Schiene Deutschland (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)) ein. Die Position wur-de im aktualisierten VDV-Positionspapier zum ETCS formuliert. Insbesondere fokussieren wir uns bei den Arbeiten auf die Bedürfnisse der Eisenbahnver-kehrsunternehmen (EVU) und der Nebenbahnen. Auch die Auswirkungen des Vierten Eisenbahnpa-kets werden weiter in den Gremien begleitet. Mit dem „Masterplan Konnektivität Schiene“ brachte das BMVI die Eisenbahnbranche und Mobilfunk-netzbetreiber mit dem Ziel zusammen, eine bessere Funkausleuchtung am Gleis für ÖV-Fahrgäste zu erreichen. Hierzu bestünde die Möglichkeit, alle Antennen auszutauschen oder die Module des Global System for Mobile Communications – Rail (GSM-R) zu erneuern. Nach intensiven Abstim-mungen konnte das Förderprogramm des BMVI von einer 40-prozentigen auf eine 100-prozentige Förderung ausgebaut werden. Abstimmungen zur weiteren Gestaltung der Rahmenbedingungen, wie zeitliche und räumliche Sonderausnahmen, ein Aufheben des Finanzierungsdeckels und die Ver-längerung der Finanzierung bis Ende 2022 werden intensiv weiterdiskutiert und eingefordert. Immer-hin erhalten die Mobilfunknetzbetreiber durch diese Maßnahme einen weiteren Zugang zu ca. 80 000 km<sup>2</sup> Fläche in Deutschland, die sie für ihre Geschäftsmodelle besser nutzen können. Im Gegen-zug wurden aber die Mobilfunknetzbetreiber auch verpflichtet, die Eisenbahnstrecken mit einer bes-seren Ausleuchtungsqualität zu versorgen. Dies gilt auch für Nebenstrecken!

### **Digitalisierung**

Im letzten Jahr wurde sehr deutlich, wie wichtig digitale Prozessabläufe sind. Insbesondere digitali-sierte Geschäftsmodelle hatten einen Kunden- und Umsatzzuwachs zu vermelden. So sollten diese Er-kenntnisse einen An Schub geben, insbesondere Kundenprozesse zu digitalisieren und standardi-sierte und vernetzbare Technologien einzusetzen, um im Bereich der Fahrgastinformation und des E-Ticketings zukünftig weniger anfällig auf Pande-mien zu reagieren. Der VDV eTicket Service (VDV-ETS) konnte im letzten Jahr den Nutzerkreis weiter ausbauen.

Die Vernetzung der Mobilitätsdaten wird von der Bundesregierung im Rahmen des europäischen Pro-jektes GAIA-X im „Datenraum Mobilität“ (DRM-BMVI) vorangetrieben. Ziel ist es, eine europäische Plattform nach europäischem Recht aufzubauen. Wie nun die Aktivitäten der Durchgängigen Elek-tronischen Fahrgastinformation (DELFI), von Mo-bility *inside*, den Datenplattformen der Verbünde etc. in den Gesamtrahmen eingebunden werden, ist weiter zu erörtern und zu entwickeln. Die Struktur des DRM als Datenbroker wird ebenfalls im VDV-Konzept „Internet of Mobility (IoM)“ genutzt. Um flexibler und effizienter Prozesse aufstellen zu kön-nen, sieht das VDV-Konzept des Ausschusses für Telematik und Informationssysteme (ATI) eine Zu-sammenführung der betrieblichen Daten mit ab-gestimmten Zugriffsrechten vor. Viele der Digita-lisierungsaktivitäten der Bus- und Tram-Gremien arbeiten darauf hin und entwickeln VDV-Empfeh-lungen.

Mit dem Buch „Digitale Transformation des ÖPNV“ aus der Reihe der Blauen Bücher haben wir einen Teil unserer Aktivitäten zusammengestellt und re-präsentativ zur positiven Darstellung der Branche aufbereitet.

Darüber hinaus haben wir über 45 VDV-Schriften, -Mitteilungen und -Positionspapiere im Jahr 2020 aus Bordmitteln in den Gremien erstellt und auch einige ins Englische übersetzt.

### **Normung**

Die Vertretung des VDV in den Normungsaktivi-täten ist weiter von vielen Playern gewünscht und unsere Fachkompetenz ist sehr gefragt. Für Ihr Mit-wirken in den Gremien des VDV zur Erreichung der vielen Ergebnisse, Veröffentlichungen und Positi-onsabstimmungen bedanke ich mich ganz herzlich.



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

# Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

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

Auch die Arbeit des Wissenschaftlichen Beirats beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurde im Jahr 2020 durch die Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stark beeinflusst. Ein geplantes Treffen in Berlin Mitte März musste ausfallen. Danach schaltete der Beirat in den Onlinemodus und traf sich viermal virtuell. Auch ein geplantes Treffen im Herbst wurde wegen der allgemeinen Lage nicht durchgeführt. So praktizierte der Wissenschaftliche Beirat durchgängig selbst Onlinemeetings und trug zum Verkehrsrückgang bei.

Im Mittelpunkt der Arbeit des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV standen im Jahre 2020 die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die aktuelle Situation des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Aber nicht nur der Istzustand wurde diskutiert, in vielen Diskussionen ging es auch um die Zukunft des ÖV in den Folgejahren. Auch wurde darüber diskutiert, wie die so erfolgreich begonnene Verkehrswende weitergeführt werden kann.

Bei einer Rückschau auf das Jahr 2020 und die jeweiligen Diskussionsstände im Frühjahr und Sommer wird klar, wie stark die Pandemie das Land und auch den öffentlichen Nahverkehr getroffen hat.

Nach der „ersten Welle“ mit Nachfragerückgängen bis zu 90 Prozent und regional unterschiedlichen Angebotsreduktionen wurden Strategien zum Wiederhochfahren diskutiert. Verschiedene Möglichkeiten zum Schutz des Personals und der Fahrgäste standen im Mittelpunkt weiterer Überlegungen. Vorschläge wurden diskutiert und auf ihre rasche Umsetzbarkeit hin geprüft. Die Vorteile und Verlässlichkeit von Vorhersagen für eine Fahrzeugauslastung wurden unter verschiedenen technischen und praktischen Blickwinkeln abgewogen. Es stellt sich die Frage, ob und ggf. wie man die Anzahl der Fahrgäste im Fahrzeug begrenzen sollte.

Bereits in der Sitzung im April wurden mögliche Imagefolgen, langfristige Auswirkungen und die Möglichkeiten, wieder die Fahrgastzahlen aus der Zeit vor der Krise zu erreichen, angesprochen. Welche Strategien können entwickelt werden, um Fahrgäste und deren Vertrauen wiederzugewinnen? Welche Marketinganstrengungen können erfolgreich sein, wie soll mit den normalerweise zur Hauptverkehrszeit vollen Fahrzeugen umgegangen werden? Außerdem zeichnete sich ab, dass nicht nur ein Endkundenmarketing, sondern auch politisches Marketing notwendig wird, um einerseits Einnahmeausfälle auszugleichen, andererseits aber auch

einer aufkommenden Diskussion über die Förderung anderer Verkehrssysteme gleich die Dynamik zu nehmen.

Der Wissenschaftliche Beirat setzte sich kritisch mit den Äußerungen der Politik auseinander, die teilweise ganz pauschal und ohne Belege eine Warnung vor der Benutzung des ÖV ausspricht. Unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge ist der ÖV eine notwendige Leistung. Ein Grund mehr, warum Forschungsbedarf für mögliche Übertragungswege im ÖV gesehen wird. Hier sollte die Politik statt pauschaler Warnungen besser spezielle Studien über die Ausbreitung des Virus in ÖV-Fahrzeugen anstoßen und finanzieren.

In der Zwischenzeit zwischen den Webmeetings wurde der Wissenschaftliche Beirat durch die Corona-Briefings des VDV zusätzlich informiert.

Nachdem sich im Sommer die Pandemie vermeintlich auf dem Rückzug befand, wurde im Beirat über mögliche Kulanz- und Kundenbindungsmaßnahmen sowie die Corona-Hygieneregeln und ihre Durchsetzung diskutiert. Dabei wurden dann auch Aspekte des ÖV-Tarifsystems grundsätzlich angesprochen. Welche Möglichkeiten bieten einfache Flatrates und Bürgertickets? Welche Tickets können für Beschäftigte im Homeoffice angeboten werden, die nur noch wenige Tage je Monat ins Büro fahren? Welche tariflichen und vertrieblichen Anpassungen sind erforderlich, um diesen Personenkreis weiterhin an den ÖV zu binden?

Im November wurden erste Ergebnisse von Untersuchungen der DB Fernverkehr zum SARS-CoV-2-Infektionsrisiko in Fernzügen vorgestellt und diskutiert. Eine Gefährdung entstehe insbesondere durch Sprechen, Husten oder Niesen. Eine Entlastung werde durch Masken und Belüftung erzeugt. Eine Übertragung der Erkenntnisse auf den Nahverkehr ist schwierig, da die Auslastung im Fernverkehr geringer als im Nahverkehr ist, die Reisenden in der Regel einen Sitzplatz haben und sich wenig im Fahrzeug bewegen. Dadurch besteht leichter die Möglichkeit, Abstände einzuhalten. Zur Frage der Belüftung in den Zügen hat die DB Fernverkehr eine Untersuchung (LUQAS-Studie) mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) angestoßen.

Es bleibt auch festzuhalten, dass bei Abfrage verschiedener Verkehrsunternehmen (VU) kaum Infektionen beim Personal gemeldet werden. Die gemeldeten Ansteckungen ließen sich in der Regel nachvollziehen und lagen im Bereich außerhalb des

Berufes. Es wird überlegt, welche Informationen helfen, das Vertrauen in den ÖV wiederherzustellen. Es muss eine Kommunikationsstrategie entwickelt werden, die sich besonders an diejenigen wendet, die den ÖV als Risiko benennen.

Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz, Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats, präsentierte eine Studie mit dem Titel „Mobilität in Zeiten der COVID-19-Pandemie – Ergebnisse einer Erhebung des DLR Instituts für Verkehrsforschung“. Es handelt sich um eine repräsentative Befragung für Deutschland zum Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie, die Stichprobe umfasste 1 000 Personen zwischen 18 und 82 Jahren. Die Menschen haben in der Krise nicht angefangen, neue Verkehrsmittel zu nutzen; sie variieren vielmehr bestehendes Verhalten und setzen dabei recht einseitig auf das Auto und das Fahrrad, die Bedeutung von Onlineeinkäufen hat stark zugenommen, Homeoffice spielt eine große Rolle. Aus der Schweiz ist durch eine Studie aus dem Jahr 2019 bekannt, dass Homeoffice dazu führt, dass die Nutzerinnen und Nutzer seltener zur Arbeit fahren und dabei weniger den ÖPNV, sondern eher das Auto nutzen. Im Ergebnis sei die Gesamtfahrleistung konstant mit einem höheren Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) (Quelle: Uni Lausanne).

Trotz der schwierigen Randbedingungen wurde weiterhin über die Themen Verkehrswende und Klimaschutz unter dem Aspekt „Mit Bus und Bahn zur Mobilitätswende“ gesprochen. Das Thema muss mit einer langfristigen Perspektive auf zukünftige Lösungen weiter behandelt werden. Es stellt sich die Frage, wie mit der bisherigen Überlastung des ÖV zu Spitzenzeiten umzugehen ist. Der Wissenschaftliche Beirat unterstützt den VDV im Rahmen des Konjunkturprogramms kurzfristig durch die Mehrbeschaffung von Bussen dabei, die Möglichkeit zur Abstandswahrung und zur Verkehrswende zu beschleunigen. Eine Diskussion der Maximalauslastung der Fahrzeuge wird noch länger bedeutsam sein.

Im Rahmen eines Impulsvortrages wurde dem Wissenschaftlichen Beirat der „Masterplan Schienenverkehr“ vorgestellt. Der Schienenverkehr wird darin als Verkehrsmittel Nummer eins benannt. Ein wichtiger Umsetzungsaspekt ist der Deutschlandtakt. Die Aussagen zur Planungsvereinfachung sind sehr hilfreich. Verbesserungsbedarf gibt es noch in den Regulierungsaspekten. Zum Thema Innovationen wurde eine umfangreiche Agenda erarbeitet.

Ein weiterer Arbeitspunkt war die Reaktivierung von Schienenstrecken. Hierzu hat der VDV eine erste und zweite Auflage mit Vorschlägen zur Reaktivierung von Schienenstrecken erstellt. Die Zusammenstellung der Kriterien wird vom Beirat positiv aufgenommen. Um die Verkehrswende zu realisieren, müssen die Mittelzentren angeschlossen werden. Um eine Reaktivierung erfolgreich zu gestalten, muss eine Konkurrenzfähigkeit zum alternativen ÖV-Angebot gegeben sein. Auch der

Aufwand der Reaktivierung muss beachtet werden. Das Angebot sollte Potenzial bieten für eine Aufwertung des ÖPNV bzw. für die Schaffung eines Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Grundnetzes und zur Attraktivitätssteigerung der Transportkette beitragen. Interessant ist es, wenn die Strecke auch Umfahrungsmöglichkeiten für den SGV bietet und zur Entlastung von Knoten beitragen kann.

Als Kategorien zur Umsetzung wurden die Einstufungen „dringlich“, „hoch“ und „potenzieller Bedarf“ gewählt, wobei bei Projekten mit der Einstufung „potenzieller Bedarf“ noch komplexere Fragen zu klären sind. Für die Umsetzungszeiträume werden Einschätzungen nach „zügig“, „mittelfristig“ und „langfristig“ (mehr als zehn Jahre) vorgenommen. Dabei können stufenweise Ausbauten oder die direkte Erreichung eines Zielzustandes unterschieden werden.

Im Ergebnis zeigen sich Projekte in allen Bundesländern. Insgesamt würden bei der Umsetzung der gesamten Liste 291 Städte und Gemeinden mit insgesamt mehr als drei Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern wieder an das Bahnnetz angeschlossen werden. Einige Strecken würden immer noch die Beseitigung von Kriegsschäden oder von Folgen der deutschen Teilung bedeuten. Insgesamt sind in Deutschland von den etwa 900 Mittelzentren 123 nicht an eine Bahn (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) / Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)) angeschlossen, bei 57 sei die Wiederanbindung sinnvoll. Allerdings müssen in manchen Fällen neue Bahnhofstandorte, z. B. in der Nähe eines Busbahnhofs oder eines neu gewachsenen Stadtzentrums, geplant werden. Ergänzend wird berichtet, dass die DB einen Stilllegungsstopp verfügt hat.

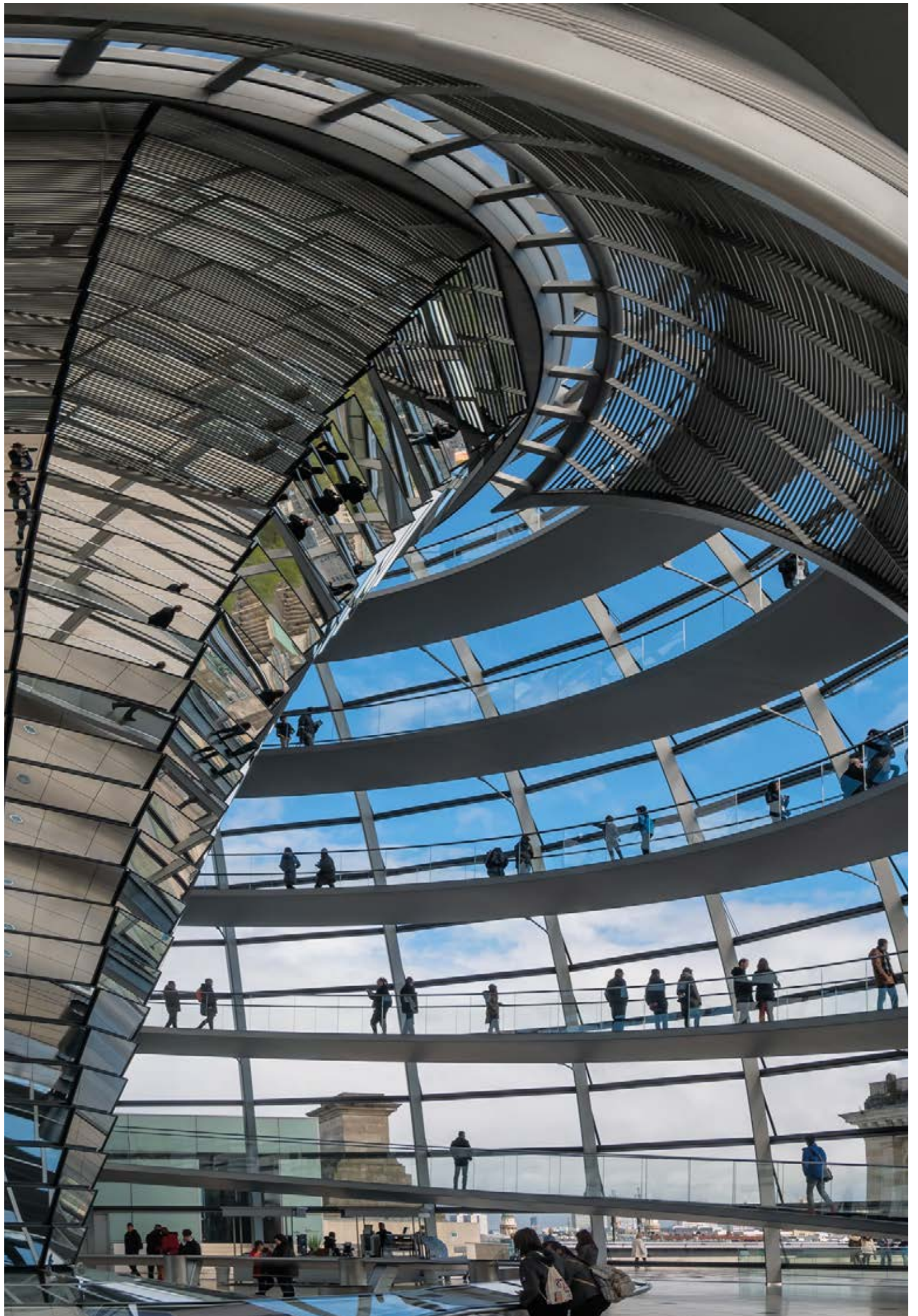
Ein Anstoß zur Reaktivierung muss von den betroffenen Kommunen kommen. Nur so besteht die Chance, dass eventuelle Widerstände der Bevölkerung schnell ausgeräumt werden können. Insbesondere bei den politischen Parteien ist die Akzeptanz aber hoch. Die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit 90 Prozent und ggf. zusätzlicher Landesförderung hilft auch zugunsten von Reaktivierungen gegenüber dem Bau von Radwegen. Um eine Finanzierung nach dem GVFG zu ermöglichen, muss die Standardisierte Bewertung aber noch um den Gesichtspunkt der Reaktivierung fortgeschrieben werden.

**Dr.-Ing. Thomas Siefer**

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

**Dr.-Ing. Felix Huber**

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





---

# Politik und Kommunikation

---

# Öffentlicher Verkehr im Fokus der Medien

Seitdem aus den Themen Verkehrswende und Klimaschutz gesamtgesellschaftliche Trends geworden sind, hat die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und der Medien für Themen rund um den ÖPNV und die Eisenbahn stark zugenommen. In Zeiten der Covid-19-Pandemie hat sich diese Entwicklung noch einmal rasant beschleunigt. Das lag u. a. auch am aktiven und kontinuierlichen Agenda-Setting in der Kommunikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Die enge Verzahnung der Kommunikation mit der Facharbeit und der politischen Arbeit rund um die „Corona-Themen“, die der VDV für die Branche und mit der Branche in den letzten Monaten erfolgreich umgesetzt hat, war ein wichtiger Schlüssel zu starker und hoher medialer Aufmerksamkeit unserer Botschaften. Über allem stand dabei das Ziel, die Branche auch während der Pandemie in der Öffentlichkeit als leistungsstark, zuverlässig und „sicher“ zu positionieren. Vor allem mit Blick auf die notwendige finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern in Form eines Rettungsschirms war es von zentraler Bedeutung, die Forderungen und Rahmenbedingungen aus Sicht der Branche sehr frühzeitig und in der richtigen Tonalität über mediale Berichterstattung zu platzieren. Dies ist nicht nur gelungen, sondern hat zudem dazu geführt, dass der VDV nach wie vor erster Ansprechpartner der Journalistinnen und Journalisten in vielen Fragen rund um die Corona-Themen der Branche (und darüber hinaus) ist.

Bereits zu einem frühen Zeitpunkt des ersten Lockdowns im April wurde die Notwendigkeit eines „ÖPNV-Rettungsschirms“ durch eine gezielte Kommunikation bundesweit in den Leitmedien platziert. So titelte etwa die Süddeutsche Zeitung (SZ) am 3. April 2020 mit der Headline „Bussen und Bahnen brechen die Einnahmen weg“ und die WirtschaftsWoche (WiWo) berichtete: „Nahverkehr: Hohe Kosten, kaum Möglichkeit zu sparen.“



## Bussen und Bahnen brechen die Einnahmen weg



## Corona-Themen dominieren VDV-Kommunikation

Während zu Beginn des Jahres 2020 durchaus noch die neuesten Fahrgastrekorde sowie die zentrale Rolle des Nah- und Eisenbahnverkehrs für den Klimaschutz und für die Verkehrswende entsprechendes Interesse bei den Medien generierten – und dementsprechende Berichterstattung auslösten –, war spätestens ab Anfang April bis heute die Covid-19-Pandemie das dominierende Thema der Branchenkommunikation. Zunächst war die Medienarbeit dabei sehr reaktiv und ad hoc aufgrund der plötzlich auftretenden Krisensituation. Zunehmend ist es jedoch gelungen, durch aktives Agenda-Setting, also gezieltes Informieren und Aufklären, die zentralen Botschaften zu Infektionsrisiken im Nahverkehr, zur wirtschaftlichen Situation der Branche und zur Aufrechterhaltung des Betriebs so zu platzieren, dass der Verband und seine Mitglieder auch in der Öffentlichkeit als wichtiger Teil einer funktionierenden Daseinsvorsorge in Pandemiezeiten wahrgenommen wurden. Dies gelang nicht nur durch klassische Pressearbeit und kontinuierliche Kommunikation mit den Medien, sondern auch durch eigene Formate, wie etwa kurze Infofilme über YouTube:



Erklärfilm für Schülerinnen und Schüler zur Nutzung des ÖPNV in Corona-Zeiten

## Sprachregelungen zu allen relevanten Themen

Während der Pandemie, also in der Krise, ist es besonders wichtig, schnell und aktuell sprachfähig zu sein. In den ersten Wochen, als vermehrt reaktiv kommuniziert werden musste, wuchs nach und nach die Erkenntnis, dass die Medienanfragen an den Verband im Grunde zu häufig wiederkehrenden Themen gestellt wurden. Daher erschien es nur

Bericht der SZ vom  
3. April 2020

logisch und zeigte sich in der Praxis als äußerst hilfreich, zu diesen sechs bis acht Themenkomplexen bereits im Vorfeld abgestimmte Sprachregelungen anzufertigen, die dann bei Bedarf schnell und unmittelbar zur Verfügung gestellt werden konnten. Im weiteren Verlauf zeigte sich sogar, dass es der Verbandskommunikation dadurch gelang, gewisse Themen und Botschaften aktiv und ohne konkrete Medienanfrage zu platzieren, wie man im Folgenden am Beispiel der Forderung nach gestaffelten Schulanfangszeiten, die zu weniger Nachfrage und damit zu mehr Platz (und Abstand) in den Fahrzeugen zur Hauptverkehrszeit führen kann, wie man sehen kann. Die Verkehrsunternehmen (VU) bzw. der VDV wurden damit in der öffentlichen Wahrnehmung über die Rolle des verlässlichen Mobilitätsdienstleisters hinaus zu einer Branche, die auch mit eigenen Vorschlägen zum Infektionsschutz beiträgt.

VDV-Forderung nach gestaffeltem Unterrichtsbeginn bei Spiegel online



Ein weiteres Beispiel dafür war die Forderung des VDV-Präsidenten, während des zweiten Lockdowns in Bussen und Bahnen auf vermeidbare Telefonate und Gespräche zu verzichten.

### Branchenkampagne #BesserWeiter klärt auf

Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor für die bundesweit hohe Aufmerksamkeit der Branche und ihre Herausforderungen während der Pandemie war und ist ohne Zweifel die seit Juli 2020 laufende Branchenkampagne #BesserWeiter. Rund 200 Partner aus den Reihen der Mitgliedsunternehmen des VDV, den Bundesländern, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den kommunalen Spitzenverbänden und der Industrie informieren, kommunizieren und klären auf, wie der ÖPNV in der Pandemie funktioniert und wo die großen Herausforderungen liegen.

Die Kampagne war dabei ursprünglich in zwei Phasen geplant: Phase eins hat zunächst den Mitarbeitenden der Branche für ihr außerordentliches Engagement gedankt und im Folgenden sachlich und informativ, aber durchaus mit aufmerksamkeitsstarken Motiven über die in Corona-Zeiten besonderen Regeln zur Bus- und Bahnnutzung informiert. Die Hauptbotschaft lautet: Zeigt euch solidarisch und tragt Masken, dann schützt ihr euch und andere. Über eine bundesweite Außenwerbung per Großplakaten sowie über umfassende Online-Kommunikation und Pressearbeit war die Kampagne entsprechend präsent.



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei der Vorstellung der Kampagne in Berlin

### Zweite Corona-Welle führt zur Neuausrichtung

Die Phase zwei, die noch im Oktober, also vor dem Teil- bzw. dem zweiten Komplettlockdown startete, hatte eigentlich das Ziel, mit starken „Bekennermotiven“ die Menschen zum Wiedereinstieg in den (sicheren) ÖPNV zu bewegen. Doch angesichts der zweiten Welle der Pandemie mit stark steigenden Infektionszahlen, wachsender Unsicherheit der Bevölkerung und wieder verstärkten Einschränkungen bis hin zum zweiten Lockdown wurde ab Ende Oktober eine schnelle Neuausrichtung der Kampagne notwendig. Vom ursprünglichen Ansatz des Wiedereinstiegs ging die Kampagne nun wieder zurück auf die sachliche und informative Aufklärung und Information über die Bus- und Bahnnutzung während der Pandemie.



Aktuelles Motiv der veränderten Branchenkampagne #BesserWeiter

Dadurch bleibt die Kampagne auch während des Lockdowns präsent. Die Wiedereinsteiger-Botschaft soll zu einem geeigneten Zeitpunkt wieder fortgesetzt werden. Bis dato erzielte die Kampagne über 3 000 Veröffentlichungen in Medien/Presse und zählte über 300 000 Seitenaufrufe auf der Internetseite [www.besserweiter.de](http://www.besserweiter.de). Damit haben die Kampagne und alle ihre Partner maßgeblich zur bundesweiten Präsenz der Branche während der Pandemie beigetragen.

### Lars Wagner

Leiter Kommunikation und Hauptstadtbüro  
Pressesprecher  
T 030 399932-14  
[wagner@vdv.de](mailto:wagner@vdv.de)

# Online-Kommunikation des VDV: Das neue Normal

Die Social-Media-Nutzung und die Bedeutung des Webauftritts haben in der Corona-Pandemie noch einen zusätzlichen Schub erhalten. Die B2B-Kommunikation verlagert sich stärker auf die digitalen Kanäle und die Online-Kommunikation wird zur neuen Normalität der Verbandskommunikation.

Zeiten ändern sich und in der Corona-Zeit 2020/2021 hat die Präferenz für Online-Kommunikation noch einmal stark zugenommen. Dies gilt zunächst für die Nutzung von Social Media: Im Januar 2021 lag die Anzahl der monatlich aktiven Nutzerinnen und Nutzer von sozialen Netzwerken weltweit bei rund 4,2 Mrd. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Anzahl um ca. 13,2 Prozent gestiegen (Quelle: Statista Research Department). In Deutschland liegt die Social-Media-Plattform Facebook nach wie vor weit vorne: mit 32 Mio. Nutzern (Quelle: [www.blog.hubspot.de](http://www.blog.hubspot.de)). Auch unter Marketingverantwortlichen weltweit zählt Facebook zu den wichtigsten Social-Media-Plattformen: 59 Prozent der Befragten gaben im Rahmen einer Umfrage an, dass Facebook für Marketingmaßnahmen in ihrem Unternehmen am wichtigsten sei (Quelle: 2020 Social Media Marketing Industry Report, Seite 15).

Aber auch LinkedIn hat sich mittlerweile zu einem der wichtigsten Tools der digitalen B2B-Kommunikation entwickelt: Über 16 Mio. Menschen nutzten 2020 LinkedIn im DACH-Raum, 722 Mio. Nutzerinnen und Nutzer gibt es weltweit (Quelle: [www.futurebiz.de](http://www.futurebiz.de)). Damit zählt die Plattform zum weltweit größten sozialen Business-Netzwerk. Und davon können auch Verbände profitieren. Der Unterschied zwischen LinkedIn und anderen sozialen Medien ist der Grad des fachlichen Know-hows der Nutzer. Umso wichtiger, dass auch dieser Kanal nun für die Online-Kommunikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aktiv genutzt wird.



LinkedIn-Beitrag vom 10. Februar 2021 zum Gesetzesentwurf der Bundesregierung zum autonomen Fahren

## VDV auf LinkedIn

Der VDV hatte bereits seit längerer Zeit ein Profil mit einer Kurzbeschreibung auf LinkedIn. Das Profil hatte, ohne dass bisher aktiv Content veröffentlicht wurde, 600 Followerinnen und Follower. Im Dezember 2020 wurde der VDV-LinkedIn-Account ([www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen](http://www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen)) dann für regelmäßige Contents aus dem Verband als zusätzlicher digitaler Kommunikationskanal aktiviert. Denn der Kanal bietet weit mehr als die Möglichkeit zur Veröffentlichung von Stellenausschreibungen.

Fast täglich werden hier Posts zu aktuellen VDV-Positionen und Pressemitteilungen sowie Beiträge aus dem Onlinemagazin „VDV Das Magazin“ und über VDV-Veranstaltungen veröffentlicht; auch aktuelle verkehrspolitische und für die Branche relevante Beiträge aus den Medien gehören dazu. Innerhalb von drei Monaten stieg daher die Zahl der Follower von rund 600 auf rund 1 830 (Stand: April 2021).

Für die Kommunikation der verbands- und branchenrelevanten Fachthemen ist LinkedIn daher eine sinnvolle Ergänzung zu Twitter ([www.twitter.com/VDV\\_Verband](http://www.twitter.com/VDV_Verband)) und Facebook ([www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen](http://www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen)).

Das Event hat bereits stattgefunden. ✓ Teilgenommen

### 12. VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse ElekBu

Event von Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

■ Online

📅 16. März 2021, 09:00 bis 17. März 2021, 17:00 (Ihre Ortszeit)

🔗 Link für die Registrierung - <https://www.vdv-akademie.de/tagungen/elektrobusse2021/>

👥 +65 65 weitere Personen nehmen teil



STARTSEITE | BUS UND BAHN BLEIBEN MOTOR DER MOBILITÄTSWENDE

## Bus und Bahn bleiben Motor der Mobilitätswende

Eine Stadt, die eine bessere Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für die Menschen schafft und deutlich weniger durch den Autoverkehr belastet ist. Das ist die Vision – die Mobilitätswende zeichnet den Weg dahin. Ob sie gelingt, wird darüber entscheiden, wie gesund, nachhaltig und lebenswert unsere Städte zukünftig sein werden. Wenn die Mobilitätswende Realität werden soll, sind Gesellschaft, Politik, Verwaltung und ÖV-Branche gleichermaßen gefordert.

Die VDV-Themenseiten zur Mobilitätswende und zum Notfallmanagement für Eisenbahnen

### Themenvielfalt auf der VDV-Website

Die Corona-Pandemie und ihre Auswirkungen auf die Branche sind nach wie vor ein Thema der Verbandskommunikation. Dennoch stehen viele weitere zentrale Themen im Fokus des VDV: Mobilitätswende/Klimaschutz, Personalbedarf, autonomes Fahren im ÖPNV, Elektromobilität, Digitalisierung im SGV u. v. m. Dies sind aktuelle und für die Branche zukunftsweisende Themen, die z. B. über Positionspapiere, Pressemitteilungen oder über (digitale) Veranstaltungen in die verkehrspolitische Diskussion eingebracht werden. Damit diese Leitthemen auch über die digitalen Medien die öffentliche und politische Aufmerksamkeit bekommen, hat der VDV viele Themenseiten auf seiner Website veröffentlicht, um vor allem in den Social-Media-Kanälen über die relevanten Themen informieren zu können:

- [www.vdv.de/Mobilitaetswende](http://www.vdv.de/Mobilitaetswende)
- [www.vdv.de/autonomesFahren](http://www.vdv.de/autonomesFahren)
- [www.vdv.de/innovationslandkarte](http://www.vdv.de/innovationslandkarte)
- [www.vdv.de/personalbedarf](http://www.vdv.de/personalbedarf)
- [www.vdv.de/personalumfrage2020](http://www.vdv.de/personalumfrage2020)
- [www.vdv.de/notfallmanagement](http://www.vdv.de/notfallmanagement)
- [www.vdv.de/bahnverbaende](http://www.vdv.de/bahnverbaende)
- [www.vdv.de/ZukunftSchiene](http://www.vdv.de/ZukunftSchiene)
- [www.vdv.de/antriebstechnologien-busse](http://www.vdv.de/antriebstechnologien-busse)
- [www.vdv.de/cvd](http://www.vdv.de/cvd)
- [www.vdv.de/normung](http://www.vdv.de/normung)
- [www.vdv.de/laendlicherRaum](http://www.vdv.de/laendlicherRaum)



VDV-Präsident Ingo Wortmann beim digitalen VDV-Marketingkongress 2020



### VDV-Marketingkongress 2020 – digital

Sinkende Fahrgeldeinnahmen, neues Mobilitätsverhalten und weniger Fahrgäste in Bussen und Bahnen durch mehr Homeoffice und weniger Freizeitverkehr – die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Branche und auf die Verkehrswende waren Thema des digitalen VDV-Marketingkongresses 2020. Über 80 Teilnehmende tauschten sich auf Einladung des VDV-Ausschusses für Marketing und Kommunikation (AMK) sowie der VDV-Akademie online über Strategien und Best Practices beim Fahrgastmarketing aus. „Wir sind keine Zuschuss-Junkies“, sagte AMK-Vorsitzender Ulf Middelberg, Chef der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB), deutlich. „Wir brauchen Gestaltungsspielräume durch Markterfolg.“

Neues ausprobieren und die Krise als Chance wahrnehmen – wie wichtig es ist, gewohnte Verhaltensweisen zu überdenken, verdeutlichte die Verhaltensbiologin und Professorin an der Uni Wien Elisabeth Oberzaucher in ihrem Impulsvortrag. Nach wie vor stehen Busse und Bahnen für Klimaschutz mit zentraler Bedeutung für das Gemeinwohl und das gesellschaftliche Leben vor Ort. „Öffentliche Verkehrsmittel sind Teil einer größeren Lösung“, verdeutlichte Camilla Struckmann, Chief Communication Officer (CCO) beim dänischen Verkehrsunternehmen Movia, auch in ihrem Vortrag.

Denn schließlich wird der Klimawandel wegen der Pandemie nicht haltmachen. „Die Branche muss auch verstärkt daran arbeiten, wieder als Problemlöser bei diesem Thema wahrgenommen zu werden“, betonte VDV-Präsident Ingo Wortmann auf dem VDV-Marketingkongress.

### Rahime Algan

Leiterin Online-Kommunikation/  
Öffentlichkeitsarbeit  
T 030 399932-18  
[algan@vdv.de](mailto:algan@vdv.de)

# Über das Interesse an Fachthemen in Krisenzeiten

In Krisenzeiten dominiert das Krisenthema. Doch auch 2020 wurde die Sacharbeit vorangetrieben. Schnell wuchs bei den Medien wieder das Interesse, über die drängenden Fachthemen zu berichten. Dabei häufig gefragt: der Branchenverband.

Das Jahr 2020 war in der Kommunikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geprägt von Fachthemen. Diese Aussage mutet zunächst überraschend an – war doch seit März der Umgang mit den Folgen des seinerzeit neuen Coronavirus das dominierende mediale Thema. Doch erstens lief die Facharbeit in den VDV-Gremien – wenn auch auf vornehmlich digitalem Wege – unvermindert weiter und zweitens wuchs im Laufe der Zeit seitens der Fachjournalistinnen und -journalisten wieder das Interesse, weiterhin eine gewisse Themenvielfalt innerhalb ihrer Medien abzubilden, um eine monothematische Berichterstattung zu vermeiden. Drittens liefen gesetzliche Fristen und relevante Gesetzesvorhaben bei EU und Bund unabhängig von der Covid-Krise weiter – und mussten im Interesse der VDV-Mitglieder fachlich und politisch begleitet werden.

## Fließende Grenze zum Krisenthema

Doch sind die Grenzen zwischen Fach- und Krisenthema im Alltag fließend. Denn wenn zum einen über die mögliche Ausbreitung von Covid-19-Aerosolen in Bus und Bahn journalistisch gemutmaßt wird, steigt auch grundsätzlich das Interesse an Beiträgen über die Ausstattung und Arten von Klimaanlage in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Dort, wo über die Ballung von Fahrgästen zu Stoßzeiten – etwa zu den Schulanfangszeiten – geschrieben wurde, erinnerte der Branchenverband an seine langjährige Forderung, die Schulanfangszeiten zu entzerren, was – nicht nur in Zeiten der Pandemie – einen erheblichen Nutzen stiftete. Als die Medien die Unsicherheiten beim Fahrscheinkauf zu Beginn der Pandemie in den Blick nahmen, schlossen sich die Berichte über die Entwicklung des digitalen Ticketerwerbs an – und der Branchenverband erläuterte die Maßnahmen zum Schutz des Fahrpersonals genauso, wie er auf die Möglichkeiten der digitalen Tickets hinwies.

## Vor und nach Covid-19: Mobilitätswende im Fokus

Dabei lag zu Jahresbeginn 2020 der Fokus vor allem auf zwei Themen: zum einen auf der Mobilitätswende und der Verpflichtung der Branche, die begrüßenswerten Beschlüsse des Klimakabinetts (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)- und Regionalisierungsmittel, Unterstützung für Ausbau und Modernisierung der Eisenbahn etc.) vor Ort auch in Planung und Ausbau von Infrastruktur und Angebot umzusetzen. Zum anderen: Die Aufklärung der politischen Entscheidungsträgerinnen

und Entscheidungsträger, dass für die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) Ideen für eine uferlose Liberalisierung nicht tragfähig sind („Über sagen, aber ÖPNV meinen“) – hier musste Aufklärungsarbeit dahingehend betrieben werden, dass die von Privaten in Aussicht gestellten On-demand-Produkte von VDV-Mitgliedern vor langer Zeit bereits als Bedarfsverkehre eingeführt wurden – und öffentliches Geld kosten, wenn man ihnen im Sinne des Klimaschutzes zum bundesweiten Durchbruch verhelfen möchte.

## Beginn der Krise: intensives Arbeiten, interne Abstimmungen, zurückhaltende Kommunikation

Zu Beginn der Pandemie setzte die bekannte Medienmechanik von übertreibenden, teils alarmistischen Verlautbarungen von dritter, interessierter Seite ein. Diese setzte darauf, schneidige Überschriften zu produzieren, um entweder einen schnellen finanziellen Platzvorteil auf politischer Seite zu erhalten – oder um Schlussfolgerungen herbeizuschreiben, die der eigenen Agenda entsprachen. Der VDV nahm sich in dieser Phase zurück und klärte mit den über 600 Mitgliedsunternehmen, was wirklich ist. Ergebnisse und Erkenntnisse dieser brancheninternen fachlichen Gespräche wurden zunächst nicht publiziert, sondern für den sachlichen Austausch mit den politischen Entscheidungsträgern genutzt. Erst im Nachgang setzte eine Verbandskommunikation in den Fachmedien ein, die nicht nur deshalb von den Redaktionen gern aufgegriffen wurde, weil das Sprachrohr der Branche hörbar, sondern weil die ganze Kompetenz von Mitgliedern und Verband sichtbar wurde: Diese Informationen hatte in dieser Fachlichkeit kein anderer Akteur.

## Mit Selbstvertrauen durch die Krise

**DER NAHVERKEHR**  
Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region

INGO WORTMANN  
GASTKOMMENTAR

Mit Selbstvertrauen durch die Krise



Der VDV-Präsident gibt die Linie vor

E-Busse bedürfen einer E-Infrastruktur

Die Phase der kommunikativen Zurückhaltung endete in Bezug auf die Fachmedien im Mai. Hier wurde nun das ganze Spektrum der Erkenntnisse, der Maßnahmen und der Folgeabschätzungen kundgetan. Der VDV-Präsident formulierte die entscheidenden Obersätze für den Umgang mit der neuen Situation – „Mit Selbstvertrauen durch die Krise“ und: „Wer leistet, muss entlohnt werden.“ Sie wirkten stilbildend für die Krisenkommunikation bis weit in das Folgejahr hinein. Die Botschaft war, dass sich öffentlicher Personen- und Schienengüterverkehr innerhalb kürzester Zeit auf die völlig neuen Gegebenheiten eingestellt haben, mit ihren Entscheidungen die gesundheitliche Sicherheit der Nutzergruppen und des Personals sichergestellt haben und damit Personenbeförderung und Gütertransport für Deutschland weiterhin garantierten. Es zeigte sich die wirkliche – in anderen Märkten überbemühte – Systemrelevanz der Leistungen der VDV-Mitgliedsunternehmen. Bei den Güterbahnen brach von einem Tag auf den anderen der Transportbedarf großer Produktionsbetriebe weg, gleichzeitig stieg die Nachfrage von Produkten des Einzelhandels. Im Personenverkehr konnte mit Trennscheiben, Maskenpflicht, Fahrgastinformation, Anpassungen bei Luftaustauschaggregaten sowie der #BesserWeiter-Kampagne vertrauensbildend gearbeitet werden – erfolgreich: Die Fahrgastzahlen stiegen im Sommer 2020 auf beachtliche Spitzenwerte von 80 bis 90 Prozent des Vorkrisenniveaus. Mit Blick auf das fast vollständig vorgehaltene Angebot bei Bus und Bahn wurde deutlich: Die Politik erwartete, dass das öffentliche Mobilitätsangebot als Daseinsvorsorge aufrechterhalten wird, für diejenigen, die darauf angewiesen sind – auch als wichtiges Symbol, dass Wirtschaft und Gesellschaft grundsätzlich weiter stattfinden. Dieser Erwartung kamen die Unternehmen nach. Sie wurden folgerichtig mit Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm kompensiert. Der VDV-Präsident versprach dann auch für die Branche: „Der Rettungsschirm verpflichtet.“

### **E-Busse, Wasserstoff, Clean-Vehicles-Richtlinie**

Die Covid-Krise hat bis zum Ende des Jahres zu keinem Zeitpunkt ihre Position als Hauptthema der Fachmedien verlassen und doch drängten im Laufe der Zeit die politisch zu verhandelnden Sachthemen immer wieder in den Vordergrund. So wurde die Antriebswende mit Batterieelektrik und Brennstoffzelle als Teil der Mobilitätswende stetig mit den relevanten Aspekten behandelt und seitens des Branchenverbandes eingeordnet: bundesdeutsche Ausgestaltung der Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) für eine nationale Quote, Entscheidung der Unternehmen für batterieelektrische Busse und entsprechende Umbauten des Betriebshofes sowie Mitarbeiterqualifizierung oder, alternativ, der Weg zum Wasserstoffantrieb, wenn die entsprechenden Bedingungen vor Ort vorliegen. Beim Wasserstoff wurde darüber hinaus der Rahmen seitens des Bundes verändert – mit der nationalen Wasserstoffstrategie. Welche Folgerungen und Chancen

Der Rechtsrahmen bestimmt die Technik

daraus erwachsen, schätzte der technologieoffene VDV frühzeitig ein.



### **Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs**

Zudem wurde der Gesetzgebungsprozess zum autonomen Fahren im öffentlichen (Straßen-)Verkehr seitens des VDV intensiv betreut wurden Eckpunkte formuliert – und wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass für eine nachhaltige Lösung nur der betreiberbasierte Ansatz in Betracht komme, mit einer zentralen Rolle für Kommunen und Verkehrsunternehmen (VU). Eine weitere Botschaft: Die Medien sprechen bevorzugt von fahrerlosen E-Autos amerikanischer Provenienz und vergessen dabei, dass es VU sind, die auf diesem Feld eine große Kompetenz haben – nicht zuletzt mit Blick auf jahrzehntelange Erfahrung bei der Organisation von Leitstellen und Stellwerken.



Auch bei der Eisenbahn ging es um die Zukunftsthemen der Digitalisierung: Ob Digitale Automatische Kupplung (DAK), Digitale Schiene Deutschland oder die Vernetzung der Güterbahnen untereinander über eine standardisierte Plattform (Rail Freight Data Hub). Auch die Bedeutung für die Verlagerung auf die Schiene und die damit verbundene Wichtigkeit der Ausrüstung der Schienenfahrzeuge mit gehärteten Endgeräten („Unterwegs besser online“) wurde herausgestellt.

### **Neustart Mobilitätswende**

Die Covid-Krise mit all ihren Einschränkungen ist auch Anfang 2021 dominierend gewesen – und weitere unterstützende Maßnahmen sind, auch seitens der öffentlichen Hand, weiter notwendig. Die Interviewfragen der Fachjournalistinnen und -journalisten deuten darauf hin, warum: Am Ende der Krise steht wieder das Thema ganz oben auf der medialen Agenda, welches bereits vor der Krise in aller Munde war: Die Umsetzung der Mobilitätswende vor Ort, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Dafür braucht es – schließend mit den Worten des VDV-Präsidenten – nichts weniger als einen „Neustart für die Mobilitätswende“.

### **Eike Arnold**

Leiter Interne Kommunikation, stv. Pressesprecher  
T 030 399932-19  
arnold@vdv.de

# Verbandspolitische Arbeit im Zeichen von Corona

Die verbandspolitische Arbeit war 2020/21 zunächst durch die intensive Begleitung der Bund-Länder-Beschlüsse zum Schutz vor Corona-Infektionen geprägt. Aufgrund der zurückgehenden Fahrgastzahlen war ferner die Frage zu beantworten, wie die Verluste bei Fahrgeldeinnahmen kompensiert werden können. Vor ähnlichen Herausforderungen stand der SGV. Vor allem Nachfrageeinbrüche, Abstellkosten oder Stornierungsentgelte führten hier zu erheblichen Verlusten.

## VDV-Verbandsbeirat im Januar 2020

Welche Folgen die Corona-Pandemie für Busse und Bahnen haben würde, war bei der Sitzung des Verbandsbeirates des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Januar 2020 noch nicht abzusehen. Hier nahmen noch rund 150 Vertreter von Bund und Ländern, der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, der Unternehmen, der Gewerkschaften und der Wissenschaft teil.



Mitglieder und Gäste des VDV-Verbandsbeirates im Januar 2020 in der Vertretung des Saarlandes beim Bund, Berlin

Abgeordnete sowie Vertreter von Bundes- und Landesministerien diskutierten dabei mit der Branche im Forum I vor allem über den Maßgabenkatalog des Klimakabinetts, zu dem u. a. die testweise Einführung eines 365-Euro-Tickets in ausgewählten Städten gehören sollte. Schon vor Beginn der Corona-Pandemie stellte sich im Zuge der Diskussion heraus, dass nicht der Fahrpreis das entscheidende Kriterium zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) ist, sondern die Attraktivität des Angebots. Aber auch die wirtschaftlichen Folgen solcher Ticketpreissenkungen wurden diskutiert. Im Forum II stand schließlich die Frage im Raum, welche Fortschritte bei der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Eisenbahnverkehr und bei der Steigerung des Marktanteils der Güterbahnen gemacht worden sind.

## Fachkonferenzen im „politischen Berlin“

Diese und andere Themenschwerpunkte veränderten sich infolge der Corona-Pandemie. Besonders deutlich wurde dies im Umfeld der kommunal- und wirtschaftspolitischen Vorfeldorganisationen der Bundesparteien. Bei Fachkonferenzen und Gremiensitzungen der Sozialdemokratischen

Gemeinschaft für Kommunalpolitik in der Bundesrepublik Deutschland (Bundes-SGK) und der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) sowie beim Wirtschaftsforum der SPD und beim Wirtschaftsrat der CDU war der VDV regelmäßig mit Präsidiumsmitgliedern oder der Geschäftsführung vertreten.



Oliver Wolff beim „Kongress-kommunal 2020 digital“ der KPV mit Steffen Bilger MdB, Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI, Dr. Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB), sowie Dr. Astrid Mannes MdB, Vorsitzende der AG Mobilität der KPV

Zunehmend ging es hier um die Frage, wie Distanz- und Hygieneregeln im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) umgesetzt werden können. Aber auch die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie für Busse und Bahnen standen immer wieder im Fokus der Beratungen. Beim SGV und eigenwirtschaftlichen Eisenbahnpersonenverkehr kam erschwerend die Herausforderung hinzu, dass ein Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nicht auf die Überbrückungs- und Liquiditätshilfen zugreifen können. Denn viele Eisenbahnen fallen grundsätzlich nicht in die üblicherweise zugrunde gelegte Kategorie kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU).

## Norbert Mauren

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



# Digitaler Fokus: Arbeitgeberinitiative unterstützt Recruiting der Unternehmen mit neuen Onlineangeboten

Der Personalbedarf der Branche hat sich auch in der Corona-Pandemie weiterhin erhöht. Der demografische Wandel, die politisch geforderten Wachstumsziele und der starke Digitalisierungsschub sorgen bei den Mitgliedsunternehmen auch fortlaufend für einen hohen Fachkräftebedarf. Die Arbeitgeberinitiative des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützte hierbei im vergangenen Jahr mit vielseitigen Onlinemaßnahmen im Bereich Personalgewinnung.

Laut einer Umfrage des VDV unter seinen Mitgliedern ist der Bedarf an Fachpersonal auch in Zeiten der Covid-Krise ungebrochen hoch: 57 Prozent der befragten Unternehmen gaben an, dass der Personalbedarf im Jahr 2020 zugenommen hat oder unverändert hoch (40 Prozent) blieb. Besonders im Fahrdienst (55 Prozent) sowie bei Ingenieurinnen und Ingenieuren und bei IT-Spezialistinnen und -Spezialisten (je 26 Prozent) wird der Bedarf auch zukünftig höher eingeschätzt.

Um dem zunehmenden Personalbedarf zu begegnen, wurden die Mitgliedsunternehmen auch im vergangenen Jahr durch vielseitige Maßnahmen der VDV-Arbeitgeberinitiative aktiv unterstützt. Mit neuen Produkten, virtuellen Beratungs- und Austauschformaten und aktuellen Informationen zu Human-Resources(HR)-Trends wurde die Arbeitgeberinitiative auch in Krisenzeiten als nutzbringender Partner in der Personalgewinnung wahrgenommen.

## **Bedarfsgerechte Angebote schaffen unmittelbaren Mehrwert für alle Nutzerinnen und Nutzer**

Der MARKTPLATZ wird als Mitgliederportal für Personalgewinnung weiterhin intensiv genutzt. 222 VDV-Mitgliedsunternehmen sind bereits mit insgesamt 518 Nutzern registriert. Das Anzeigencenter, über das die Mitglieder Onlinestellenanzeigen mobiloptimiert und zu verbandseigenen Sonderkonditionen buchen können, wird aufgrund seiner unmittelbaren Kostenvorteile am intensivsten genutzt. Somit konnte für die Branche bisher eine Gesamtersparnis von mehr als 250.000 Euro erreicht werden. Einige Unternehmen haben nachweislich ihre Beiträge für die Initiative überkompensieren oder einen positiven Deckungsbeitrag erzielen können. Neue digitale Services, wie das Angebot des neuen Partners Jobufo, und Onlineveranstaltungen zu HR-Themen und -Trends haben im vergangenen Jahr das Angebotsportfolio des MARKTPLATZES weiter ergänzt.

Auch das Karriereportal der VDV-Arbeitgeberinitiative [www.in-dir-steckt-zukunft.de](http://www.in-dir-steckt-zukunft.de) hat im vergangenen Jahr bereits über 147 000 Nutzer erreichen können. Die zielgruppenspezifischen Onlinekampagnen in der Suchmaschinenoptimierung haben sich dabei als erfolgreiche und

zielgruppenspezifische Maßnahmen bewährt. Die Optimierung der Arbeitgeberprofile, die Erweiterung der Filterfunktionen im Stellenmarkt und der Ausbau der Inhalte erhöhten im vergangenen Jahr noch einmal deutlich die Attraktivität und Relevanz des Karriereportals für alle Nutzer.

## **Intensive Mitgliederkommunikation und nutzerorientierte Weiterentwicklung der Portale auch 2021 zentrale Aufgabe der Arbeitgeberinitiative**

Die Weiterentwicklung des Angebotsportfolios im MARKTPLATZ und die damit verbundene Bedarfsabfrage in den Personalbereichen sind im kommenden Jahr zentrale Aufgabenfelder der Arbeitgeberinitiative. Themenspezifische Umfragen und dialogorientierte Onlineveranstaltungen sollen Interaktivität und Vernetzung zwischen der Initiative und den Nutzern nochmals deutlich steigern. So wurde eine neue Onlineveranstaltungsreihe, der AI-Personaldialog, gestartet, mit dem Ziel, die Mitgliedsunternehmen durch Erfolgsbeispiele aus der Branche zu inspirieren und eine digitale Austauschplattform zu schaffen. Außerdem werden die bestehenden Produkte mit zielgruppenspezifischen Themenfeldern wie dem Hochschulmarketing optimal ergänzt.

Das Karriereportal [www.in-dir-steckt-zukunft.de](http://www.in-dir-steckt-zukunft.de) hat auch in diesem Jahr Reichweitensteigerung und Erhöhung der Relevanz zum Ziel. Die Fortsetzung der erfolgreichen Onlinekampagnen ist dabei ebenso essenziell wie die inhaltliche Optimierung und Anreicherung über praxisnahe Inhalte. Hierfür wird ein Blog integriert, der mit Branchenberichten, Mitarbeitererfolgsgeschichten und Videos der Mitgliedsunternehmen die Attraktivität der Branche als Arbeitgeber zusätzlich unterstreicht. Begleitende Social-Media-Maßnahmen werden hierbei die potenziellen Interessentinnen und Interessenten dort abholen, wo sie sich über ihre berufliche Zukunft austauschen und informieren.

## **Charlotte Knappertsbusch, Lisa Gadomski**

*Personalmarketing / Employer Branding*  
Projekt VDV-Arbeitgeberinitiative  
T 030 4020309-66  
[arbeitgeberinitiative@dm2030.de](mailto:arbeitgeberinitiative@dm2030.de)

# EU-Mobilitätsstrategie für die Zeit nach Corona: Klimaschutz, Digitalisierung und Resilienz fördern

Die EU-Kommission und -Mitgliedstaaten halfen 2020 mit ihren Beschlüssen, die Corona-Krise logistisch und finanziell abzufedern. Gleichzeitig arbeitete die Kommission an der Vorbereitung neuer Gesetzesinitiativen und stellte im Dezember ihre richtungsweisende Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vor.

## Europäische Lösungen für die Corona-Krise

Die erste Welle der Corona-Pandemie Anfang 2020 erhielt aufgrund der mehrfachen Grenzsicherungen schnell eine europäische Dimension. Die Europäische Kommission reagierte darauf mit Beschlüssen bspw. zur Schaffung sog. Green Lanes im Güterverkehr sowie mit Empfehlungen zu Hygiene- und Verhaltensregeln in verschiedenen Verkehrsmitteln. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) trug mit Informationen dazu bei, die Europäische Kommission für die Situation der VDV-Mitglieder in der Corona-Krise zu sensibilisieren.

Bis zum 27. Mai 2020 erarbeitete die Kommission dann ein europäisches Rettungspaket zum wirtschaftlichen Wiederaufbau; das neu geschaffene Aufbauinstrument namens „NextGenerationEU“ wurde nach Zustimmung der Mitgliedstaaten mit Mitteln im Umfang von 750 Mrd. Euro ausgestattet. Der VDV und seine Dachverbände hatten sich erfolgreich dafür ausgesprochen, dass diese Mittel im Sinne des europäischen „Green Deals“ in nachhaltige Sektoren und Projekte fließen sollten. Konkret gelang es, den öffentlichen Verkehr (ÖV) und SGV als potenzielle Mittelempfänger zu etablieren. So sollen die Mittel aus dem EU-Rettungspaket in Deutschland u. a. für den Kauf mit alternativen Kraftstoffen betriebener Busse und Schienenfahrzeuge sowie für die Digitalisierung der Schiene eingesetzt werden.

## Neue EU-Mobilitätsstrategie

Trotz strenger Lockdown-Regeln in Brüssel kam es 2020 kaum zu Verzögerungen in den politischen Prozessen, die bei der EU ohnehin oft digital ablaufen. So führte die Kommission zahlreiche öffentliche Konsultationen über zukünftige Gesetzesvorhaben durch. Rat und Parlament erzielten darüber hinaus Einigungen z. B. über die europäischen Klimaschutzziele für 2030, den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) der EU, die Eisenbahn-Fahrgastreue und das Europäische Jahr der Schiene 2021.

Schließlich legte die Europäische Kommission am 9. Dezember 2020 ihre richtungsweisende Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität sowie einen Aktionsplan mit 82 Initiativen vor. Die Strategie skizziert die Vision eines intelligenten, multimodalen und wettbewerbsfähigen Mobilitätssystems in Europa, in dem alternative Kraftstoffe eine zentrale Rolle spielen, der Verkehr zunehmend auf

die nachhaltigeren Verkehrsmittel verlagert wird und Mobility-as-a-Service(MaaS)-Plattformen den Kundinnen und Kunden mit einem multimodalen Angebot, Echtzeitinformationen und Tickets versorgen. Hintergrund der Strategie und gleichzeitig ihre wichtigste Priorität ist der „Green Deal“, wonach 90 Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 eingespart werden müssen.

Der Strategie vorausgegangen waren öffentliche Konsultationen im Juli und September 2020, an denen sich der VDV beteiligte, sowie Gespräche mit leitenden Kommissionsbeamten. Im VDV-Positionspapier „Mit Bahnen und Bussen in die Zukunft: Input zur EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität“ (September 2020) sprach sich der Verband u. a. für die Verkehrsverlagerung als zentrales Element der Mobilitätsstrategie aus und forderte, dass auch Innovationen und Digitalisierung zur Verkehrswende beitragen sollten. Einige der vom VDV eingebrachten Gedanken hielten schließlich Einzug in die Mobilitätsstrategie der Europäischen Kommission.

## Saubere Mobilität dank moderner Kraftstoffe

Wie bisher setzt sich die EU-Kommission auch in ihrer aktuellen Mobilitätsstrategie an erster Stelle für eine stärkere Nutzung alternativer Kraftstoffe ein. Dabei setzt die Kommission im Landverkehr primär auf Elektromobilität (Batterien oder Wasserstoff) und plant zudem die Einführung einer Euro-7-/Euro-VII-Norm für konventionelle Motoren. Zwar soll das Prinzip der Technologieneutralität beibehalten werden; andererseits soll dies die EU nicht daran hindern, sich von fossilen Kraftstoffen zunehmend abzuwenden. Dieser Trend in Richtung emissionsarme Fahrzeuge wird sich auch in zukünftigen europäischen Regulierungen – z. B. bei den Energiesteuern – sowie bei der Vergabe von Zuschüssen oder Krediten bspw. seitens der Europäischen Investitionsbank (EIB) zeigen. Im Bereich der Eisenbahn soll weiter elektrifiziert werden und, wo dies nicht sinnvoll ist, verstärkt Wasserstoff zum Einsatz kommen.

## Multimodalität und Verkehrsverlagerung

Damit verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen in Europa sinken, will die Kommission nachhaltige Mobilitätsangebote in einem multimodalen Verkehrssystem zugänglicher machen und die Ver-

## Verkehrspolitische Ziele der Europäischen Kommission

	Bis 2030	Bis 2050
<b>Klimaziele</b>	Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen EU-weit um mindestens 55 Prozent	Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen EU-weit auf null/Klimaneutralität
<b>Verkehrspolitische Ziele</b>	<p>Der Linienverkehr auf Strecken unter 500 km ist klimaneutral.</p> <p>Emissionsfreie Schiffe sind marktreif.</p> <p>Auf Europas Straßen sind mindestens 30 Mio. emissionsfreie Pkw unterwegs.</p> <p>Die automatisierte Mobilität wird in großem Maßstab eingeführt.</p> <p>Der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr hat sich europaweit verdoppelt.</p> <p>100 europäische Städte sind klimaneutral.</p>	<p>Das multimodale transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) für nachhaltigen und intelligenten Verkehr mit Hochgeschwindigkeitskonnektivität ist uneingeschränkt betriebsbereit.</p> <p>Fast alle Pkw, Lieferwagen, Busse und neue Lkw sind emissionsfrei.</p> <p>Der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr hat sich europaweit verdreifacht.</p> <p>Der Schienengüterverkehr hat sich verdoppelt.</p>

© VDV | Quelle: Europäische Strategie über nachhaltige und intelligente Mobilität, Dezember 2020

kehrsverlagerung durch entsprechende Anreize fördern. So möchte die Kommission einen erheblichen Teil des Güterverkehrs auf die Eisenbahn und Wasserstraßen verlagern und prüft, wie Kapazitäten gesteigert werden können und der Bahnverkehr – auch durch Inanspruchnahme digitaler Innovationen – insgesamt besser abgewickelt werden kann. Im Personenverkehr benennt die Kommission die Bahn, den öffentlichen Nahverkehr und die aktive Mobilität (Laufen, Radfahren) explizit als die Verkehrsmittel, die zukünftig mehr Fahrgäste bzw. Nutzerinnen und Nutzer verzeichnen sollen. Auch von autonomen Fahrzeugen sowie von sämtlichen Sharing-Diensten verspricht sich die Kommission Beiträge zur Vermeidung von Schadstoffausstoßen und Stau. Aus Sicht des VDV ist Letzteres kein Automatismus, sondern kommt auf die politischen Rahmenbedingungen an, in denen diese Verkehre stattfinden.

### Intelligente Mobilität

Nach den Vorstellungen der Kommission soll das europäische Verkehrssystem zunehmend digital, papierlos und autonom werden. Die Mobilitätsstrategie erwähnt einige neue Technologien, die etabliert werden sollen, sowie die Bedeutung der europäischen Forschung. Ein wichtiger Aspekt ist auch der Zugang zu Daten und deren Weiterverwendung. So soll ein gemeinsamer europäischer Mobilitätsdatenraum geschaffen werden. Darüber hinaus möchte die EU digitale Dienstleistungen im Bereich multimodaler Reiseinformationen, Buchungen und des Ticketings fördern und wird hierzu 2021 bis 2022 gesetzgeberisch tätig. Hierbei ist aus Sicht des VDV darauf zu achten, dass nicht nur große IT-Plattformen von diesen Maßnahmen profitieren und dass die europäischen Regelungen das Subsidiaritätsprinzip im Bereich Tarifierung und Vertrieb respektieren (Stichpunkt Verkehrssteuerung und Kundenschnittstelle).

### Resilienz

Gerade im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und dem merkbar werdenden Klimawandel gewinnt das Thema Resilienz an Bedeutung. In der

europäischen Mobilitätsstrategie werden insbesondere die nötigen Investitionen in Verkehrsnetze und Infrastruktur angesprochen. Ferner kündigt die Kommission an, auf Wettbewerb und die Einhaltung der geltenden Regeln zu achten. Krisen- und Notfallpläne sollen die EU und Mitgliedstaaten besser auf zukünftige Krisen vorbereiten; darin soll auch geregelt werden, welche essenziellen Dienstleistungen im Krisenfall nötig sind.

### Ausblick auf das Jahr 2021

Viele der in der europäischen Mobilitätsstrategie angekündigten Initiativen sollen im Jahr 2021 veröffentlicht werden. Darunter folgende mit besonderer Relevanz für die Verkehrsunternehmen (VU):

- Überarbeitung der Energiebesteuerungs-Richtlinie 2003/96/EG;
- Überarbeitung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe;
- Überarbeitung der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme (ITS-Richtlinie) 2010/40/EU, inklusive einer neuen Initiative zu einem multimodalen Fahrscheinsystem (Öffnung des Vertriebs);
- Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V);
- Initiative für Korridore im SGV, inklusive der Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 über SGV-Korridore;
- Maßnahmen zur Förderung des Personenverkehrs auf der Schiene (nicht legislativer Aktionsplan);
- Überarbeitung des Maßnahmenpakets über nachhaltigen Stadtverkehr (Sustainable Urban Mobility Package).

Auch aus den Bereichen Klima- und Datenpolitik erwartet der VDV 2021 neue sektorübergreifende Initiativen aus der EU, die sich teilweise auf die VU auswirken dürften.

### Annika Degen

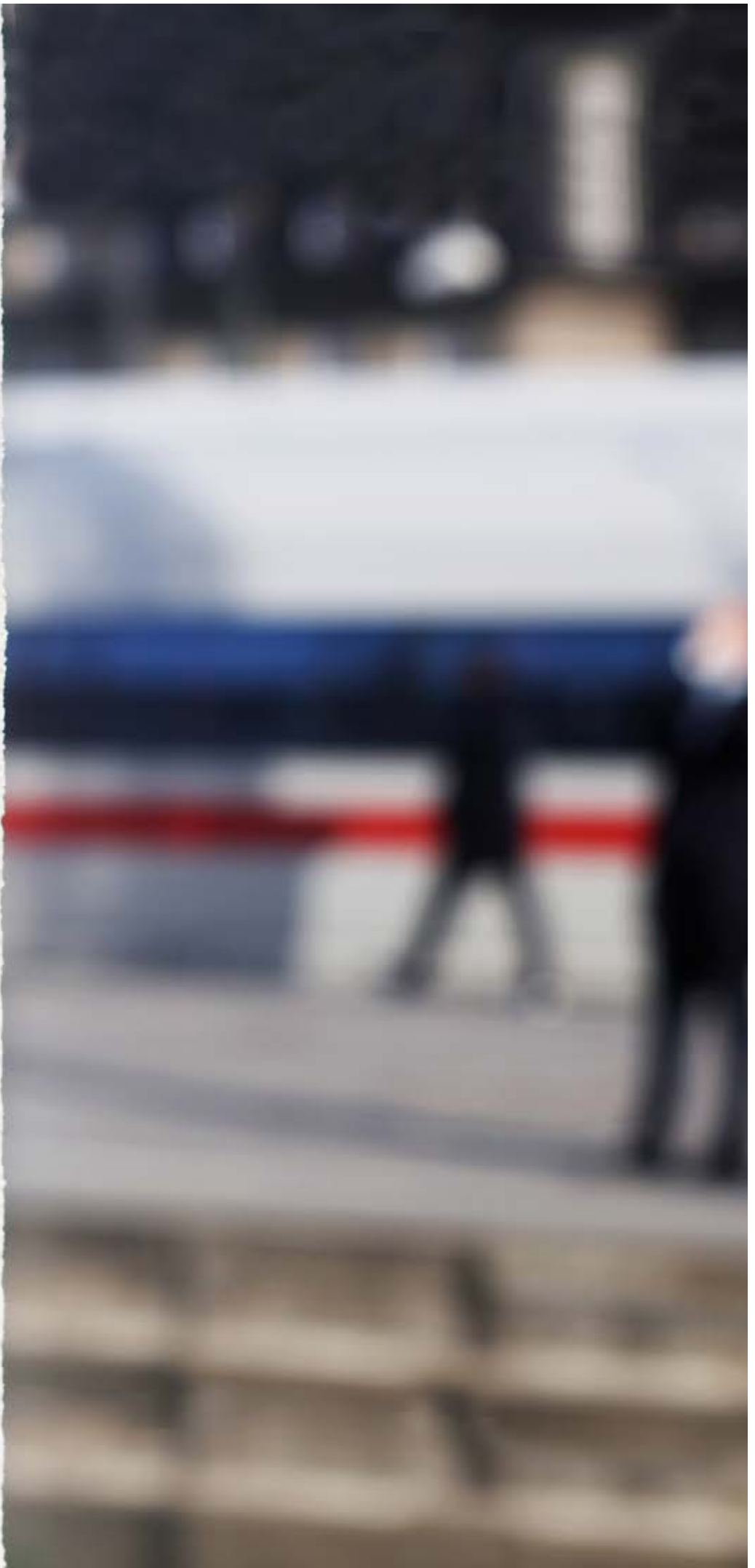
Leiterin VDV-Europabüro Brüssel

T 0032 2 663 6633

degen@vdv.de



Mitfahrt nur mit  
Mund-Nasen-Bedeckung erlaubt!  
Schützen Sie sich und andere!



---

# Wirtschaft und Recht

---

# 2020/2021: Ökologische Steuerreform trotz Corona?

Im vergangenen Jahr hatte die Pandemie erhebliche Auswirkungen auf die Steuergesetzgebung. Obwohl die ökologische Steuerreform dadurch abgeschwächt wurde, konnte zum Jahresende doch noch das novellierte Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2021) verabschiedet werden. Nachdem dieses anfangs keinerlei Reformen für den öffentlichen Verkehrssektor enthielt, trat es mit einer neuen Norm zur Entlastung der Elektrobuse in Kraft. Weitere Rahmenbedingungen zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030 erarbeitet die EU-Kommission jetzt.

## Rückblick

Die Umsetzung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor zur Elektrifizierung, Digitalisierung und Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) begann 2019 vielversprechend. Nach der Einführung zahlreicher Fördermöglichkeiten für das Jobticket durch den Arbeitgeber sowie durch verschiedene Modelle der Gehaltsumwandlung und der Senkung der Mehrwertsteuer im gesamten Schienenverkehr auf 7 Prozent stand der Umbau der ökologischen Lenkungsnormen im Strom- (StromStG) und Energiesteuergesetz (EnergieStG) sowie dem EEG noch aus.

Doch dann schwappte zu Beginn des Jahres 2020 die Corona-Pandemie nach Europa. Die Reformen wurden von Notmaßnahmen überlagert, die Prioritäten verschoben sich zwangsläufig. Zunächst wurden deshalb zahlreiche steuerliche Hilfen für die vom Lockdown betroffenen Unternehmen und Arbeitnehmer eingeführt.

Dies begann mit dem am 19. Juni 2020 verkündeten Corona-Steuerhilfegesetz, welches geringere Steuervorauszahlungen festsetzte und früher erstattete, Stundungen und Vollstreckungsaussetzungen gewährte, das steuerfreie Kurzarbeitergeld aufstockte, die Mehrwertsteuer auf Speisen in der Gastronomie senkte und steuerfreie Bonuszahlungen bis 1.500 Euro für Arbeitnehmer ermöglichte.

Bereits am 29. Juni 2020 wurde das Zweite Corona-Steuerhilfegesetz verabschiedet, welches die Wirtschaft stützen und die Kaufkraft stärken sollte. Zentrale Maßnahme des Gesetzes war die befristete Senkung der Mehrwertsteuer, welche im Verkehrsbereich zahlreiche Fragen aufwarf, aber auch viele Chancen eröffnete.

Aufgrund der Bruttopreisvereinbarungen im Verkehrsbereich entwickelten die Mitgliedsunternehmen in den Gremien verschiedene Modelle der Weitergabe der Mehrwertsteuersenkung und setzten diese um. So gab es z. B. viele Treueaktionen als einmalige Vergütungen, Extramonate oder in anderer Weise.

Auch das Bundesministerium der Finanzen (BMF) unterstützte die Umsetzung des Gesetzes für die Verkehrsunternehmen (VU) praxisorientiert und

verwaltungsarm, indem es für den Verkauf von Jahresabonnements mit Einmalzahlung den Ausweis der zum Zeitpunkt der Ausgabe gültigen Mehrwertsteuer zuließ, ohne eine anteilige Berichtigung zu fordern. Dadurch wurden die VU sehr stark entlastet, was der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sehr begrüßt hat.

Eine weitere Unterstützung im Zweiten Corona-Steuerhilfegesetz stellte die Verschiebung der Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer um ca. 40 Tage dar. Der Ausgleich dieser Benachteiligung gegenüber anderen europäischen Ländern wie den Niederlanden, die diese direkt mit der Vorsteuer verrechnen können, wurde lange gefordert. Die Maßnahme bedeutet eine Liquiditätsentlastung für Güterschienenverkehrsunternehmen, die die Steuer in deutschen Häfen bisher über diesen Zeitraum vorstrecken mussten.

Fast unbemerkt blieb dabei der Einsatz des VDV für die Wiedereinführung des ermäßigten Steuersatzes für mitgeführte Fahrzeuge im Fährverkehr, der im Zuge der Normänderung gestrichen wurde.

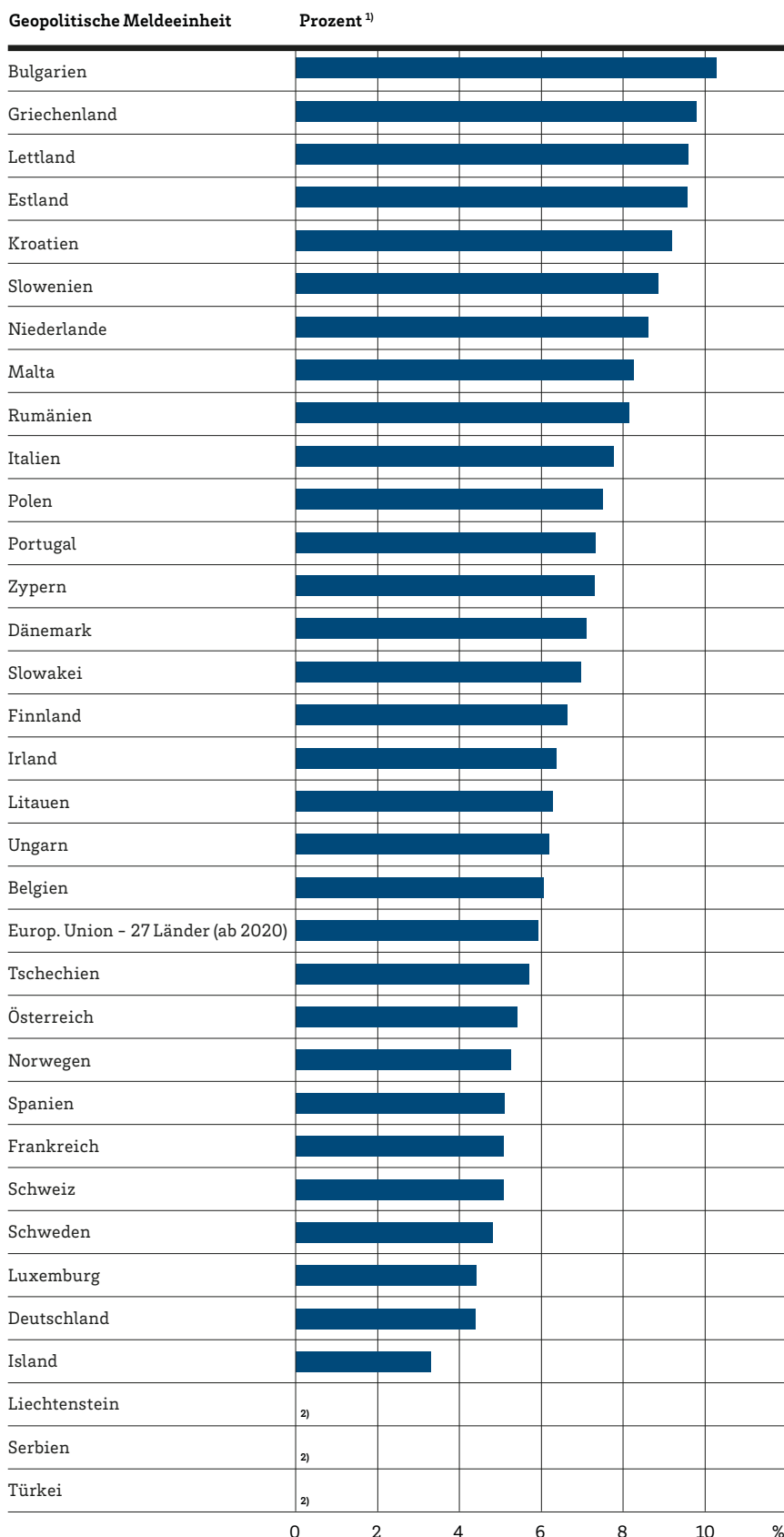
Am 25. August 2020 brachte das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) dann trotz Corona doch noch den ersten Referentenentwurf zum EEG 2021 in die Ressortabstimmung ein. In Bezug auf den ÖPV war er jedoch eine Enttäuschung, da nicht ein Passus enthalten war, um den Klimaschutzziele im Verkehrssektor näher zu kommen. Die Wende brachten der Wirtschaftsausschuss und der Bundesrat, die die Gleichstellung der Elektrobuse mit den Schienenbahnen forderten und hierfür gute Argumente hatten.

## Aktuelles

Diese Sichtweise konnte sich durchsetzen, sodass seit 1. Januar 2020 aufgrund des pünktlich in Kraft getretenen § 65a EEG 2021 Elektrobuse im Linienverkehr für Fahrstrom ebenfalls eine Entlastung auf 20 Prozent der EEG-Umlage erhalten. Voraussetzung ist ein Verbrauch von mindestens 100 MWh p.a. Damit wurde eine langjährige Forderung des VDV erfüllt.

Auch im Bereich Wasserstoff erfolgte ein ökologischer Umbau des EEG, der sehr zu begrüßen ist. Durch die Einfügung von § 69b Abs. 3 EEG 2021, der die Herstellung von grünem Wasserstoff vollständig

## Umweltsteuereinnahmen



© VDV | Quelle: Eurostat (online Datencode: T2020\_RT320) | <sup>1)</sup> Prozentualer Anteil an den Gesamteinnahmen aus Steuern und Sozialabgaben (ausschließl. unterstellter Sozialabgaben). · <sup>2)</sup> Innerhalb der Werteskala nicht darstellbar. · Frequenz: jährlich

von der EEG-Umlage befreit, wurde hierzu eine wesentliche Grundlage geschaffen. Die Befreiungsregelung wird durch eine Rechtsverordnung konkretisiert, die die Anforderungen für die Herstellung von grünem Wasserstoff festlegt.

Weitere Möglichkeiten zur Herstellung von grauem Wasserstoff eröffnet § 64a EEG 2021, der die EEG-Umlage auf 15 Prozent begrenzt. Hier eröffnet Abs. 6 die Begrenzung auch für die Herstellung in einem nicht selbstständigen Unternehmensteil, unabhängig von der Branche. Dies ermöglicht VU alleine oder in Kooperationen die Herstellung von Wasserstoff „entlang der Schiene oder des Liniennetzes“ für den Betrieb von Brennstoffzellenzügen und -bussen.

### Blick nach Europa und Auswirkungen

Für ausstehende nationale Gesetzgebungsverfahren setzen die verschärften Klimaziele der Europäischen Union für 2030 im Kontext des „Green Deals“ den Rahmen. Die Mitgliedstaaten einigten sich am 11. Dezember 2020 darauf, den europaweiten Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 statt, wie bisher, um 40 Prozent um mindestens 55 Prozent unter den Wert von 1990 zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, steht derzeit eine Vielzahl von umweltrechtlichen EU-Richtlinien auf dem Prüfstand der Kommission:

- die Energiesteuerrichtlinie 2003/96, welche die Rahmenbedingungen zur Besteuerung von Strom, Kraftstoffen und den meisten Heizstoffen festlegt,
- die Leitlinien der Umweltschutz- und Energiebeihilfen,
- die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (2018/2001/EU, genannt RED II), deren Ziel von 32 Prozent erneuerbaren Energien eventuell nach oben korrigiert wird, und
- die Energieeffizienz-Richtlinie (2012/27/EU), bei der ggf. Lücken zu den EU-Energieeffizienzzielen für 2030 geschlossen werden sollen.

Zu den von den Mitgliedstaaten erhobenen Umweltsteuern rechnet die EU-Statistik mit 75 Prozent Aufkommen hauptsächlich die Energiesteuern (Kraftstoffe, Strom und CO<sub>2</sub>). Gefolgt von den Verkehrssteuern (Kfz und Luftverkehr, ohne MwSt.) und abschließend den Steuern auf Ressourcen und Umweltverschmutzung (Abfall, Wasserverschmutzung und Wasserentnahme). Den Anteil der Umweltsteuern im Vergleich zu den Gesamteinnahmen aus Steuern und Sozialabgaben im europäischen Vergleich stellt das Diagramm dar. Deutschland erzielt dabei mit 4,39 Prozent Umweltsteuern seiner Gesamteinnahmen eine vergleichbar geringe Lenkungswirkung.

Erneuerbare Energien, Energieeffizienz und -förderung rücken durch die Gesetzesinitiativen der EU in den Mittelpunkt der Besteuerung. Dies wird die Rahmenbedingungen für die nationale Energie- und Stromsteuerpolitik verändern und sollte nach Auffassung des VDV auch die Verkehrsverlagerungs- und Ausbauziele für den ÖPV unterstützen.

### Petra Maring

Steuern

T 0221 57979-112

maring@vdv.de

# Die Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und Folgen für die Standardisierte Bewertung

Mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Frühjahr 2020 wurden neue Fördertatbestände, Fördersätze und die Zielsetzung der Verkehrswende in dem grundlegenden Investitionsfördergesetz für den ÖPNV niedergelegt. Doch vor der Förderung durch den Bund steht die nun angelaufene Anpassung des Verfahrens der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr“, die diesen fachlichen und politischen Anforderungen gerecht werden muss.

Das bewährte GVFG wurde nicht nur – endlich – erhalten und besser ausgestattet, sondern auch um zahlreiche Fördertatbestände erweitert: Grunderneuerungen, Reaktivierungen und Elektrifizierungen von Schienenstrecken sowie neue Verkehrsmittel wie Seilbahnen sind nun grundsätzlich förderfähig. Es ist auch politisch im Sinne der Verkehrswende aufgeladen worden durch einen zusätzlichen Satz, der zum Thema Bewertungsverfahren eingefügt worden ist: „Es kann in besonderem Bundesinteresse liegen, bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren vorhabenspezifisch stärker zu gewichten, zum Beispiel Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung, Aspekte der Daseinsvorsorge.“ Derartige Vorhaben können in einer Höhe von bis zu 60 Prozent gefördert werden, gegenüber anderen, bei denen die Standardisierte Bewertung einen Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) über 1,0 erbracht hat, die mit 75 Prozent gefördert werden können.

## **Fortschreibung der Standardisierten Bewertung**

Es ist allgemein unstrittig, dass die „Standi“ grundsätzlich erhalten, aber fortgeschrieben werden muss. Dieses Forschungsprojekt wurde Ende 2020 ausgeschrieben. Die wissenschaftliche Untermauerung der Bewertungsparameter schützt auch die einzelnen Maßnahmen vor unsachlicher Kritik.

Das aktuelle Verfahren erbringt bei einigen verkehrspolitisch erwünschten, aber sehr kostenintensiven Maßnahmen keinen NKF über 1,0. Dies hängt mit vielen Aspekten zusammen, u. a.:

- Baukostensteigerungen durch Anforderungen an Brandschutz, Barrierefreiheit, Städtebau und Bauverfahren
- Bei peripheren Netzergänzungen wird der Nutzenüberschuss des Gesamtnetzes nicht berücksichtigt
- Das Mitfall-Ohnefall-Prinzip mit einem festen Prognosejahr berücksichtigt nicht zusätzliche Verdichtungs- und Wachstumsmöglichkeiten durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV)
- Maßnahmen zur Erreichung der Verkehrswende wie z. B. restriktive Maßnahmen im Individualverkehr waren bisher nicht abzubilden
- Bei Reaktivierungen von Eisenbahnen sollten Netzwirkungen, Vorteile für den Fern- und

Güterverkehr sowie der Anschluss von Mittelzentren gesondert berücksichtigt werden

## **VDV-Vorschläge für Anpassungen**

In einer Arbeitsgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurden – teilweise auch gutachterlich unterstützt – zahlreiche konkrete Anpassungsvorschläge erarbeitet und den zuständigen Stellen übergeben. Diese umfassen u. a. eine Höherbewertung von Treibhausgasemissionen (670 Euro/t CO<sub>2</sub>), die Berücksichtigung von Elektromobilität und erneuerbaren Energien im ÖV sowie die Nutzenbewertung des geringeren Flächenverbrauchs und die Verbesserung der Erreichbarkeiten. Das Herausrechnen von gestiegenen Kosten für die gesellschaftlich notwendigen Aspekte wie Barrierefreiheit und Brandschutz ist ebenfalls geboten, da sich diese Aspekte einer Kosten-Nutzen-Bewertung entziehen.

## **Baustein Verkehrswende und Kapazität**

Dieser neue vorgeschlagene Verfahrensbaustein soll die Problemstellung auffangen, wenn die Kapazität der vorhandenen Infrastruktur für die zukünftige Verkehrsnachfrage aus prognostiziertem Wachstum der Stadt und politisch beabsichtigten Push- und Pull-Maßnahmen nicht ausreicht. Dazu kommt, dass insbesondere in Ballungsräumen der unterstellte Ohnefall in Verbindung mit der Verkehrswende oft keinen langfristig tragfähigen, wirtschaftlichen Endzustand darstellt oder betrieblich nicht sinnvoll möglich ist. Die auf einen Zeitpunkt bezogene Prognose „verhindert“ die Ausrichtung der Verkehrssysteme auf die langfristigen Bedarfe. Es wurde ein Verfahrensvorschlag entwickelt, aus den Gesamtwirkungen einer Verkehrswende-Zielkonzepts die verkehrlichen Verlagerungswirkungen zu identifizieren, die einer einzelnen ÖPNV-Maßnahme zugeordnet werden können. Damit ist die Förderwürdigkeit im Kontext der Verkehrswende besser nachweisbar.

## **Dr. Till Ackermann**

*Volkswirtschaft und Business Development*

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de



# VDV New Mobility Forum – multimodal gemeinsam aus der Krise

Die im New Mobility Forum des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengeschlossenen Mobilitätsanbieter sichern die öffentlich zugängliche Mobilität in der Corona-Krise und unterstützen sich gegenseitig. Gerade jetzt wird eine Bündelung der Kräfte bei der Bereitstellung aller realen und digitalen Angebote benötigt, um im multimodalen öffentlichen Verkehr (ÖV) wieder mehr Nachfrage zu generieren und dabei unsere Städte auch nachhaltig lebenswerter mit mehr Platz für die Menschen anstatt für private Pkw zu gestalten.

Mit den Veränderungen und Verlangsamungen des sozialen und wirtschaftlichen Lebens durch das Coronavirus hat sich auch das gesamte Mobilitätsverhalten der Menschen verändert. Das führte für etablierte wie neue Mobilitätsanbieter zu einem massiven Einbruch in der Nachfrage.

### **Flexible Angebote für wichtige Kundengruppen**

Während der Lockdown-Phasen reagierten mehrere Anbieter agil auf diese Herausforderungen mit neuen und flexibel angepassten Angeboten. Zum Beispiel ergaben sich in enger Zusammenarbeit mit Städten und Verkehrsträgern kurzfristig neue Kooperationsmodelle, um insbesondere für die Beschäftigten in Kliniken eine Grundversorgung der Mobilität sicherzustellen. So weitete das Ridepooling-Angebot BerlKönig der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) sein Bedienebiet auf Krankenhausstandorte aus, ähnlich wie das neue Angebot der Stadtwerke Augsburg (swa) swaxi oder die Kooperation von CleverShuttle mit dem Robert Koch-Institut (RKI). In Hamburg beteiligten sich MOIA, FREE NOW und Uber sowie lokale Taxiunternehmen kurzfristig an einem durch die Stadt initiierten multimodalen und tarifintegrierten Nachtservice. Die Mietwagen- und Carsharing-Anbieter boten – auch unterstützt durch ein Förderprogramm – für Klinik-, Pflegeeinrichtungs- und Corona-Testlabpersonal kostenlose Langzeitmieten von Fahrzeugen an. Mit ioki cares stellte die DB-Tochter ioki Dritten ihre On-demand-Plattform zur Nutzung im Sinne des Allgemeinwohls unentgeltlich zur Verfügung und bot so – ebenfalls in Hamburg – ihren On-demand-Service kostenlos für Pflegekräfte und Patientinnen und Patienten an. Auch andere Ridepooling-, Car- und Bikesharing-Angebote wurden für die Kundinnen und Kunden kostenlos zur Verfügung gestellt, um die Mobilität auch ohne zusätzliche Fahrten mit Privat-Pkw gesichert zu erhalten.

### **Multimodale Kompetenz im New Mobility Forum**

Die Mobilitätsanbieter im New Mobility Forum besitzen eine hohe digitale Kompetenz, sodass innovative Projekte und multimodale Angebote für den gemeinsamen digitalen Kunden zugänglich um-

gesetzt werden konnten. In den Apps zur Verbindungsauskunft wurden, bspw. bei der BVG-App „Jelbi“, neue Gewichte in die Routing-Algorithmen eingebracht, die auf Wunsch des Fahrgastes mehr Direktfahrten und mehr multimodale Alternativen anbieten. Auch eine Verteilung und Entzerrung der Nachfrage sind sinnvolle Instrumente.

### **Der multimodale gemeinsame Kunde**

Die Zufriedenheit und das Vertrauen der in den letzten Jahren gewonnenen Kundinnen und Kunden zu erhalten, ist die erste Priorität der Mobilitätsanbieter.

Der VDV hat gemeinsam mit dem New Mobility Forum durch die Hochschule RheinMain eine Kundenbefragung zur „Analyse von Nutzeranforderungen an durchgängige Reiseketten“ durchführen lassen. Zentraler Kundenwunsch ist ein verlässliches, durchgängiges Angebot, durchaus mit dem ÖPNV als Rückgrat und Koordinator.

Der Klimaschutz und die Verkehrswende bleiben die Richtschnur, auch bei den aktuellen Herausforderungen. Deshalb unterstützen die Mitglieder des VDV New Mobility Forums auch Initiativen in den Städten zur Neuaufteilung von Flächen für mehr und sichere Fahrrad- und E-Tretrollerverkehre sowie für mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere zulasten von Autofahrspuren. Auch mehr Busspuren und -bevorrechtigungen an Kreuzungen werden als sinnvolle Maßnahmen erachtet, wenn nun bei Angebotssteigerungen zusätzliche Busse das Platzangebot erhöhen. Die Mitglieder des VDV New Mobility Forums unterstützen außerdem den Ansatz eines Mobilitätsbudgets, um nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.

### **Dr. Till Ackermann**

*Volkswirtschaft und Business Development*

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de



# Mund-Nase-Bedeckungspflicht im ÖPV

Die ersten Meldungen Anfang 2020 über einen neuen Virus ließen noch nicht erkennen, wie massiv die Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) sein werden. Im März ging dann alles ganz schnell. Die Fahrgastzahlen brachen pandemiebedingt ein und die Fahrgäste mussten ab dem Frühjahr eine Mund-Nase-Bedeckung tragen.

Die Verunsicherung bei den Menschen war hoch und bei vielen bestand – trotz der kaum vorhandenen Infektionsgefahr – die Sorge, sich bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anzustecken.

## Schwierige Position der ÖV-Unternehmen

Sicherlich waren die gesunkenen Fahrgastzahlen nicht nur eine Folge dieser Verunsicherung, sondern vor allem von Homeoffice und der Schließung vieler Einrichtungen sowie Absage von Veranstaltungen. Gleichwohl stellte sich die Frage der Strategie, wie man den Nutzerinnen und Nutzern weiterhin sichere Mobilität anbieten kann.

Aus Infektionsschutzgründen wurde Mitte April 2020 zunächst vonseiten einiger Kommunen und bald danach seitens der Bundesländer beschlossen, die Fahrgäste zum Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung zu verpflichten. Aus Sicht des ÖPV war dieser Vorschlag ambivalent. Einerseits kann eine Mund-Nase-Bedeckung den Reiseantrittswiderstand zum ÖPV erhöhen. Andererseits kann es die Ausbreitung von Aerosolen verhindern und damit für Sicherheit sorgen. Letztlich entschied sich der Staat wegen der nicht zu garantierenden Mindestabstände für die Bedeckungspflicht.

## Kontrolle ist staatliche Aufgabe

Die Mund-Nase-Bedeckungspflicht setzten die Bundesländer in ihren jeweiligen Corona-Verordnungen um. Ein Verstoß hiergegen führt daher zu einer Ordnungswidrigkeit. Diese werden durch die Ordnungs- und Polizeibehörden verfolgt. Nur sie haben die Möglichkeit, Ordnungswidrigkeiten zu ahnden. Nichthoheitliche Stellen und damit auch die Verkehrsunternehmen verfügen dagegen über keinerlei Möglichkeiten, entsprechende Verstöße zu verfolgen oder zu bestrafen. Auch das sogenannte Jedermannsrecht, nachdem ein auf frischer Tat erwischter Straftäter von jedermann bis zum Eintreffen der Polizei festgehalten werden darf, ist bei Ordnungswidrigkeiten nicht anwendbar. Die Verfolgung und Bestrafung von Verstößen gegen die Mund-Nase-Bedeckungspflicht nach den Corona-Verordnungen ist daher vollständig eine staatliche Aufgabe.

Dies empfanden einige staatliche Akteure als misslich, da sie sich bislang um die Einhaltung von Regeln im ÖPV kaum gekümmert und selbst mit fehlenden Personalkapazitäten zu kämpfen hatten. Entsprechend gab es neben den Überlegungen, die

Verkehrsunternehmen zu verpflichten, die Mund-Nase-Bedeckung zu kontrollieren auch das Bestreben, eine Sanktionierung in die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen aufzunehmen, um die Verfolgung den Verkehrsunternehmen zu überlassen.

Genau hier setzte die Arbeit des VDV an, um eine einseitige Verlagerung zulasten der Verkehrsunternehmen zu verhindern. Dies gelang in Gesprächen im Vorfeld der zur Entscheidungsfindung berufenen Gremien von Bund und Ländern. Wir konnten in diesem Zusammenhang erfolgreich darstellen, dass der Infektionsschutz und die Ordnungswidrigkeitsvorschriften ureigene staatliche Aufgaben sind und gemeinsame Lösungen im Rahmen von Sicherheitspartnerschaften erfolgversprechender sind. Ferner zeigten wir auf, dass die Personale der Verkehrsunternehmen – von dem Fahrpersonal bis hin zu den Fahrausweisprüfenden – weder von der Ausrüstung noch von der Arbeitsplatzbeschreibung und erst Recht nicht von der Ausbildung zur Verfolgung und Durchsetzung dieser Pflichten die Richtigen sind.

## Entscheidung beim Unternehmen / Verbund

Gleichwohl gibt es in einigen Regionen Unternehmen und Verbünde, die in eigener Entscheidung oder aufgrund politischen Drucks vor Ort die Verpflichtung und eine entsprechende Vertragsstrafe bei einem Verstoß in ihre Besonderen Beförderungsbedingungen hineingeschrieben haben. Dies ist nur scheinbar ein Widerspruch. Denn es macht einen Unterschied, ob es vor Ort als leistbar angesehen wird, eine Vertragsstrafe aus den eigenen Beförderungsbedingungen durchzusetzen oder eine Verpflichtung in der Verordnung besteht.

## Ausblick

Diese Thematik stellt mithin ein gutes Beispiel dafür dar, welche Gradwanderung es bedeutet, einerseits selbst die Hoheit darüber zu behalten, was in den eigenen Verkehrsmitteln geschieht, andererseits gewahr zu sein, nicht mit Aufgaben belastet zu werden, die ureigener Bereich staatlichen Handelns sind.

## Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

# Autonomes Fahren im ÖPNV – Startschuss für die lang erwartete Robo-Shuttle-Revolution?!

Während in Deutschland die Einführung von automatischen Einparksystemen als Quantensprung der Technologie gefeiert wird, sind in den USA Robo-Taxis – seit einem Jahr ohne Sicherheitsfahrer – auf den Straßen von Phoenix, Arizona, unterwegs. In Deutschland heißt es, der Rechtsrahmen ermögliche noch keinen autonomen Betrieb, der Gesetzgeber müsse tätig werden. Nun hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Entwurf für das „Autonome Fahren in festgelegten Betriebsbereichen“ vorgelegt, der für den Durchbruch autonomer Shuttlebusse sorgen könnte.

## Kommt jetzt der Rechtsrahmen?

„Deutschland soll die Nummer 1 beim autonomen Fahren werden“, meldete das BMVI. Als erstes Land weltweit soll Deutschland den Regelbetrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen ermöglichen – hierfür hat das BMVI einen Referentenentwurf vorgelegt. Ein erster Blick auf die Regelungsinhalte lässt aufatmen – das BMVI hat sich für einen betreiberbasierten Regulierungsansatz entschieden. Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mit autonomen Fahrfunktionen soll nicht ungeplant auf deutschen Straßen eingeführt werden, sondern in festgelegten Betriebsbereichen und durch eine technische Aufsicht überwacht. Die Anforderungen an eine solche technische Aufsicht sind hoch. Zwar sollen auch Privatfahrzeuge bestimmte Assistenzfunktionen höheren Automatisierungsgrads nutzen können, doch der Entwurf zielt erkennbar auf die Ermöglichung eines Regelbetriebs von sog. ÖV-Shuttlebus-Systemen.

## Enger Zeitrahmen für ein großes Gesetzespaket

Seit Langem setzen sich die Verkehrsunternehmen (VU) dafür ein, dass der Gesetzgeber tätig wird, um für den Betrieb entsprechender Fahrzeuge mehr Planungs- und Rechtssicherheit zu schaffen. Bereits im September 2020 hat der Lenkungskreis Autonomes Fahren des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ein Positionspapier mit dem Titel „Eckpunkte zum Rechtsrahmen für einen vollautomatisierten und fahrerlosen Level 4 Betrieb im öffentlichen Verkehr“ veröffentlicht, welches eine hohe Deckungsgleichheit zum vorgelegten Gesetzesentwurf besitzt.

Der ÖPNV ist der prädestinierte Anwendungsfall für das autonome Fahren in bestimmten Bereichen – sei es im Linienverkehr oder im Quartierserschließungsverkehr. Aktuell ist offen, ob das (knapp 200-seitige) Gesetzespaket noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden wird. Es bestehen noch vielseitige offene Fragen und weiterer Konkretisierungsbedarf. Die Umsetzung des Vorhabens noch – wie im Koalitionsvertrag vorgesehen – innerhalb dieser Legislaturperiode abzuschließen, bleibt ambitioniert, aber denkbar.

## VDV-seitige Forschungsaktivitäten

Forschungsseitig konnte das Verbundforschungsprojekt RAMONA – Realisierung automatisierter Mobilitätskonzepte im Öffentlichen Nahverkehr erfolgreich beendet werden. Drei Jahre lang hat der VDV gemeinsam mit weiteren Forschungspartnern an der Realisierung automatisierter Mobilitätskonzepte für den ÖPNV gearbeitet und hat hier insbesondere den Fokus auf autonome Betriebskonzepte und dafür notwendige regulatorische Rahmenbedingungen gerichtet. Ein entsprechender Abschlussbericht wird dazu in Kürze veröffentlicht werden.

Doch es besteht weiterhin ein hoher Forschungs- und Entwicklungsbedarf für eine erfolgreiche Integration autonomer Mobilitätskonzepte in das bestehende ÖPNV-Angebot. In einer Arbeitsgruppe im VDV tauschen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Forschungsprojekte aus. Auch der VDV engagiert sich deshalb u. a. gemeinsam mit der VDV-Akademie im Forschungsprojekt „Reallabor AMEISE“. Hierbei soll ein Leitfaden für die Beschaffung und Genehmigung von autonomen Fahrzeugen für den ÖPNV-Einsatz entwickelt und die Wirtschaftlichkeit automatisierter ÖPNV-Angebote unter dem Gesichtspunkt verkehrsökonomischer Bewertungen untersucht werden. Außerdem wird das Projekt einen besonderen Fokus auf die Beschäftigungs- und Berufsperspektiven im automatisierten und autonomen ÖPNV richten und die Transformation von Berufsbildern und Tätigkeiten im ÖPNV untersuchen und weiterentwickeln.

Nunmehr wird es darum gehen, den bestehenden Einführungsvorteil durch die jahrzehntelange Erfahrung in der betrieblichen Organisation des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu nutzen, um autonome Mobilitätskonzepte in Stadt und Land zur Angebotsverdichtung flächendeckend implementieren zu können.

## Emanuele Leonetti

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

T 0221 57979-117

leonetti@vdv.de

# PBefG: Rechtsgrundlagen für On-demand-Projekte

Die Verkehrsunternehmen (VU) des ÖPNV haben in zahlreichen Städten und Kreisen neue Projekte mit individualisierter Beförderung gestartet. Die Begriffe „on demand“ und „Pooling“ stehen für weit mehr als nur die Fortentwicklung bewährter Angebote wie Anruf-Sammel-Taxis (AST). Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) soll hier eine klare Rechtsgrundlage schaffen und die Nachhaltigkeit des Verkehrs in den Städten verbessern.

Über die Novellierung des PBefG wurde schon länger teils kontrovers diskutiert. Nachdem ein erstes Eckpunktepapier aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2019 zum Teil vehemente Kritik ausgelöst hatte, wurde eine sog. Findungskommission gebildet, in der Verkehrspolitikern und -politiker aus Bund und Ländern mit unterschiedlicher Parteizugehörigkeit die Regelung der neuen Mobilitätsdienstleistungen diskutiert haben. Im Juni 2020 beschloss die Findungskommission schließlich mit breiter Mehrheit ein Eckpunktepapier. Es bildete die politische Grundlage für den Gesetzentwurf, der im BMVI erarbeitet wurde. Im November 2020 legte das Ministerium einen Referentenentwurf vor, zu dem der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ausführlich Stellung genommen hat. Dabei konnten wichtige Verbesserungen erreicht werden, was sich im Regierungsentwurf deutlich zeigte. Dieser wurde schließlich im Dezember 2020 vom Bundeskabinett beschlossen.

## On demand: Chancen und Risiken

Bereits im Vorfeld der parlamentarischen Beratungen hatte der VDV die Studie „Auswirkungen eines liberalisierten Rideselling-Marktes auf Verkehr und Umwelt“ in Auftrag gegeben und im September 2020 veröffentlicht. Sie zeigt die Risiken einer unkontrollierten Zulassung von Fahrtanbietern. Gleichzeitig bieten neue Mobilitätsdienste große Chancen. Das führt zu einem Ansatz von Ermöglichung und kommunaler Kontrolle, der sich auch im Entwurf der Bundesregierung wiederfindet.

## Votum der Bundesländer

Den Regierungsentwurf bewertete der VDV in vielen Punkten positiv, auch wenn noch weiterer Änderungsbedarf bestand. Die folgende Beratung im Bundesrat hat der VDV wiederum durch Stellungnahmen und Gespräche intensiv vorbereitet. Der Bundesrat hat einiges aufgegriffen und forderte in seinem Beschluss vom 12. Februar 2021 u. a. Verbesserungen bei den umstrittenen Regelungen zu den Mobilitätsdaten.

## Beratungen im Bundestag

Die Anhörung im Verkehrsausschuss am 22. Februar 2021 gab dem VDV Gelegenheit, den Abgeordneten die Anliegen der ÖPNV-Unternehmen

und der Verbände noch einmal deutlich zu machen; begleitet wurde dies u. a. durch eine schriftliche Stellungnahme.

## ÖPNV-integrierte Systeme

Ein wesentliches Anliegen des VDV ist es, eine gute Rechtsgrundlage für die ÖPNV-integrierten On-demand-Systeme zu schaffen. Dies wird mit der neuen Verkehrsform des „Linienbedarfsverkehrs“ erreicht werden. Damit können öffentliche und private VU im Rahmen des Nahverkehrsplans Pooling-Dienste anbieten, die den Linienverkehr ergänzen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist es, den Städten und Kreisen Instrumente an die Hand zu geben, damit Angebote im Bereich des Gelegenheitsverkehrs so gesteuert werden können, dass es hier nicht zu Fehlentwicklungen kommt. Mit dem „gebündelten Bedarfsverkehr“ wird hier die passende Verkehrsform neu eingeführt. Flankierend müssen die Regelungen für „Mietwagen“ so gestaltet sein, dass das Gleichgewicht der verschiedenen Verkehrsformen gewährleistet ist.



On-demand-Verkehr in Darmstadt

Mit dem Beschluss des Bundesrates am 26. März 2021 ist die Novelle zu einem erfolgreichen Abschluss gekommen. Damit steht fest, dass moderne On-demand-Systeme eine immer bedeutendere Rolle sowohl im ÖPNV als auch im städtischen Verkehr insgesamt spielen werden.

## Martin Schäfer

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

# Flexible Tarifmodelle als eine Antwort auf das veränderte Mobilitätsverhalten

Auf die Digitalisierung, die flexibler werdenden Mobilitätsbedürfnisse und das veränderte Mobilitätsverhalten der Menschen, die durch Corona verstärkt und beschleunigt wurden, muss die ÖPNV-Branche reagieren. Flexible Tarifmodelle können ein relevanter Baustein werden, Marktanteile für den ÖPNV zurückzugewinnen.

Das Marktumfeld des ÖPNV ist zurzeit stark durch die Corona-Pandemie geprägt. Weltweit sind deutliche Fahrgastzahlen- und Einnahmerückgänge im ÖPNV zu verzeichnen. Nach dem Absturz zu Beginn der Pandemie haben sich die Fahrgastzahlen zunächst erholt. Mit dem Anstieg der Infektionszahlen im Herbst ging die Nachfrage wieder herunter, wenn auch nicht ganz so dramatisch. Gründe sind u. a. die steigende Zahl an Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeitern, der verstärkte Trend zum Homeoffice, die Absage von Veranstaltungen, die Schließung von publikumsintensiven Einrichtungen und der politische Aufruf, Kontakte zu vermeiden. Damit fehlen Fahrtanlässe, die für eine entsprechende Nachfrage sorgen. Die Stammkundinnen und Stammkunden, vor allem die Abonentinnen und Abonnenten, sind vielerorts dem ÖPNV treu geblieben. Mit zunehmender Dauer der Pandemie stagnieren oder entwickeln sich die Abonentenzahlen in einigen Verbundräumen jedoch in eine negative Richtung.

Es besteht also die dringende Notwendigkeit, die noch bestehende Stammkundschaft zu halten, verlorene Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen und neue Kunden zu generieren. Einen Baustein stellen flexible Tarifmodelle dar, die den geänderten Mobilitätsbedürfnissen einiger ÖPNV-Zielgruppen besser entsprechen.

Daher wurde im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Diskussion angestoßen, kurzfristig Vorschläge zu flexiblen Tarifmodellen inklusive der dazugehörigen vertrieblichen Umsetzung zu erarbeiten, um den Modal Split zugunsten des ÖPNV wieder zu erhöhen. Dabei muss klar sein, dass für Vielnutzerinnen und -nutzer das Abo stets die günstigste Alternative sein muss und neue Tarifangebote das Abo nicht unterlaufen dürfen. Vielmehr muss es ein Ziel sein, bisherige Abonnenten, für die ein Abo nicht mehr infrage kommt, weiterhin an den ÖPNV zu binden. Daneben sollen Kunden, die künftig durch Homeoffice oder andere Umstände deutlich weniger und unregelmäßig fahren, über ein neues Tarifangebot „aufgefangen“ werden. Neue Kunden können dadurch gewonnen werden, dass bestehende oder neu entstehende Lücken zwischen den Tickets des „echten“ Gelegenheitsverkehrs (Einzel-, Mehrfahrten-, Tagestickets) zum Monatsticket

geschlossen werden. Mit flexibleren Tarifmodellen können Seltennutzerinnen und -nutzer zudem einen tariflichen Anreiz erhalten, zusätzliche ÖPNV-Fahrten durchzuführen.

Nach intensiver Diskussion in den VDV-Gremien wurde deutlich, dass die Branche bereits in vielen Regionen Tarifmodelle pilotiert und umsetzt, mit denen diese Ziele zu erreichen sind. Die Kundengruppen, für die flexible Tarifangebote relevant sein können, sind dabei sehr heterogen. Es bedarf eines flexiblen Tarifangebotes mit möglichst wenigen Vorfestlegungen durch den Kunden. Gleichwohl ist es aber im Interesse des ÖPNV, auch diese Kunden möglichst vertraglich – in Form eines „Flex-Abos“ – zu binden. Das heißt, dass der Kunde nicht anonym bleiben, sondern sich registrieren sollte. Der Flexibilität dieser Kundengruppe sollte jedoch in der Weise Rechnung getragen werden, indem auf eine allzu lange Bindungsdauer und komplexe Kündigungsregelungen verzichtet wird. Die angesprochenen Zielgruppen sind in hohem Maße affin zu den neuen Medien. Nur ein digitaler Vertrieb, vorrangig über das Smartphone, ermöglicht eine Kundenbindung sowie eine hohe Flexibilität. Denkbare Elemente wie eine Rabattstaffel, eine Preiskappung oder auch ein Upgrade zur Flatrate sind nur über einen digitalen Vertrieb möglich. Es muss daher angestrebt werden, ein solches Angebot ausschließlich digital vertreiben zu können.

Da die tarifliche und vertriebliche Vorbereitung eines Flex-Abo-Produktes mit zeitlichem Vorlauf verbunden ist, wurde die Empfehlung ausgesprochen, aufgrund der aktuellen Entwicklungen als eine schnelle Reaktion auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie mit einem Zwischenschritt zu reagieren: Hierzu können 10er-Tickets (oder auch 20-Fahrten-Tickets) über Onlinevertriebskanäle kurzfristig umgesetzt werden. Die Ergebnisse der Gremienarbeit werden in Form einer VDV-Mitteilung Mitte 2021 an die Branche kommuniziert.

**Elmar Sticht**

*Tarif-, Verbund- und Vertriebsangelegenheiten*

T 0221 57979-149

sticht@vdv.de

# Die Digitalisierung der Berufsausbildung

Für alle neu geordneten und neuen Ausbildungsberufe hat der Gesetzgeber für die Ausbildungs- und Rahmenpläne die Berufsfeldposition „Die digitale Arbeitswelt“ verbindlich vorgeschrieben. Hintergrund ist die zunehmende Integration digitaler Werkzeuge und Assistenzsysteme in die betrieblichen Arbeitsprozesse. Eine frühe Auseinandersetzung der Auszubildenden mit den Veränderungen und neuen Herausforderungen der Arbeitswelt macht durchaus Sinn. Weil digitale Technologien auch die Welt des Lernens grundlegend verändern, hat der Unterausschuss (UA) Berufsaus- und Fortbildung die VDV-Mitteilung 9069 „Der Einsatz von Tablets in der Berufsausbildung“ erarbeitet.

Wissen aneignen, Kenntnisse und Fähigkeiten ausprägen, Kompetenzen entwickeln, Prozesse und Zusammenhänge verstehen, Gelerntes anwenden – das sind die wichtigen Ziele jeden Lernprozesses. Der Einsatz von Tablets in der Berufsausbildung eröffnet den Zugang zu neuen Chancen des Lernens. Das Lernen über Online-Lernplattformen oder mit digitalen Lerneinheiten, die vom Ausbildungsbetrieb zur Verfügung gestellt werden, wird immer wichtiger. Alle Erfahrungen zeigen, dass digitale Lernwerkzeuge, die sog. Digital Devices (Tablet, Smartphone, Notebook) und E-Learning-Produkte das Erreichen der Ausbildungsziele wesentlich unterstützen können.

## **Acht gute Gründe für den Einsatz**

Die VDV-Mitteilung diskutiert acht Gründe, warum ein Einsatz der Digital Devices in der Berufsausbildung erforderlich ist. Sechs davon seien hier genannt. Ohne digitale Lernwerkzeuge ist ein produktives und nachhaltiges Lernen erstens kaum noch möglich. Sie sind zwischenzeitlich genauso wichtig wie das klassische Lehrbuch. Zweitens leisten Tablets, genau wie der Umgang mit digitalen Assistenten im Praxisunterricht, ihren Beitrag, um eine schnellere Integration der Auszubildenden in die betrieblichen Gewerke nach der Berufsausbildung zu ermöglichen. Drittens kann ein früher Umgang mit Tablets im Lernprozess dazu beitragen, Auszubildende „digitalkompetent“ und „datensouverän“ zu machen.

Tablets ermöglichen viertens neue Kommunikations- und Interaktionsmöglichkeiten zwischen den am Ausbildungsprozess beteiligten Personengruppen. Damit wird auch ein Schritt mobiles Lernen und Arbeiten in der Ausbildung möglich. Tablets bieten fünftens dem Unternehmen die Möglichkeit, Informationen zum Betrieb, zur Ausbildung und zum Umgang mit der digitalen Lernwelt (Inhalte, Rechte, Pflichten) zu kommunizieren. Unternehmen zeigen mit dem Tablet-Einsatz, dass es ihnen mit der Digitalisierung der Berufsausbildung ernst ist und sie den Auszubildenden einen sorgsam und verantwortungsvollen Umgang mit den Geräten zutrauen. Das ist der sechste und vielleicht sogar der wichtigste Aspekt.

## **Empfehlungen für den Tablet-Inhalt**

Die Auszubildenden- und Ausbilderplattform AUBI-plus hat in einer Umfrage im vergangenen

Jahr ermittelt, dass rund 55 Prozent der Ausbildungsbetriebe digitale Lernformen in der Ausbildung einsetzen. Gleichzeitig sind die Erwartungshaltungen von nahezu drei Vierteln aller Auszubildenden sehr ausgeprägt. Sie wünschen sich ein größeres Engagement ihrer Unternehmen im E-Learning. Die VDV-Mitteilung beinhaltet Vorschläge an die Ausbildungsbetriebe für den Tablet-Content. Sie schlägt ein sog. Starterkit vor. Es soll den Auszubildenden Orientierung in der Berufsausbildung bieten, Unternehmensinformationen bereitstellen und – dies ist selbstredend der wichtigste Aspekt – Lerneinheiten, Plattformen und Apps für den eigentlichen digitalen und Blended-Lernprozess zur Verfügung stellen.

## **Die Verantwortung des Ausbildungspersonals**

Neue Lernmittel und neue Lernmethoden, zumal wenn sie im Zuge eines umfangreichen technischen und gesellschaftlichen Wandels eingeführt werden, stellen für alle Beteiligten eine Herausforderung dar. Insbesondere Ausbilderinnen und Ausbilder tragen in den Einführungsprozessen eine große Verantwortung. Sie selbst müssen die digitale Kompetenz erwerben, um glaubwürdig zu sein und junge Leute souverän und verantwortungsvoll mit der neuen Technik vertraut machen und die Vorteile des E-Learnings mit Überzeugung vermitteln zu können.

## **Unternehmen als Vorreiter**

Unternehmen, die in der Berufsausbildung digital unterwegs sind oder dies anstreben, sind Vorreiter einer neuen Art des Lernens. Unabhängig von den methodischen und didaktischen Vorteilen des digitalen Lernens verdeutlichen die Corona-Lockdowns der vergangenen zwölf Monate, dass digitale Lernassistenten wie Tablets die Berufsausbildung ein Stück krisenfest machen können. Viele in der Mitteilung enthaltenen Best-Practice-Beispiele belegen das.

Die VDV-Mitteilung 9069 von 9/2020, „Tablets in der Berufsausbildung“, steht kostenlos auf der Plattform KnowHow@ÖV zum Download zur Verfügung.

**Michael Weber-Wernz**  
Bildung

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

---

# ÖPNV-Finanzierung 2020: Finanzielle Rahmenbedingungen in der Covid-19-Pandemie

---

Nachdem im Februar und März 2020 mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG; BGBl. I 2020, S. 442) und dem Fünften Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG; BGBl. I 2020, S. 445) die Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV deutlich verbessert wurden, wirkte sich in den Folgemonaten die Covid-19-Pandemie unmittelbar auf die Fahrgastnachfrage und somit auch auf die Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen (VU) aus. Mit dem ÖPNV-Rettungsschirm des Bundes in Höhe von 2,5 Mrd. Euro sowie den ergänzenden Finanzierungszusagen der Länder wurde eine weitreichende finanzielle Kompensation sichergestellt. Darüber hinaus werden jedoch auch im Jahr 2021 erhebliche Anstrengungen erforderlich sein, um einerseits die auch im kommenden Jahr spürbaren finanziellen Auswirkungen der Pandemie aufzufangen und andererseits an die positive Fahrgastentwicklung aus dem Vorpandemiezeitraum anzuknüpfen.

---

## **Drittes Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)**

Mit seiner Novellierung wurde das GVFG im Jahr 2020 umfassend überarbeitet. Neben einer rechtstechnischen Bereinigung um Passagen, die nach der Föderalismusreform I den jeweiligen landesrechtlichen Regelungen unterliegen, wurde insbesondere der zur Verfügung stehende Finanzierungsrahmen mittelfristig erheblich vergrößert und der Katalog der förderfähigen Maßnahmen ausgeweitet. Standen bis 2019 rund 333 Mio. Euro an GVFG-Mitteln für Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung, haben sich die Mittel im Jahr 2020 bereits auf 665 Mio. Euro erhöht. In den kommenden Jahren steht jährlich 1 Mrd. Euro bereit. Ab 2025 werden 2 Mrd. Euro ausgereicht, die ab 2026 um jeweils 1,8 Prozent jährlich aufwachsen. Gleichzeitig wurde das bisherige finanzielle Mindestvolumen förderfähiger Maßnahmen in Höhe von 50 Mio. Euro gesenkt und eine vorhabenspezifische Unterscheidung ermöglicht. Damit wurde auch der Kreis der Kommunen erweitert, die Mittel aus dem GVFG in Anspruch nehmen können. Für Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) > 1 steht somit eine Förderung bis zu 75 Prozent (statt bislang 60 Prozent) zur Verfügung. Für den neuen Fördertatbestand Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken ist eine Förderung von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben vorgesehen. Um insbesondere innerstädtische Großvorhaben finanziell zu unterstützen, wurde die Möglichkeit zur Finanzierung von Vorhaben im besonderen Bundesinteresse geschaffen und eine Förderung von bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten festgesetzt. Auch weiterhin können Neu- und Ausbauvorhaben der Eisenbahnen des Bundes aus GVFG-Mitteln gefördert werden, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden beitragen, soweit das betroffene Land zustimmt. Nahverkehrsvorhaben, die Bestandteil

des Ausbaus von Großknotenprojekten sind oder Maßnahmen für den Deutschlandtakt darstellen, können anteilig aus GVFG-Mitteln finanziert werden (Eisenbahnen des Bundes).

Mit der Novellierung sind nunmehr (nachrangig zu Bau- und Ausbau sowie Elektrifizierungs- und Reaktivierungsmaßnahmen und befristet bis 2030) auch Vorhaben zur Grunderneuerung von Verkehrswegen förderfähig, wofür sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) besonders eingesetzt hat. Damit kann sich der Bund bspw. auch an Gleisersatzmaßnahmen in Städten und Gemeinden finanziell beteiligen, sofern es sich dabei nicht um Verkehrswege der Eisenbahnen des Bundes handelt. Im Gesetzgebungsverfahren wurde klargestellt, dass bei Vorhaben zur Grunderneuerung auf einen erneuten gesamtwirtschaftlichen Nachweis verzichtet werden kann. Ebenfalls nachrangig und bis 2030 befristet werden der Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen im schienenengebundenen ÖPNV sowie Umsteigeanlagen zum schienenengebundenen ÖPNV in kommunaler Baulast (sofern die Anlagen gleichzeitig Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitstellen) aus GVFG-Mitteln gefördert. Hierzu zählen auch zentrale Omnibusbahnhöfe.

Gelungen ist es auch, die Förderung des Bundes für den Bau und Ausbau von Straßenbahnstrecken, die bislang an die Ausführung als „besonderer Bahnkörper“ gebunden war, erheblich praxistauglicher zu gestalten. Zum einen gilt die Voraussetzung nur noch für den „überwiegenden Teil“ der zur Förderung vorgesehenen Strecke. Zum anderen erfolgt eine Gleichsetzung des besonderen Bahnkörpers mit anderen geeigneten Bauformen oder „Fahrleitsystemen“, z. B. durch einen straßenbündigen Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe.



### **Fünftes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)**

Im Rahmen ihres Klimapakets hat die Bundesregierung eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2020 bis 2031 beschlossen. Insgesamt werden bis 2031 zusätzlich zu den bereits zugesagten Mitteln noch einmal 5,248 Mrd. Euro ausgereicht, hiervon 150 Mio. Euro im Jahr 2020. In den Jahren 2021 und 2022 folgen Tranchen in Höhe von 302,7 Mio. bzw. 308,1 Mio. Euro. Ausgehend vom zusätzlichen Betrag des Jahres 2023 in Höhe von rund 463,7 Mio. Euro werden diese zusätzlichen Mittel ab 2024 um jährlich 1,8 Prozent dynamisiert. Für die horizontale Verteilung unter den Ländern wird ein kombinierter Schlüssel aus „Kieler Schlüssel“ (Sockelbetrag nach § 5 Abs. 4 RegG) und Aufstockungsbetrag (§ 5 Abs. 7 und 8 RegG) für die ostdeutschen Länder und das Saarland angewandt. Nach der Novellierung des RegG wurde im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes auch die Regelung des § 37 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) angepasst. Dadurch ist sichergestellt, dass die Entwicklung der Trassen- und Stationspreise für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den in § 5 Abs. 3 RegG festgelegten Wert der Dynamisierungsrate von 1,8 Prozent begrenzt bleibt und die zusätzlichen Regionalisierungsmittel somit vollumfänglich zur Finanzierung zusätzlicher Betriebsleistungen zur Verfügung stehen.

### **ÖPNV-Rettungsschirm 2020**

Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde das RegG wenige Monate darauf erneut geändert. In den Wochen nach der Verhängung der umfangreichen Kontaktbeschränkungen am 22. März 2020 brach die Fahrgastnachfrage im ÖPNV um rund 85 Prozent ein. In der Folge gingen auch die Gesamteinnahmen der VU auf rund 40 Prozent des jeweiligen Vorjahreszeitraums zurück. Beim Barverkauf lagen die Einbußen bei rund 75 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat. Insoweit war es insbesondere der Treue von Abo-Kunden zu verdanken, dass die Einnahmeausfälle nicht noch höher ausfielen als ursprünglich angenommen. Hierzu haben auch gezielte Kulanzregelungen der Verbände oder entsprechende finanzielle Zusagen der Länder beigetragen. Insgesamt werden sich die Einnahmeausfälle in der Branche im Jahr 2020 trotz allem auf rund 3,2 Mrd. Euro bundesweit belaufen.

Auf Grundlage des am 14. Juli 2020 beschlossenen Gesetzes über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets (BGBl. I 2020, S. 1683) stellt der Bund den Ländern für den Ausgleich der durch die Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile insgesamt 2,5 Mrd. Euro an zusätzlichen Regionalisierungsmitteln zur Verfügung (§ 7 Abs. 1 RegG). Da die Verteilung dieser Mittel unter den Ländern zunächst nach dem Schlüssel aus dem Fünftens Gesetz

zur Änderung des RegG erfolgt, passen die Länder die ihnen vom Bund zugewiesenen Mittel einvernehmlich und in eigener Verantwortung an die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile an (§ 7 Abs. 5 RegG).

Die Umsetzung der Corona-Hilfe des Bundes erfolgte auf der Grundlage der Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen zum Ausgleich von Schäden im ÖPNV im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 („Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr“) vom 7. August 2020. Darüber hinaus wurde über die Verkehrsministerkonferenz (VMK) eine Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 vom 19. August 2020 verabschiedet. Mit der Muster-Richtlinie, die sowohl obligatorische als auch fakultative Regelungsbestandteile enthält, wurde sichergestellt, dass die Mittelausreichung in den Ländern im Wesentlichen gleich ausgestaltet ist, wenngleich es länderspezifische Unterschiede gibt.

Der VDV konnte den Mittelbedarf der Branche für 2020 gegenüber den politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern frühzeitig beziffern und fortlaufend an die aktuelle Pandemieentwicklung anpassen. Die VMK hat auch deswegen im September 2020 entschieden, den horizontalen Ausgleich der Bundesmittel entsprechend den pandemiebedingten Betroffenheiten bereits frühzeitig in Höhe von 75 Prozent der Schadenssummen vorzunehmen und diesen Ausgleich auf das unter Mitwirkung des VDV aufbereitete Einnahmeverlustszenario für das Jahr 2020 zu stützen.

Auch für das Jahr 2021 hat der VDV gemeinsam mit weiteren Branchenvertretern ein Ausfallszenario entwickelt und an die VMK übermittelt. Aufgrund der nach wie vor unklaren Situation ist noch im gesamten Jahresverlauf 2021 mit den Auswirkungen der Pandemie zu rechnen.

### **Dr. Sebastian Rhese**

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

# Mobilität während der Corona-Pandemie – Erkenntnisse aus neuen Daten

Die Corona-Pandemie beeinflusste fast im ganzen Jahr 2020 das Leben in Deutschland. Arbeit, Bildung und Freizeit fanden in weiten Teilen digital statt oder fielen aus, um Ansteckungen zu vermeiden. Dadurch sank die Nachfrage nach Mobilität. Wie viel weniger waren die Menschen unterwegs und wann wählten sie dabei andere Verkehrsmittel als vor der Pandemie? Keine einfache Frage! Zählsysteme erfassen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie Fahrgäste nur teilweise direkt und statistische Kennwerte aus Erhebungen vor Corona beschreiben nicht mehr die Zusammenhänge unter Pandemiebedingungen. Neue Datenquellen bieten zusätzlichen Einblick.

Die Corona-Pandemie hat viele Menschen direkt getroffen. Im Umgang mit dem Virus hat sich das Leben aller Menschen in Deutschland geändert. Krankheitsbedingte Ausfälle und Schließungen zur Vermeidung von Ansteckungen haben die Wirtschaftsleistung stark beeinträchtigt. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist im Jahr 2020 um 5,0 Prozent geschrumpft, fast so stark wie zuletzt in der Finanzkrise 2009. Auf dem Arbeitsmarkt endete mit einem Rückgang um 0,48 Mio. der stetige Anstieg der Erwerbstätigen über die letzten 14 Jahre. Zusätzlich lag die Zahl der Kurzarbeitenden von Januar bis Oktober durchschnittlich um 2,86 Mio. höher als in den Vorjahresmonaten.

## Personenverkehr

Der Verkehr ist als abgeleitete Nachfrage an die wirtschaftliche Entwicklung gekoppelt. In der Finanzkrise 2009 führte die Rezession trotzdem nicht zu einem Rückgang der Personenverkehrsleistung. Ein Grund dafür war der geringe Anstieg der Arbeitslosigkeit durch Kurzarbeit und Arbeitszeitausgleich. In der Corona-Pandemie drückte dagegen nicht nur der wirtschaftliche Einbruch die Verkehrsnachfrage. Hinzu kamen die direkten Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen zur Pandemieeindämmung. Durch Fernunterricht an Schulen und Hochschulen, mobiles Arbeiten und die Aufforderung, soziale Kontakte zu meiden, entfielen zahlreiche Fahrtzwecke.

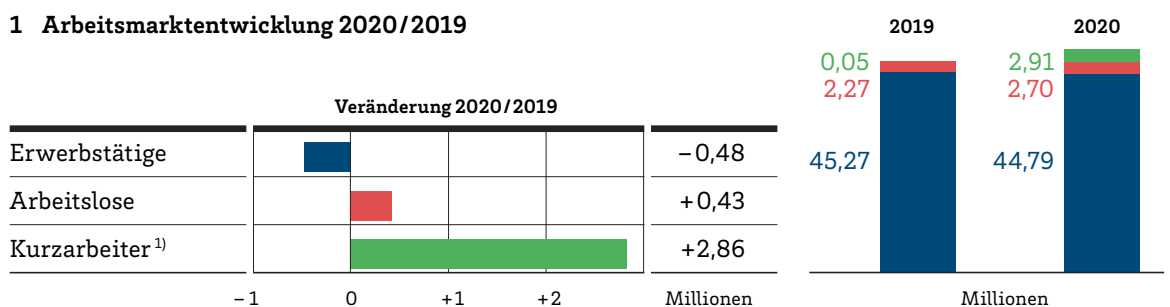
Es ist daher zu erwarten, dass die Verkehrsleistung im Jahr 2020 stärker gesunken ist als die Wirtschaftsleistung.

## Fernverkehr

Gut messbar ist der Rückgang im Fernverkehr mit der Eisenbahn. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist die Beförderungsleistung im zweiten Quartal um 75 Prozent eingebrochen; im dritten Quartal lag der Rückgang bei 40 Prozent (Quelle: Statistisches Bundesamt). Daten für das vierte Quartal liegen noch nicht vor; es ist jedoch wahrscheinlich, dass die Erholung vom zweiten zum dritten Quartal durch die Infektionslage und verschärfte Lockdown-Bedingungen gestoppt wurde.

Nicht so stark war der Einbruch des Autoverkehrs auf den Fernstraßen. Im April sank die Verkehrsmenge der Pkw auf den Bundesautobahnen um 55 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat, auf den Bundesstraßen um 40 Prozent (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)). Nach einer deutlichen Erholung während der Sommermonate Juli bis September, in denen die Verkehrsmenge weniger als 10 Prozent unter Vorjahresniveau lag, setzte ab Oktober ein erneuter Rückgang ein. Zum Jahresende im Dezember lag die Verkehrsmenge auf den Bundesautobahnen 32 Prozent unter dem Vorjahresmonat; auf den Bundesstraßen 24 Prozent.

## 1 Arbeitsmarktentwicklung 2020/2019



Quelle: Statistisches Bundesamt, Bundesagentur für Arbeit | <sup>1)</sup> Durchschnittliche monatliche Veränderung Januar bis Oktober (Juli bis Oktober 2020 geschätzt).

## Nahverkehr

Nahmobilität ist schwieriger messbar als der Fernverkehr. Im ÖPNV werden Fahrten nur teilweise mithilfe automatischer Systeme direkt erfasst. Weil Zeitfahrkarten während der Pandemie weiterhin abonniert bzw. gekauft, aber weniger genutzt wurden, liegen Parameter aus der Vor-Pandemie-Zeit tendenziell zu hoch. Gar nicht flächendeckend erfasst werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf Kreis- und Gemeindestraßen und der Radverkehr. Um zu verstehen, wie sich unser alltägliches Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie verändert hat, lohnt sich daher ein Blick auf neue Daten.

60 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln zur Arbeit in eine andere Gemeinde (Bundesagentur für Arbeit (BA), 2019) und bilden damit ein wichtiges Segment im Nahverkehr. Insgesamt ist ein Drittel aller Wege berufsbedingt: zur Arbeit, dienstlich oder zur Ausbildung (Mobilität in Deutschland (MiD), 2017). Wie einschneidend hat sich die Corona-Pandemie auf die Pendlerströme ausgewirkt? Um diese Frage zu beantworten, wertet das Statistische Bundesamt gezielt Mobilfunkdaten aus.

Gezählt werden Bewegungen über Gemeindegrenzen, die montags bis donnerstags zwischen 05:00 Uhr und 10:00 Uhr sowie 15:00 Uhr und 20:00 Uhr stattfanden. Im April-Lockdown wurde in 280 von 401 Kreisen ein Rückgang von mehr als 30 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gemessen. Nur in wenigen Großstädten wie München, Stuttgart und Frankfurt a. M. war der Einbruch stärker als 50 Prozent.

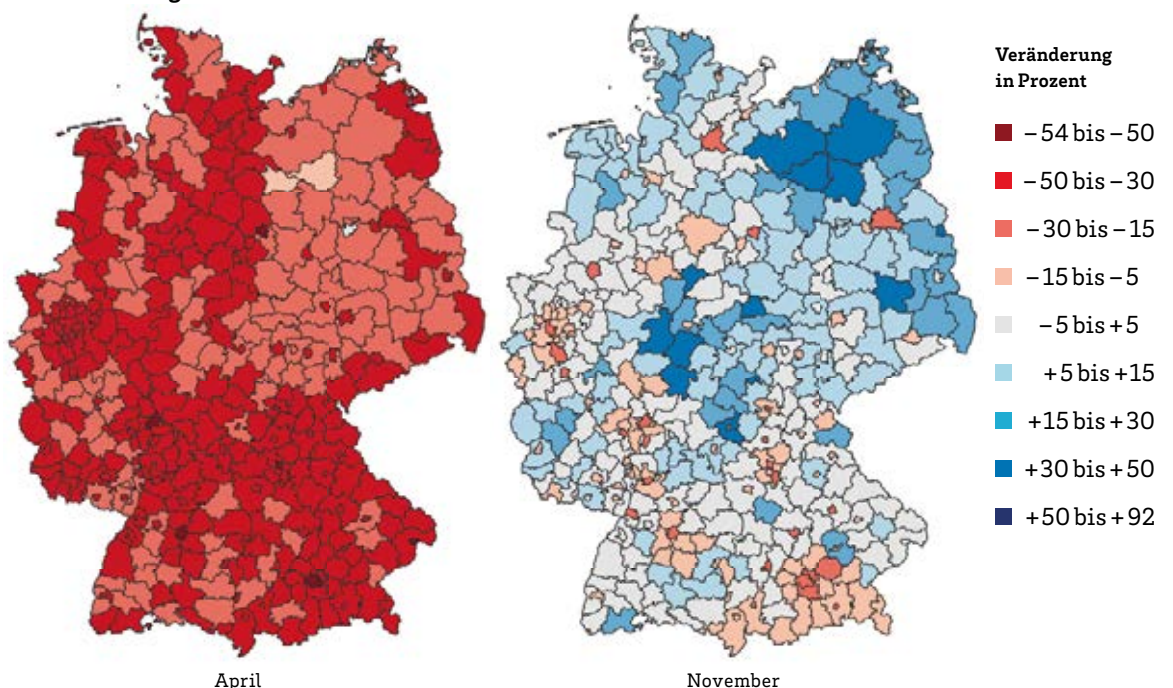
Daten für den Dezember-Lockdown liegen noch nicht vor; die Auswertung für den November zeigt jedoch an vielen Orten auch Anstiege der Mobilität im Vergleich zum Vorjahresmonat. Möglich ist, dass auch noch im November aus dem Aus- ins Inland verlagerte touristische Fahrten und Freizeitfahrten den Pendelverkehr überlagerten. Die schwierige Abgrenzung zeigt die methodische Herausforderung bei der Auswertung von Mobilfunkdaten zur Analyse bestimmter Wegezwecke.

Verkehrsmittel lassen sich anhand von Mobilfunkdaten bei Distanzen unter 50 km nicht zuverlässig unterscheiden. Wie sich die Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr während der Pandemie geändert hat, kann durch GPS-basiertes Tracking ermittelt werden.

Ein beispielhaftes Ergebnis stammt aus dem Forschungsprojekt MOBICOR und basiert auf einem Panel von 700 relativ jungen und großstädtisch geprägten Tracking-Teilnehmerinnen und -Teilnehmern. Durch lückenloses Tracking des Mobilitätsverhaltens zwischen Februar und Juni konnten Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl beobachtet werden.

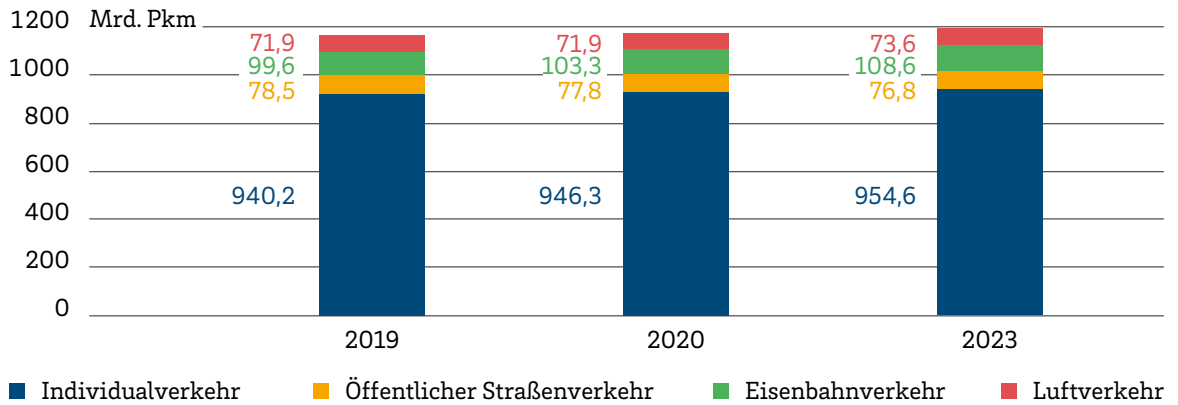
In der Ausgangsbasis dieses Panels machten die „vorwiegend ÖPNV“-Nutzerinnen und -Nutzer 25 Prozent aus. Im Lockdown zwischen März und Juni nutzte diese Gruppe weiterhin den ÖPNV, allerdings nicht mehr als vorwiegendes Verkehrsmittel. Bei 70 Prozent von ihnen war in dieser Zeit kein Hauptverkehrsmittel erkennbar, 30 Prozent wurden zu „hauptsächlich Auto“-Nutzern. Nach Ende des Lockdowns im Frühsommer wurde nur die Hälfte wieder zu „vorwiegend ÖPNV“-Nutzern.

## 2 Entwicklung der Pendlermobilität 2020/2019



Quelle: Statistisches Bundesamt | eigene Darstellung

### 3 Entwicklung Personenverkehrsleistung bis 2023 (in Mrd. Pkm)



Quelle: Intraplan Consult GmbH

#### Längerfristige Veränderungen

Wie wird sich die Corona-Pandemie längerfristig auf unser Mobilitätsverhalten auswirken? Solange Pandemiebedingungen den Alltag beherrschen, ist es nicht einfach, sich das Leben danach vorzustellen.

Möglicherweise werden zukünftig mehr Menschen (öfter) im Homeoffice arbeiten und nicht mehr (so oft) pendeln. Sollte sich der Luftverkehrsmarkt nicht vollständig von der aktuellen Krise erholen und Urlaubs- und Freizeitreisen auch mittelfristig aus dem Aus- ins Inland verlagert werden, könnten die Nachfrage im Fernverkehr mit der Eisenbahn und der Pkw-Verkehr steigen.

Die aktuelle Mittelfristprognose im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) prognostiziert für den Personenverkehr insgesamt eine Rückkehr auf

Vor-Corona-Niveau bis 2023 mit einem Wachstum um 2 Prozent im Vergleich zu 2019. Bei den einzelnen Verkehrsarten bleibt der öffentliche Straßenverkehr 2 Prozent unter der Verkehrsleistung von 2019 zurück; der Eisenbahnverkehr holt deutlich auf mit einem Plus von 9 Prozent. Zum Zeitpunkt der Aktualisierung der Sommerprognose im Oktober 2020 war allerdings noch nicht abzusehen, dass auch im Jahr 2021 weiter Pandemiebedingungen vorherrschen werden.

**Dr. Theresa Gutberlet**  
 Statistik  
 T 0221 57979-113  
 gutberlet@vdv.de

# Personenbahnen in der Pandemie: Vorerst nur teilweise gerettet

Die finanziellen Auswirkungen der Pandemie auf die Personenverkehre außerhalb des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind aus eigener unternehmerischer Kraft kaum tragbar; staatliche Unterstützung bewiese verkehrs- und umweltpolitische Weitsicht.

Die Mobilität von Menschen und Gütern gewährleisten, dabei gleichzeitig das Erreichen der Klimaschutzziele vorantreiben – diesem Anspruch können und wollen die Eisenbahnen gerecht werden. Bis zum Frühjahr 2020 sah sich die Branche, trotz fraglos vieler Verbesserungspotenziale, auf einem vielversprechenden Weg. Diese positive Entwicklung wurde durch die Covid-19-Pandemie abrupt, unvorhersehbar und unverschuldet unterbrochen.

In aller Regel ist Mobilität lediglich Mittel zum Zweck. Das heißt, wenn und soweit der Anlass für die Ortsveränderung entfällt, entfällt auch die jeweilige Fahrt. Dieser Zusammenhang zeigte sich bereits während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 mehr als deutlich.

Damit stellte sich rasch die Frage, ob und ggf. in welchem Umfang die Verkehre weiter angeboten werden sollten. Dahinter lagen sowohl unternehmensspezifische als auch übergeordnete Überlegungen.

In diesem Zusammenhang ist nachvollziehbar, dass der ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge möglichst ohne Abstriche weiterfahren sollte. Um die u. a. daraus folgenden Einbußen bei den Unternehmen auszugleichen, wurde ein „Rettungsschirm ÖPNV“ entwickelt (siehe hierzu Seite 40).

Keinesfalls jedoch darf vergessen werden, dass weitere Verkehre in vergleichbarer Weise Nachfrage- und Erlöseinbußen erlitten haben. Dies gilt in besonderem Maße für die Personenverkehre außerhalb des bestellten Nahverkehrs, also etwa regelmäßige Fernverkehre, Ausflugs- und Charterfahrten, Eventverkehre, besondere Angebote wie Nachtzugverbindungen und Autozüge, Verkehre kulturhistorischer Bahnen. Gemeinsamer Nenner dieser teils sehr unterschiedlichen Bahnen: Sie vermarkten ihre Leistungen ausschließlich auf unternehmerisches Risiko. Alle nachteiligen Effekte der Pandemie – von Nachfrageausfällen bis hin zu erhöhten Aufwendungen für Reinigung und Hygiene – schlugen unmittelbar auf die wirtschaftliche Situation dieser Unternehmen durch. Die Bahnen selbst haben nur begrenzte Möglichkeiten, auf ein derart verändertes Marktumfeld zu reagieren. So sind Kostenreduzierungen nur eingeschränkt möglich, die Erwartungen der Öffentlichkeit trotz unterschiedlicher

Finanzierungskulisse durchaus mit denen an den ÖPNV vergleichbar: Wer fahren muss, sollte dies auch während einer Pandemie können.

So haben die einzelnen Bahnen in Abhängigkeit ihrer betrieblichen und finanziellen Ausgangslage ihr Möglichstes versucht. Während einige Unternehmen, insbesondere die DB Fernverkehr, ein stabiles Grundangebot aufrechterhielten, haben andere Gesellschaften den Betrieb ganz oder teilweise eingestellt bzw. einstellen müssen. Den Bahnen entstehen ihre wirtschaftlichen Schäden nicht zuletzt daraus, dass ihre Kundinnen und Kunden das tun, was in der Pandemie unbedingt geboten ist: Generell möglichst wenige persönliche Kontakte pflegen, um das Infektionsrisiko gering zu halten. Auch Präsenzveranstaltungen, Sportwettbewerbe mit Publikum usw. sind daher weitgehend entfallen, Gruppenreisen und Ausflugsfahrten aus epidemiologischen Gründen zeitweilig untersagt.

So ist dem eigenwirtschaftlichen Verkehr ein großer Teil der Umsätze weggebrochen – daran änderte auch die zeitweise Entspannung im Sommer 2020 nichts. Die zahlreichen Stützungsmaßnahmen für die Wirtschaft jedoch sind für viele dieser Bahnen kaum oder gar nicht nutzbar. Umso dringlicher wäre es, ein hinreichend dimensioniertes und wettbewerbsneutrales Hilfsprogramm auch für eigenwirtschaftliche Verkehre zu schaffen: erstens kurzfristig zur Überbrückung, zweitens perspektivisch zur Unterstützung der Bahnen bei der Weiterentwicklung ihrer Geschäfte nach Abklingen der Pandemie. Hier wären insbesondere erheblich reduzierte Infrastrukturentgelte ein geeignetes Mittel.

Der akuten Zwangslage eines keineswegs unwichtigen Teils des Eisenbahnmarktes bisher nichts entgegenzusetzen, ist ein bedauerliches Versäumnis der Politik. Denn eines darf man ebenfalls nicht aus den Augen verlieren: Die Verkehrswende passiert nicht von selbst – sie ist auf engagierte Anbieter angewiesen.

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

# Gleisanschluss-Charta setzt erste Maßstäbe

43 Verbände und Vereine aus Industrie, Handel, Logistik und öffentlichen Einrichtungen haben mittlerweile die Gleisanschluss-Charta mitgezeichnet. Dieses breite Bündnis pro Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen erfreut sich großer Aufmerksamkeit in Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit. Die Vorschläge der Charta für bessere Rahmenbedingungen und Verkehrsverlagerung werden nun durch Arbeitsgruppen konkretisiert.

## **Gemeinsamer Aktionsplan der Charta-Verbände**

Die Charta hat insgesamt 53 Vorschläge unterbreitet, mit denen die Verkehre über Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen gesichert und gesteigert werden können. Die mitzeichnenden Verbände haben daraus 35 Vorschläge als besonders prioritär eingestuft und für deren Umsetzung einen gemeinsamen Aktionsplan erstellt.

## **Arbeitsgruppen konkretisieren Vorschläge**

Insgesamt 15 Arbeitsgruppen beschäftigen sich im Detail mit der Umsetzung des Aktionsplans. Die Ergebnisse werden in den weiteren politischen Dialog einfließen. Die zuerst gestarteten Arbeitsgruppen beschäftigen sich mit den Themen Finanzierung der vorgelagerten Infrastruktur, Gleisanschlussförderung, Bürokratieabbau und Anschluss an das Eisenbahnnetz. Die in der zweiten Stufe gestarteten Arbeitsgruppen haben die Themen trimodale/multimodale Logistikknoten, Digitalisierung/Automatisierung letzte Meile, Sicherung der Bedienung, gemischte kombinierte Verkehre (KV) und Wagenladungssysteme, multifunktionale Behältersysteme und Ladestellen auf der Agenda.

## **Gleisanschluss-Charta in Politik angekommen**

Erfreulicherweise sind Gleisanschlüsse und kundennahe Zugangsstellen wieder Gegenstand richtungsweisender Debatten in Politik und Wirtschaft. Die Gleisanschluss-Charta wird dabei häufig zitiert, sogar in der Arbeit des Deutschen Bundestages. Das hilft auch dem Einzelwagenverkehr (EV) und stärkt die gleisanschlussbezogenen Themen des „Masterplans Schienengüterverkehr“.

## **Positiver Einfluss auf Gleisanschlussförderung**

Die evaluierte Gleisanschlussförderrichtlinie berücksichtigt zahlreiche Vorschläge der Charta. Das betrifft insbesondere die Förderung der Erneuerung von Anlagen innerhalb des Anschlusses sowie der Anschlussweiche. Auch die Berücksichtigung von Zuführungs- und Industriestammgleisen ist ein großer Fortschritt.

## **Multimodale Standorte stärken**

Die Charta stellt klar, dass nicht jeder Kunde einen eigenen Gleisanschluss haben muss, sondern auch multimodale/intermodale Verkehre über Umschlagterminals und Ladestellen eine sinnvolle Lösung

darstellen. Mit der Verbesserung der Förderung multifunktionaler Umschlagterminals hat der Bund hier einen wichtigen Einstieg geschafft. Um multimodale Verkehre nachhaltig auszubauen, sollten aber auch Häfen, Güterverkehrszentren und Industrieparks als Logistikknoten, Bündelungspunkte und Heimat zahlreicher Gleisanschlüsse noch stärker in den Mittelpunkt verkehrspolitischer Aktivitäten gestellt werden.

## **Baustelle bleibt die vorgelagerte Infrastruktur**

Die Charta betont, dass die Vorhaltung von Infrastrukturen eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe ist. Insbesondere in der Fläche, wo die Auslastung geringer ausfällt, bedarf es nachhaltiger Finanzierungskonzepte. Bleiben diese aus, wird der SGV in der Fläche weiter schrumpfen und diese dem Lkw überlassen müssen. Die Folgen des jahrzehntelangen Ausblutens in der Fläche sind heute schon deutlich spürbar und werden sich ohne Gegensteuern noch weiter verschärfen. Zahlreiche Reaktivierungen von Strecken und Bahnhöfen sind aber ein gutes Zeichen, dass die Vorschläge zum Gegensteuern zunehmend in Politik und Wirtschaft angekommen sind.

## **Gleisanschluss-Charta als Dauerprogramm**

Die Charta soll keine Eintagsfliege sein, sondern sich zu einem dauerhaften verkehrspolitischen Programm entwickeln. Dabei helfen auch die verbändeübergreifend besetzten Arbeitsgruppen, in denen Bahnbranche, Verlager, Speditionen, Umschlagterminals, Kommunen, Standortbetreiber, Immobilienwirtschaft und Wissenschaft in einem strukturierten Dialog stehen. Diese Zusammenarbeit der Verbände stärkt auch die politische Lobbyarbeit pro Gleisanschlüsse und Zugangsstellen.

## **Sie möchten sich der Initiative anschließen?**

Unternehmen und Institutionen, die die Charta unterstützen möchten, können dies gern unter [www.gleisanschluss-charta.de](http://www.gleisanschluss-charta.de) erklären.

## **Georg Lennarz**

*Marktfragen Güterverkehr*

T 0221 57979-146

[lennarz@vdv.de](mailto:lennarz@vdv.de)

# Gleisanschlussförderung wird fortgesetzt – VDV-Engagement erfolgreich

Die Notifizierung des bundesdeutschen Programms zur Förderung des Gleisanschlussverkehrs durch die Europäische Kommission Ende des Jahres 2020 bildete den vorläufigen Abschluss intensiver Vorarbeiten und des Austauschs, an denen der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) maßgeblich beteiligt war.

Mit der vorliegenden Zustimmung der EU-Kommission zur Fortsetzung der Gleisanschlussförderung haben die Unternehmen der verladenden Wirtschaft, die im Fokus der Förderung stehen, die dringend notwendige Planungs- und Investitionssicherheit. Die Richtlinie gilt für die nächsten vier Jahre, beginnend ab dem 1. März 2021. Damit stehen weiteren Projekten zur Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene finanzielle Mittel des Bundes zur Verfügung, die maßgeblich dazu beitragen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs zu reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken.

## Zahlen/Daten/Fakten

Seit der Wiedereinführung der Gleisanschlussförderung im Jahr 2004, die der VDV seinerzeit maßgeblich initiiert hatte, konnten mittlerweile rund 175 Projekte erfolgreich realisiert werden. Damit ist die Gleisanschlussförderung das bisher erfolgreichste Instrument zur Verlagerung von Straßengüterverkehren auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene. Was jedoch bedeutet dies konkret? Real und nachprüfbar ist das bundesdeutsche Straßennetz im zurückliegenden Zeitraum um rund 7 Mio. Lkw-Fahrten entlastet worden. Der Umweltentlastungseffekt ist nachhaltig und mit mehr als 3,3 Mio. t CO<sub>2</sub>-Ersparnis pro Jahr und mehr als 7 Mio. eingesparten Lkw-Fahrten sehr erfolgreich. Zusammengefasst bleibt festzuhalten, dass mithilfe der Gleisanschlussförderung bisher ein Verkehrsvolumen von rund 120 Mio. t und eine Verkehrsleistung von 39 Mrd. tkm von der Straße auf die Schiene verlagert werden konnte.

Um die Bedeutung des Gleisanschlussverkehrs für den SGV insgesamt zu würdigen, findet sich die Thematik schließlich auch im „Masterplan Schienengüterverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Handlungsfeld 5 „Multimodalität stärken sowie Zugang zur Schiene sichern und ausbauen“ wieder. Auch hier wird der klare Wille zur Fortsetzung der Gleisanschlussförderung artikuliert.

## Neuerungen/Verbesserungen

Schon in der Vergangenheit ist es gelungen, im Rahmen der erfolgten Evaluierungen, Erfahrungen aus der unternehmerischen Praxis in die jeweils

neue Richtlinie aufzunehmen. Ohne den intensiven Austausch zwischen der unternehmerischen Praxis und der Genehmigungsbehörde wäre das nicht möglich gewesen. Hierzu zählen u. a. die Verlängerung der Laufzeit von bisher drei auf künftig vier Jahre und der Wegfall der Verpflichtung zur Vorlage einer selbstschuldnerischen Bürgschaft durch den Antragsteller bzw. die Antragstellerin.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen aus der Evaluierung werden künftig auch die Modernisierung, die Erneuerung und der Erhalt bestehender Gleisanschlüsse und die Förderung von Ersatzinvestitionen in die Gleisanschlussförderung aufgenommen. Darüber hinaus werden ab dem 1. März 2021 auch multimodale Anlagen einschließlich der zugehörigen Umschlaggeräte mit bis zu 80 Prozent gefördert. Nach einhelliger Meinung aus der unternehmerischen Praxis dürfte das zu einem zusätzlichen Schub und zur Akzeptanzerhöhung bei der verladenden Wirtschaft führen.

## Fazit

Die Gleisanschlussförderung des Bundes ist und bleibt eines der erfolgreichsten Instrumente der Umweltentlastung durch Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Mithilfe des erweiterten Förderkatalogs und der Ausweitung der Gleisanschlussförderung im Bundeshaushalt von bisher 14 auf künftig 34 Mio. Euro sind alle Voraussetzungen für die erfolgreiche Weiterentwicklung der Gleisanschlussförderung gegeben.

Darüber hinaus gilt es weiterhin, an der Bekanntheit und der leichteren Antragstellung/Abwicklung zu arbeiten. In diesem Zusammenhang ist der VDV bereits aktiv, mit dem Ziel, im Rahmen der Laufzeit der aktuellen Förderrichtlinie den Antragstellern Hilfestellungen anbieten zu können.

## Marcus Gersinske

*Ressourcenmanagement Eisenbahn*

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

# Zukunftssicherung durch Nachwuchsförderung im Eisenbahnverkehr startet!

Mit der dualen Berufsausbildung „Eisenbahner/-in im Betriebsdienst (EiB)“ werden der Eisenbahnbranche seit 1991 jedes Jahr hervorragend ausgebildete Fachkräfte zur Verfügung gestellt. Sie schafft die notwendigen Voraussetzungen, um dringend benötigte Nachwuchskräfte für die Eisenbahnbranche zu gewinnen.

## Ausgangspunkt/Hintergrund

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und inhaltlich veränderter Anforderungen des Ausbildungsberufsbildes ist eine Überarbeitung und Anpassung der Ausbildungsordnung dringend erforderlich. Der Grundstein für eine zukunftsorientierte und qualitativ hochwertige Berufsausbildung ist mit dem Ende 2020 beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) stattgefundenen Antragsgespräch der Sozialpartner gelegt. Grundlage für das notwendige Antragsgespräch waren die gemeinsam erarbeiteten Eckwertevorschläge „Eisenbahner im Betriebsdienst der Fachrichtung Lokführer und Transport (m/w/d)“ und „Eisenbahner in der Zugverkehrssteuerung (m/w/d)“.

Als wesentliche Neuerung bleibt festzuhalten, dass das heutige Strukturmodell mit zwei Fachrichtungen aufgegeben wird. Ein gemeinsamer Ausbildungsstart mit späterer Differenzierung entfällt. Gründe sind die mangelnde Zukunftsfähigkeit und das Auseinanderentwickeln der wesentlichen Inhalte der Berufsausbildung.

Damit kann die Feststellung in der Studie des Bundesinstituts für Berufsbildung (BiBB) aus dem Jahr 2017, dass ein Neuordnungsbedarf in der aktuell gültigen Berufsausbildungsordnung vom 15. Juli 2004 besteht, endlich umgesetzt werden. In dem Jahr der Betrachtungen befanden sich bundesweit insgesamt 2556 Auszubildende in der

Berufsausbildung zum EiB. Hiervon wählten 1128 Auszubildende die Fachrichtung „Fahrweg“ und 1428 die Fachrichtung „Lokführer und Transport“. Der überwiegende Anteil der in die Berufsausbildung gehenden Jugendlichen verfügt dabei über einen Realschulabschluss oder die Hoch- bzw. Fachhochschulreife.

## Inhalte/Schwerpunkte des Eckwertevorschlags

Künftig haben interessierte Schulabsolventinnen und Schulabsolventen schon zu Beginn der Ausbildung die Wahl, den „Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer und Transport (m/w/d)“ oder den „Eisenbahner in der Zugverkehrssteuerung (m/w/d)“ im Rahmen einer qualifizierten Berufsausbildung zu erlernen. Durch die Namensgebung wird einerseits die Zusammengehörigkeit zur „Berufefamilie“ deutlich, gleichzeitig aber auch auf die Unterschiede der künftig selbstständig agierenden Ausbildungsgänge hingewiesen. Um den zukünftigen Auszubildenden ein übergreifendes Verständnis für das „System Eisenbahn“ zu vermitteln, sind im Rahmen des Qualifikationskatalogs integrativ zu vermittelnde Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten vorgesehen. Diese beinhalten u. a. die Organisation des Ausbildungsbetriebes, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit sowie den Komplex digitalisierte Arbeitswelt.

## Fazit

Durch gemeinsame intensive Anstrengung ist es den Sozialpartnern gelungen, eine zukunftsorientierte Neuausrichtung der betrieblichen dualen Berufsausbildung im Eisenbahnverkehr zu realisieren. Jetzt gilt es, in den Anstrengungen nicht nachzulassen, sodass der Start der ersten Auszubildenden zum 1. August 2022 realisiert werden kann. Den künftigen Auszubildenden werden abwechslungsreiche Tätigkeiten sowie zahlreiche Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten in einem krisenfesten Umfeld geboten.

## Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de





# „Masterplan Schienengüterverkehr“: Stand der Umsetzung

Kurz vor der laufenden Legislaturperiode, im Juni 2017, wurde der „Masterplan Schienengüterverkehr“ als gemeinsame Programmatik von der Bundesregierung und dem Sektor zur Stärkung des SGV vorgestellt. Zeit also – kurz vor Ende der Legislatur –, auf die Umsetzung der insgesamt 66 Maßnahmen zu blicken, eine Zwischenbilanz zu ziehen und einen Ausblick auf die weiteren Schritte zu wagen.

Der „Masterplan Schienengüterverkehr“ ist als gemeinsame Initiative von Sektor und Politik entstanden. Er enthält 66 Maßnahmen und fünf Sofortmaßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbs- und Logistikfähigkeit des SGV. Mit dem Schienepakt vom Sommer 2020 wurde das Ziel, den Marktanteil der Schiene am Güterverkehr deutlich zu steigern, mit der Formulierung „mindestens 25 Prozent bis 2030“ weiter konkretisiert. Die Maßnahmen des „Masterplans Schienengüterverkehr“ können nach drei zentralen Handlungsfeldern strukturiert werden:

- Ausbau der Infrastruktur,
- Modernisierung des Sektors durch Innovationen Digitalisierung, Automatisierung und innovative Fahrzeugtechnik,
- Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird durch eine gemeinsame Arbeitsgruppe vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und vom Sektor verfolgt. Sie berichtet an den Runden Tisch Schienengüterverkehr, der den Prozess begleitet und bei Bedarf Empfehlungen für weitere Umsetzungsschritte ausspricht.

Der Masterplan war immer als Daueraufgabe über die laufende Legislaturperiode hinweg konzipiert. Dennoch ist festzustellen, dass zahlreiche Maßnahmen in den vergangenen Jahren umgesetzt worden sind oder dass deren Umsetzung nicht nur konzeptionell, sondern auch ganz praktisch eingeleitet wurde. Dies gilt nicht nur für die fünf hervorgehobenen Sofortmaßnahmen, sondern auch für zahlreiche weitere vereinbarte Vorhaben. Besonders hervorzuheben ist die Förderung der Trassenpreise durch den Bund, die bereits Mitte des Jahres 2018 gestartet wurde. Hierdurch wurde zum einen die preisliche Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen insbesondere gegenüber der Konkurrenz auf der Straße verbessert sowie die Innovationskraft der Unternehmen gestärkt. Auf Innovationen zielt auch das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ (Z-SGV), mit dem insgesamt 1 Mrd. Euro – jeweils zur Hälfte durch den Bund und die Unternehmen – für die zukunftsgerichtete Modernisierung des Sektors mobilisiert werden soll. Das Programm Z-SGV wurde im

Mai 2020 mit bundesseitig zunächst 30 statt 100 Mio. Euro/Jahr gestartet – hier ist also deutlich Luft nach oben. Mit Unterstützung aus dem Programm Z-SGV kann die Digitalisierung und Automatisierung der Zugbildung im Rangierbahnhof München-Nord – ebenfalls eine Sofortmaßnahme – realisiert werden. Weiterhin ist die Sofortmaßnahme „740-Meter-Netz“ mit 75 Einzelmaßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans aufgenommen worden. Erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt, bis Ende 2023 sollen 30 Prozent und bis Ende 2026 80 Prozent der Einzelmaßnahmen in Betrieb gehen. Die als Sofortmaßnahmen aufgenommenen unternehmerischen Beiträge zur Modernisierung des SGV, wie bspw. die Umstellung von Güterwagen auf lärm-mindernde Bremssohlen, die Entwicklung und Beschaffung von Hybridlokomotiven, die Ausrüstung von Weichen mit Sensorik sowie Initiativen von Verbänden und Unternehmen zur Personalgewinnung und -entwicklung, laufen oder sind bereits abgeschlossen.

Zahlreiche weitere der 66 Maßnahmen wurden gestartet. Insgesamt befindet sich der „Masterplan Schienengüterverkehr“ auf einem guten Weg, auch wenn für eine ganze Reihe von Maßnahmen und Projekten langer Atem und Ausdauer erforderlich sind. Das gilt bspw. für zahlreiche Infrastrukturvorhaben, die dem SGV dienen. Das gilt aber auch für eine Reihe von Digitalisierungs- und Automatisierungsvorhaben. So sind z. B. bei dem eminent wichtigen Schlüsselvorhaben zur europaweiten Einführung der Digitalen Automatischen Kuppelung (DAK) spürbare Fortschritte erzielt worden. Um ans Ziel zu kommen, müssen aber noch große Hindernisse beiseitegeräumt werden.

Nach vier Umsetzungsjahren soll nun eine erste Bilanz gezogen werden, mit dem Ziel, die Umsetzungsperspektive für die kommende Legislaturperiode neu zu justieren und zu schärfen, um so dem Ziel „25 Prozent bis 2030“ ein gutes Stück näher zu kommen.

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

# Arbeitsschutz und Betriebssicherheit im Betriebsregelwerk für Eisenbahnverkehrsunternehmen (BRW) vereint

Das BRW wird durch den Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) unter Berücksichtigung der Erfahrungen der anwendenden Unternehmen regelmäßig weiterentwickelt. Mit der Ende 2020 veröffentlichten Aktualisierung 5 wurden die Inhalte des Arbeitsschutzes aus den vollkommen überarbeiteten Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) in das BRW integriert. So wird die Übersichtlichkeit des Regelwerks insgesamt verbessert.

## **Aktuelle und harmonisierte Arbeitsschutzregeln**

Das Sachgebiet Bahnen im Fachbereich Verkehr und Landschaft der DGUV hat Ende 2020 unter Federführung der beiden Unfallversicherungsträger Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) und Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB) ein einheitliches Arbeitsschutzregelwerk für alle Eisenbahnen veröffentlicht: DGUV Information 214-089 „Verhaltensregeln für Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb“ und DGUV Information 214-090 „Tätigkeiten im Eisenbahnbetrieb – Regelungen für Unternehmerinnen und Unternehmer sowie andere Vorgesetzte“.

## **Integration der Arbeitsschutzregeln in das BRW**

Der AEB des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in intensiver und ins Detail gehender Beratung bereits seit 2014 die Zusammenführung der betrieblichen Regelwerke und der Arbeitsschutzregeln vorbereitet. Viele der im BRW bereits bisher enthaltenen Regelungen dienen sowohl dem sicheren Betrieb und dem Arbeitsschutz als auch der Wirtschaftlichkeit des Betriebes. Die ganzheitliche Betrachtung von Betriebssicherheit und Arbeitsschutz spiegelt sich auch bereits im europäischen Rechtsrahmen wider. Sicherheit und Gesundheit der Versicherten bei der Arbeit (Arbeitsschutz) werden wirksam gewährleistet, wenn dies als integraler Bestandteil des Bahnbetriebes betrachtet wird. Die Veröffentlichung der neuen DGUV Informationen bot nun den passenden Anlass für die Umsetzung der Integration beider Regelwerke.

## **Gemeinsame Erarbeitung**

Die Überarbeitung der Veröffentlichungen der DGUV begann im Jahre 2018. Hierzu wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe gebildet, bestehend aus Vertretern der VBG, der UVB und der VDV-Fachausschüsse. Von Beginn an bestand Einvernehmen zwischen VBG, UVB und VDV, die Arbeitsschutzregeln zu vereinheitlichen und zu aktualisieren sowie diese so zu gestalten, dass sie mit gleichem Inhalt und in einer zielgruppenorientierten Sprache sowohl in die DGUV Informationen als auch in das BRW aufgenommen werden können. Auf Basis der bestehenden Inhalte im bisherigen Arbeitsschutzregelwerk sowie im betrieblichen Regelwerk

der Unternehmen wurden die DGUV Informationen und die Aktualisierung 5 zum BRW erarbeitet. Die Fachgremien des VDV wurden regelmäßig beteiligt und hatten wesentlichen Einfluss auf die Arbeit in der Arbeitsgruppe. Nach Fertigstellung der Entwürfe wurde für das BRW im Sommer 2020 das Umfrageverfahren („Gelbdruckverfahren“) durchgeführt. Die abschließende Veröffentlichung erfolgte nach der Freigabe im AEB und in den VDV-Eisenbahn-Verwaltungsräten.

## **Vorteile für die Branche**

Durch die gemeinsame Arbeit der VDV-Fachgremien und der Unfallversicherungsträger konnten die bisherigen Arbeitsschutzregeln modernisiert und gleichzeitig praxisgerechter und anwenderfreundlicher gestaltet werden. Unterschiedliche Regelungen zu gleichen Sachverhalten, einerseits im betrieblichen Regelwerk und andererseits in den DGUV Informationen, wurden erkannt und durch branchenweit abgestimmte Formulierungen ersetzt (z. B. Regelungen zum Kuppeln, zur Fahrwegbeobachtung, zur Postensicherung). Das war dringend geboten und erhöht die Rechts- und Handlungssicherheit für die Unternehmen und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb erheblich. Zudem ist eine integrierte Bereitstellung der Regeln im BRW für die Beschäftigten mit weniger Aufwand verbunden als die Ausgabe zweier getrennter Regelwerke (BRW und Arbeitsschutzregelwerk). Etwaige Änderungen zu Arbeitsschutzinhalten werden auch in Zukunft stets zwischen dem VDV und der DGUV abgestimmt, um den nun erreichten Gleichklang zu erhalten.

## **Götz Walther**

*Eisenbahnbetrieb*  
T 030 399932-13  
walther@vdv.de

# Sicherer Fahrbetrieb auf eingleisigen Strecken

Das Schutzziel, Zugkollisionen zu vermeiden, ist im Rahmen der Gestaltung der Eisenbahnsicherheit von hoher Bedeutung. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die eine Streckenreaktivierung oder Streckenmodernisierung beabsichtigen oder Mehrverkehre auf die Schiene setzen, müssen angemessene Entscheidungen für die Umsetzung dieses Schutzziels treffen. Die VDV-Schrift 752 gibt Empfehlungen zu geeigneten Betriebsverfahren auf eingleisigen Strecken.

## Anlässe

Die VDV-Schrift 752 (2. Auflage, Stand 2004) ermöglicht es, anhand einer Punktebewertung das betriebliche Belastungsprofil einer Strecke einzustufen. Darauf aufbauend gibt sie Empfehlungen für das Betriebsverfahren (Zugleitbetrieb oder Zugmeldebetrieb) und zur Notwendigkeit eines Gegen- und Folgefahrerschutzes in Form von technischen Einrichtungen (das sind keine Signalanlagen), einfachen oder vollwertigen Signalsystemen. Die Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) im Jahr 2012 nach einem folgenschweren Unfall in Hordorf (Sachsen-Anhalt) erzwang die weitere Ausrüstung von im Zugleitbetrieb betriebenen eingleisigen Nebenbahnen mindestens mit technischen Einrichtungen, die eine Abfahrt zur Unzeit verhindern können.

Am 22. Januar 2020 standen sich im Bahnhof Griesen (Bayern) zwei Züge auf gleichem Gleis gegenüber. Das schnelle Handeln der Triebfahrzeugführenden und das gute Bremsvermögen der Triebwagen vermieden eine Kollision. Die Untersuchung der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) ergab, dass der Streckenabschnitt nicht mit einem Streckenblock oder einer technischen Einrichtung ausgerüstet war, durch welche eine weitere Zufahrt im Falle eines bereits belegten eingleisigen Streckenabschnitts verhindert worden wäre. Die dort nicht vorhanden gewesene Sicherungstechnik ist eine Konsequenz einer noch bestehenden Regelungslücke in der EBO.

## Revision und Anwendung der VDV-Schrift 752

Die vorgenannten Anlässe gaben Impulse, die VDV-Schrift 752 einer Überarbeitung zu unterziehen. Im Verlauf von Untersuchungen zu Reaktivierungsvorhaben macht es Sinn, im Bereich der Variantendiskussion eine einfach handhabbare Schrift zu haben, mit deren Hilfe das Betriebsverfahren diskutiert und der Aufwand für die sicherungstechnische Ausrüstung abgeschätzt werden kann. Überdies wird damit eine Hilfestellung für die Abschätzung der Betriebskosten gegeben. Zugleitbetrieb im Zusammenwirken mit technischen Einrichtungen wird auch bei vielen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebenen Bahnen durchgeführt. Aus der Branche liegen überdies zahlreiche Erfahrungen zu technischen

Einrichtungen zur Unterstützung des Zugleitbetriebs unterschiedlicher Hersteller und Varianten vor. Daher wurde die VDV-Schrift 752 in der Überarbeitung um einen informatorischen Teil erweitert, der die Funktionsweisen auf dem Markt erhältlicher Systeme beschreibt. Hierdurch wird es den Bahnen ermöglicht, die Eignung eines Systems hinsichtlich der vorhandenen Streckentopologie bzw. dessen Eignung je nach Verkehrsart abzuschätzen.

## Zugmeldebetrieb ohne Streckenblock

Seitens der DB Netz AG wurden bundesweit mehr als 60 Strecken identifiziert, welche im Zugmeldebetrieb ohne Streckenblock betrieben werden und wo zugleich Reisezüge verkehren, darunter auch die bereits genannte Strecke zwischen Griesen und Reutte (Tirol). Einige dieser Strecken werden durch eine Infrastrukturgrenze zu nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) durchschnitten. Dieses war Anlass, im Rahmen einer Arbeitsgruppe Vorgaben zu erarbeiten, die ebenfalls im Rahmen der Überarbeitung in die VDV-Schrift 752 eingepflegt werden. Zwischenzeitlich ist parallel ein Lastenheft für eine technische Einrichtung erstellt worden, welche nach einer wirtschaftlichen Abwägung alternativ zu einem nachzurüstenden Streckenblock eingebaut werden kann und parallel zur vorhandenen Sicherungstechnik in den angrenzenden Bahnhöfen wirkt. Ein Pilotprojekt ist bei der DB AG auf der Südostbayernbahn (SOB) beabsichtigt.

## Gelbdruckverfahren

Die Branchenbeteiligung am Gelbdruck zur überarbeiteten VDV-Schrift 752 wurde zwischenzeitlich abgeschlossen. Die durchweg konstruktiven Vorschläge werden in der hierfür unter Regie des Ausschusses für Eisenbahnbetrieb (AEB) eingerichteten Arbeitsgruppe bearbeitet. Nach entsprechender Freigabe ist mit der Veröffentlichung in diesem Jahr zu rechnen.

## Dietmar Litterscheid

Eisenbahnbetrieb

T 0221 57979-151

litterscheid@vdv.de

# Das Eisenbahnregulierungsgesetz: Packen wir's an

Es ist noch recht jung, unser Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Am 2. September 2016 trat es in Kraft. Doch wenn es im Koalitionsvertrag heißt: „Wir werden das Eisenbahnregulierungsrecht evaluieren“, ist dies Grund genug, die Bundesnetzagentur (BNetzA) bereits zwei Jahre nach dem Inkrafttreten um ihren Erfahrungsbericht und im Anschluss daran den Sektor um seine Einschätzung zu bitten. Die Anregungen waren Grundlage für den Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts, der aktuell als Gesetzentwurf der Bundesregierung mit Stand vom 22. Januar 2021 vorliegt.

In der Tat war das ERegG in Teilen an zwischenzeitlich in Kraft getretenes europäisches Recht sowie an die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs anzugleichen. Zudem sollten Rahmenverträge wieder attraktiver gemacht und es sollte mit einer Erprobungsklausel dem auf einem integralen Taktfahrplan fußenden Deutschlandtakt perspektivisch der Weg geebnet werden. Auf die Ausgestaltung des Gesetzentwurfs hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einmal mehr mit seinen praxisorientierten Anregungen Einfluss nehmen können:

- Für regulatorische Ausnahme- und Befreiungstatbestände werden örtliche und regionale Schienennetze anhand der Streckenlänge definiert. Allerdings sind ein Netz oder Schienennetz die gesamten Eisenbahnanlagen, die von einem Betreiber von Eisenbahnanlagen betrieben werden. Um zu vermeiden, dass nach Addition mehrerer selbstständiger Strecken bzw. Netze eines Betreibers Ausnahmen und Befreiungen insgesamt nicht mehr in Anspruch genommen werden können, stellt das ERegG nunmehr – einer Anregung des VDV folgend – auf „zusammenhängende“ Schienennetze ab: Jedes zusammenhängende Schienennetz wird separat betrachtet.
- Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) müssen auch vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen abbilden. Die jedes Mal erforderliche Aktualisierung der NBS nebst Einbindung der BNetzA sorgt bei situativ angesetzten Arbeiten an der Infrastruktur für Schwergang. Der Abhilfeschlag des VDV wurde vollumfänglich aufgegriffen: Informationen über kurzfristig bevorstehende, vorübergehende Einschränkungen der angebotenen Leistungen und über vorübergehende Kapazitäts- und Nutzungsbeschränkungen müssen nicht in die NBS aufgenommen werden, wenn die Zugangsberechtigten auf anderem Wege über diese Einschränkungen informiert werden.
- Schienennetz-Nutzungsbedingungen sollen künftig ohne Einhaltung von Fristvorgaben geändert und in Kraft gesetzt werden können,

wenn ein Einhalten der jeweiligen Fristvorgaben eine wesentliche Beeinträchtigung von Zielen der Regulierung gemäß § 3 ERegG darstellen würde. Dies allerdings nur in Fällen einer besonderen Eilbedürftigkeit. Um auch das unternehmensübergreifend weiterentwickelte betrieblich-technische Regelwerk ohne Einhaltung von Fristvorgaben unterjährig in Kraft setzen zu können, hat der VDV angeregt, auf das Tatbestandsmerkmal der besonderen Eilbedürftigkeit zu verzichten und die Begründung um Ausführungen zur Eilbedürftigkeit zu bereinigen. Der vom VDV dazu unterbreitete Formulierungsvorschlag wurde eins zu eins übernommen, die Begründung wurde angepasst.

- Betreiber einer Wartungseinrichtung waren bis zum 31. Dezember 2020 von bestimmten regulatorischen Vorgaben ausgenommen. Sämtliche Ausnahmetatbestände sollten – nicht zuletzt vor dem Hintergrund europarechtlich eingegrenzter Spielräume – dauerhaft entfallen. Der VDV hat einmal mehr argumentiert, dass Betreiber von Wartungseinrichtungen ganz überwiegend in einem von Wettbewerb geprägten Markt tätig sind. Jedenfalls in Bezug auf die Ermittlung der Entgelte seien Restriktionen unangebracht. Dem Petition des VDV wurde Rechnung getragen: Betreiber einer Wartungseinrichtung können wie bisher ihre Entgelte ohne regulatorische Zwänge ermitteln.
- Zahlreiche Bußgeldvorschriften – ein Novum in diesem Rechtsbereich – wurden auf gleich fünf (!) Seiten Text ausgebreitet. Der VDV hat sich entschieden gegen ein derart unnötiges Ansinnen ausgesprochen. Die Bußgeldvorschriften wurden in Gänze wieder gestrichen.

Mit diesen und weiteren Anpassungen werden europarechtlich zugestandene Spielräume weiter optimiert.

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

# Europäischer „Green Deal“: Die Schiene als wichtiger Baustein zum Erreichen der Klimaziele

Neben der Bewältigung der Corona-Krise stand 2020 der europäische „Green Deal“ im Fokus der Europäischen Kommission. Mit ihrer grünen Wachstumsstrategie steckte sich die Kommission ambitionierte Ziele für den Klimaschutz. Dabei sieht sie die Schiene klar als Teil der Lösung an und macht 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“.

## Verschärftes Klimaziel für 2030

Im Dezember 2020 einigten sich die EU-Mitgliedstaaten auf ein verschärftes europäisches Klimaziel. Der Ausstoß von Treibhausgasen soll demzufolge bis 2030 um mindestens 55 Prozent unter den Wert von 1990 sinken. Die Einigung gilt als ein wichtiger Schritt, um das im „Green Deal“ verankerte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Im Verkehrssektor müssten dafür laut Kommission bis 2050 die Treibhausgasemissionen um 90 Prozent gesenkt werden. Zum Erreichen dieses Ziels spielt die Verkehrsverlagerung auf die Schiene, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, eine zentrale Rolle. Durch Elektrifizierung und den Einsatz von Wasserstoff soll der Schienenverkehr zudem noch nachhaltiger werden.

## Meilensteine für den Schienenverkehr

In der neuen europäischen Mobilitätsstrategie von Dezember 2020 konkretisiert die EU-Kommission ihre Ziele für den Schienenverkehr, der in Zukunft eine stärkere Rolle übernehmen soll:

- Verdopplung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Schiene bis 2030 und Verdreifachung bis 2050;
- Zunahme des SGV um 50 Prozent bis 2030 und Verdopplung bis 2050;
- gleichberechtigter Wettbewerb zwischen intermodalem Schienen- und Schiffsverkehr sowie dem reinen Straßenverkehr innerhalb der EU bis 2030.

Mit der Vollendung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sollen die Verbindungen entlang der Hauptkorridore verbessert werden. Vor allem im Güterverkehr will die Kommission vermehrt auf neue Technologien wie die Digitale Automatische Kupplung (DAK) und Automatisierung setzen. Im Personenverkehr soll das Reisen per Zug durch mehr digitale Möglichkeiten beim Ticketkauf sowie die beinahe abgeschlossene Überarbeitung der Fahrgastrechte attraktiver werden.

## Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung

Zur Verwirklichung dieser ambitionierten Ziele legt die Kommission 2021 einen Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Schienenverkehr. Im dritten Quartal plant die Kommission die Vorlage eines Vorschlags zur

Überarbeitung der TEN-V-Verordnung (Verordnung (EU) Nr. 1315/2013). Damit soll das Netz an neue Technologien angepasst und der intermodale Verkehr gestärkt werden. Für den gleichen Zeitpunkt kündigte die Kommission außerdem die sog. Initiative EU 2021 für Korridore im Schienenverkehr an. In diesem Zusammenhang soll zum einen die Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore (Verordnung (EU) Nr. 913/2010) überarbeitet werden. Zum anderen soll ein Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs (SPV) auf Fernstrecken und grenzüberschreitenden Strecken veröffentlicht werden. Der Aktionsplan soll auf den bisherigen Bemühungen der EU-Mitgliedstaaten aufbauen, neue bzw. schnellere Zugverbindungen zwischen europäischen Städten zu schaffen.

Für 2022 sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verwaltung und Koordinierung des internationalen Schienenverkehrs geplant, ggf. durch überarbeitete Vorschriften für die Kapazitätszuweisung und die Erhebung von Infrastrukturentgelten. Außerdem soll der Rechtsrahmen für den Austausch interoperabler Daten im Schienenverkehr (z. B. European Rail Traffic Management System (ERTMS)) überprüft werden.

## Europäisches Jahr der Schiene 2021

Auch symbolisch bekennt sich die Kommission zur Schiene. Als Teil des „Green Deals“ schlug sie im März 2020 vor, 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“ zu erklären und damit die Schiene als nachhaltigen, innovativen und sicheren Verkehrsträger hervorzuheben. Der Vorschlag stieß auf breite Zustimmung und wurde im Dezember 2020 vom Rat der EU und vom Europäischen Parlament angenommen. Im Europäischen Jahr der Schiene werden in ganz Europa Veranstaltungen und Kommunikationskampagnen stattfinden, um die Bahnen in das öffentliche Bewusstsein zu rücken und damit zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene beizutragen. Neben vielen anderen Akteuren wird auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) diese Gelegenheit nutzen, um auf die Vorteile der Schiene aufmerksam zu machen.

## Lucie Petersen

*Europäische Eisenbahnangelegenheiten*

T 0032 2 663 6625

[petersen@vdv.de](mailto:petersen@vdv.de)

# Einführung von ETCS in Deutschland: Eine Herkulesaufgabe für die gesamte Eisenbahnbranche

Die umfassende Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (LST) des deutschen Eisenbahnnetzes durch flächendeckende Einführung des European Train Control Systems (ETCS) ist ein erklärtes Ziel der Bundesregierung. Die Steuerung der damit verbundenen Investitionen in Milliardenhöhe und die Gewährleistung einer reibungslosen Migration stellen die DB Netz AG, alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie auch alle an die DB Netz AG anschließenden Infrastrukturunternehmen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) vor große Herausforderungen.

## **Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit**

Die umfassende Modernisierung der teilweise noch aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts stammenden LST einschließlich der Umstellung der Zug-sicherung auf ETCS ist ein Schlüssel für eine durchgreifende Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen in den Verkehrsmärkten. Die Erwartungen der Politik und der Eisenbahnen sind dabei insbesondere:

- höhere Betriebsqualität,
- Kapazitätsgewinne,
- deutliche und langfristige Steigerung der Produktivität.

Diese Ziele können jedoch nur erreicht werden, wenn auch die mit dieser Modernisierung verbundenen großen Herausforderungen erkannt und gemeinsam bearbeitet werden.

## **Abgestimmte Umsetzungsstrategie**

Politik und Branche müssen sich auf eine langfristige gemeinsame Umsetzungsstrategie verständigen. Dabei ist die Finanzierung der damit verbundenen Investitionen über die öffentlichen Haushalte sicherzustellen. Die bundeseigenen und nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen sind hier gleichberechtigt zu behandeln. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass ETCS einen Teil der LST ins Fahrzeug verlagert. Somit sind auch die EVU in die öffentliche Finanzierung dieser Investitionen einzubeziehen: Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der EVU sind die zusätzlichen migrationsbedingten Kosten für die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen und für die Ausrüstung von Neufahrzeugen in einem öffentlichen Finanzierungsprogramm vollständig zu kompensieren. Neben der Finanzierung fällt einem Migrationskonzept in technischer und betrieblicher Hinsicht sowie zur zeitlichen und regionalen Steuerung der Migration eine große Bedeutung zu: Die Einführung von ETCS darf nicht zu neuen technischen oder betrieblichen Grenzen im deutschen oder im europäischen Eisenbahnnetz führen. Dies gilt insbesondere auch für regionale Strecken, für Strecken der NE sowie für Serviceeinrichtungen und deren Anbindung an das Netz. Die Fahrzeugausrüstung und die Umrüstung der Strecken auf ETCS müssen koordiniert werden. Dazu muss eine vollständige

Transparenz zum Zeitplan der Umrüstung einzelner Strecken bzw. Regionen bestehen. Für regionale Strecken ist die Wiederaufnahme der Entwicklung von ETCS-Regional und dessen Förderung erforderlich, um hier angemessene, dem verkehrlichen Umfeld angepasste und zukunftsfähige Technik zu entwickeln.

Mit anderen Worten: ETCS wird nur dann ein Erfolgsmodell, wenn alle Einzelbausteine aufeinander abgestimmt sind und eine umfassende Konzeption für das Eisenbahnsystem der Zukunft in technischer wie auch in rechtlicher Hinsicht besteht.

## **Fachliche Bearbeitung im VDV**

Als Branchen- und Fachverband der Eisenbahnen in Deutschland bringt sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf Bundesebene zu den oben angesprochenen Themen ein, z. B. durch das im Sommer 2020 aktualisierte Positionspapier zu ETCS und durch Beteiligung an den Arbeitsgruppen des Projektes „Digitale Schiene Deutschland“. Auf fachlicher Ebene wurde mit Fachleuten aus Mitgliedsunternehmen die Arbeitsgruppe ETCS-VDV gebildet; diese bearbeitet bspw.:

- Anforderungen an die Einheitlichkeit des ETCS in Deutschland,
- technische und betriebliche Konzepte für ETCS bei NE-Eisenbahninfrastrukturunternehmen (NE-EIU),
- rechtliche und organisatorische Fragen der Ausrüstung von NE-EIU mit ETCS,
- Gestaltung der Schnittstelle zwischen verschiedenen EIU bei ETCS-Ausrüstung,
- fachlicher Beitrag aus Sicht von EVU und NE-EIU zum „betrieblich-technischen Zielbild“ der DB Netz AG zu ETCS.

Darüber hinaus steht der Erfahrungsaustausch mit und zwischen Unternehmen, die bereits eine ETCS-Ausrüstung planen oder realisieren, auf der Tagesordnung.

**Martin Schmitz** · T 0221 57979-123 · schmitz@vdv.de

**Steffen Kerth** · kerth@vdv.de

**Dietmar Litterscheid** · litterscheid@vdv.de

**Georg Sinnecker** · sinnecker@vdv.de

**Götz Walther** · walther@vdv.de

---

# Technik und Normung

---

# Gemeinsame Beschaffung neuer Regionalstadtbahnen (Tram-Trains) – ein vielversprechendes Projekt

Seit Beginn der 1990er-Jahre werden Personenverkehre mit Regionalstadtbahn-Fahrzeugen (Tram-Trains) auf Strecken der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) erfolgreich durchgeführt. Für die Attraktivitätssteigerung, die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, die Modernisierung und die Erweiterung dieser Verkehrsaufgaben wurden gemeinschaftlich durch sechs Partner in Deutschland und Österreich neue Fahrzeuge ausgeschrieben. Mit diesem Milliardenauftrag mit über 500 Fahrzeugen einschließlich Optionen soll das weltweit nachgeahmte Karlsruher Modell in diesen Regionen (aus-)gebaut werden.

Bei dem Projekt handelt es sich um die umfangreichste Beschaffung von Tram-Train-Fahrzeugen seit Jahren. Zur Vorbereitung haben sich die Auftraggeber bereits im Juli 2017 zu einer Kooperation zusammengeschlossen und – mit Unterstützung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – ein gemeinsames Fahrzeuglastenheft entwickelt. Auf dieser Basis beabsichtigen die Auftraggeber, insgesamt bis zu 504 Tram-Train-Fahrzeuge (voraussichtlich 246 als Festbestellungen und bis zu 258 über Nachbestelloptionen) zu beschaffen.

Diese neuen Regionalstadtbahn-Fahrzeuge sollen im weltweit nachgeahmten Karlsruher Modell vor allem – neben dem Karlsruher Großraum und im Saarland – in der Neckar-Alb-Region um Reutlingen und Tübingen und in Linz und Salzburg in Österreich eingesetzt werden. Folgende Betriebe nehmen teil:

- Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK), Karlsruhe (73 Fahrzeuge fest / 52 Optionsfahrzeuge)
- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), Karlsruhe (75/73)
- Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (ZV RSBNA), Mössingen (30/57)
- Saarbahn Netz GmbH, Saarbrücken (28/21)
- Schiene OÖ GmbH, Linz (20/50)
- Land Salzburg, vertreten durch das Amt der Salzburger Landesregierung, Salzburg (20/5)

Der Umfang der Beschaffung beinhaltet die Entwicklung, Fertigung, Lieferung, Inbetriebnahme und Zulassung einer einheitlichen Tram-Train-Fahrzeugplattform mit betreiberspezifischen Varianten sowie die Instandhaltung über den gesamten Lebenszyklus von 16 Jahren plus zweimal eine Verlängerungsmöglichkeit um jeweils acht Jahre entsprechend dem Instandhaltungsvertrag. Der geschätzte Gesamtwert beläuft sich auf über 4 Mrd. Euro. Durch diese Großbestellung und eine gemeinsame Fahrzeuggrundform wollen die Betriebe bis zu 1 Mio. Euro pro Stück einsparen. Jetzt werden die Angebote der verschiedenen Hersteller

erwartet. Die Lieferung der Fahrzeuge ist zwischen 2024 bis 2032 vorgesehen, für weitere Fahrzeuge (Optionen) bis Ende 2035.

Durch die frühe Einbeziehung der Politik erfolgte hier eine weitreichende Unterstützung, vor allem der technischen Abteilungen. Die Vorteile einer Gemeinschaftsbeschaffung wurden schnell erkannt. Auch über die Landesgrenzen hinweg (Österreich) hat das funktioniert. Zusätzlich konnte die Finanzierung für den langen Beschaffungszeitraum sichergestellt werden.

Durch die gemeinsame Ausschreibung wird eine möglichst wirtschaftliche Beschaffung und Betriebsführung der Fahrzeuge unter Beachtung ihrer Lebenszykluskosten und ihrer Fahrgastfreundlichkeit erreicht und es werden Kooperationen bezüglich Ersatzteilen und der Instandhaltung ermöglicht. Durch den Fahrzeugliefer- und Instandhaltungsvertrag stellen Hersteller mit den Betreibern eine Einheit dar.

Mit der Beauftragung von Lieferung und Instandhaltung aus einer Hand werden der Werterhalt, die Verfügbarkeit und die Sicherheit der Fahrzeuge über deren gesamte Lebensdauer unter Nutzung der Fachkompetenz des Herstellers sichergestellt. Der Hersteller übernimmt für diese Zwecke einheitliche und umfassende Pflichten, sodass keine Lücken oder Schnittstellen zwischen den einzelnen Leistungen der Fahrzeuglieferung und -instandhaltung verbleiben und die Fahrzeuge für die Vertragsdauer in der vereinbarten Qualität für den Betrieb zur Verfügung stehen.

**Peter Haering**

*Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen*

T 0221 57979-140

haering@vdv.de



# Störfester Zugfunk – zu 100 Prozent

Spätestens seit der Frequenzauktion im Frühjahr 2019 sind die Mobilfunkbetreiber zur Verbesserung der Mobilfunkversorgung entlang der Eisenbahnstrecken verpflichtet. Nach Erfüllung dieser Pflicht durch Verwendung von 4-G- und 5-G-Technologie (LTE 900) sind je nach Ausrüstungsstand der Eisenbahnfahrzeuge Störungen des Zugfunks (GSM-R) zu erwarten. Zur Vermeidung dieser Beeinträchtigungen sind mehr als 10 000 Eisenbahnfahrzeuge mit mit sog. störfesten Zugfunk auszurüsten.

Unterbrechungen der Mobilfunkverbindung während einer Eisenbahnfahrt sind keine Seltenheit. Dies soll bald der Vergangenheit angehören. Die Mobilfunkunternehmen sind inzwischen verpflichtet, die Frequenzausleuchtung entlang der Eisenbahnstrecken hinreichend zu verbessern. Dies wird mit Verwendung von 4-G- und 5-G-Technologie erfolgen, was je nach Ausrüstungsstand der Eisenbahnfahrzeuge Störungen des Zugfunks erwarten lässt. Davon können mehr als 10 000 Eisenbahnfahrzeuge betroffen sein, deren Zugfunkgeräte historisch bedingt nach technischen Regelwerken konstruiert und genehmigt sind, in denen die nun relevante Funktechnologie noch nicht berücksichtigt war.

## Förderrichtlinie Zugfunk

Um solche Störungen ausschließen zu können, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 11. April 2019 eine Richtlinie zur Förderung der Umrüstung fahrzeugseitiger Zugfunkanlagen veröffentlicht. Diese sah vor, dass je umzurüstendem Zugfunkgerät eine Förderung bis zu 50 Prozent der Kosten, jedoch begrenzt auf 3.000 Euro, gewährt wird. Dieser Förderumfang wurde jedoch von vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nicht genutzt, da

- der maximale Förderbetrag insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) je nach Umrüstungsumfang und Stückzahl bei Weitem nicht 50 Prozent der Kosten deckt;
- für Güterverkehrsunternehmen die Schaffung eines verbesserten Mobilfunkempfangs keinen unmittelbaren wirtschaftlichen Nutzen darstellt;
- sich die Halter der Eisenbahnfahrzeuge nicht als Verursacher der potenziellen Probleme sehen und somit den Bestandsschutz einer Kostenbeteiligung vorziehen.

Zur Lösung dieses Interessenkonfliktes hat sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Zusammenarbeit mit anderen Verbänden, der DB AG und Mobilfunkunternehmen intensiv engagiert.

Das Ergebnis ist die am 16. Juli 2020 erfolgte Änderung der Förderrichtlinie, die eine Förderung

von bis zu 100 Prozent und je nach Umrüstungsumfang eine maximale Förderung von bis zu 30.000 Euro pro Zugfunkgerät vorsieht.

Der Förderzeitraum ist weiterhin sehr knapp bemessen und fahrzeuggenehmigungsrechtlich ist inzwischen das sog. Vierte Eisenbahnpaket anzuwenden. Daher hat der VDV zur Unterstützung des Eisenbahnsektors folgende Maßnahmen durchgeführt bzw. initiiert:

- Dokumentation zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für die Antragstellung im Falle eines erforderlichen Gerätetausches;
- Bereitstellung von Musterdokumenten für die fahrzeuggenehmigungsrechtliche Bearbeitung, abgestimmt mit der European Union Agency for Railways (ERA) und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA);
- zeitnahe Bereitstellung projektrelevanter Neuigkeiten durch Rundschreiben und Bekanntmachungen auf der Seite „Eisenbahn – Kommunikationsplattform – Fahrzeugtechnik“ im VDV-Mitgliederbereich;
- Gestaltung und Moderation des „Forums GSM-R Umrüstung“ zum sektorweiten Informationsaustausch als Initiative des projektbezogenen „Verbändedialogs“.

Dabei identifizierte kritische Punkte dienen und dienen dazu, mit den Projektbeteiligten erforderliche Verbesserungen zu erzielen. Dies sind z. B. die Beseitigung der Begrenzung des Förderhöchstbetrages zur Deckung von z. T. unerwartet hohen Einmalkosten für Fahrzeugbegutachtungen sowie die dringend notwendige Verlängerung des Förderzeitraums über den 31. Dezember 2021 hinaus. Diese Optimierungen sind aus Sicht des VDV unerlässliche Voraussetzungen für eine hundertprozentige Umrüstung des Fahrzeugbestandes, falls der „störfeste Zugfunk“ zum Fahrplanwechsel 2022/2023 in die Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG (NBN) aufgenommen werden soll.

## Michael Sikorski

*Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung*

T 0221 57979-165

sikorski@vdv.de

# ETCS-Einführung in Deutschland nimmt Fahrt auf

Die Eisenbahn-Fachausschüsse im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die das Thema European Train Control System (ETCS) / European Rail Traffic Management System (ERTMS) und die zahlreichen damit verbundenen Themen und Fragestellungen beschäftigt, organisieren die angemessenen Aktivitäten im VDV und innerhalb der Branche. Die Etablierung des neuen Fachausschusses für Leit- und Sicherungstechnik (ALST) im Bereich Eisenbahn war eine der dazu notwendigen Initiativen.

## **Neue Herausforderungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik**

Der ehemalige Unterausschuss Eisenbahnsicherungstechnik (UA EST) wurde zu einem Fachausschuss ALST, der jetzt den beiden Verwaltungsräten Schienengüterverkehr (SGV) und Personenverkehr mit Eisenbahnen (PVE) zugeordnet ist. Für die Überarbeitung der beiden VDV-Schriften 360 und 361 wurde Ende 2019 die Arbeitsgruppe „Planungsrichtlinie Leit- und Sicherungstechnik für nichtbundeseigene Eisenbahnen“ gegründet. Zum Thema ETCS wurden zwei Arbeitsgruppen eingerichtet. Dazu gehört die AG ETCS VDV, diese tagte bereits das erste Mal im Januar 2020 und ist fachbereichsübergreifend von den Eisenbahnfachausschüssen besetzt. Die Mitglieder der AG ETCS VDV sind auch in die verschiedenen Initiativen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Zusammenhang mit der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) eingebunden. Für die DSD-Teilpakete TP 1 bis TP 6 sind VDV-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Mitarbeitende aus Mitgliedsunternehmen des VDV benannt. Die AG ETCS VDV bearbeitet und spiegelt alle Aktivitäten des VDV gegenüber der DSD. In der AG ETCS NE werden die rein technischen Themen des ETCS-Roll-outs der DB und dessen Auswirkungen bei Betrieben der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) behandelt. Aus Kapazitätsgründen wurde Ende 2020 beschlossen, diese beiden ETCS-Arbeitsgruppen perspektivisch in einen UA des ALST zu überführen. Im UA Bahnübergänge wurde die Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE) in eine VDV-Schrift (363) überführt und an die aktuelle Situation angepasst. Die Veröffentlichung der BÜV NE erfolgte im Herbst 2020. Der UA BÜ ist bei der Fortschreibung unseres Positionspapiers „Modernisierung des deutschen Eisenbahnnetzes durch Digitalisierung und ETCS-Ausrüstung“ eingebunden gewesen. Die Veröffentlichung des Positionspapiers erfolgte im Juni 2020.

## **Bündelung und optimierte Koordination der Ressourcen als wichtiges Element zur erfolgreichen Bewältigung anstehender Aufgaben**

Für die gezielte Herangehensweise an die im ALST anstehenden Aufgaben haben sich deren Mitglieder im Vorfeld in drei informellen Arbeitssitzungen

zusammengetroffen und einen Arbeitsprogrammwurf erarbeitet. Dabei wurden auch grundsätzliche Herangehensweisen zur Bearbeitung der anstehenden Aufgaben identifiziert und festgelegt. Ein Ergebnis ist die Bearbeitung in agilen Arbeitsgruppen. Unsere VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen sollen schneller und flexibler bearbeitet werden können. Dazu werden diese modularer aufgebaut, um auch Teile unabhängig voneinander bearbeiten und veröffentlichen zu können.

## **Die Einbindung der NE-Unternehmen ist bei der ETCS-Einführung und ETCS-Weiterentwicklung alternativlos**

Der Entwurf eines Fragebogens zur Erfassung der NE-leit- und -sicherungstechnischen Infrastruktur bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wird aktuell erarbeitet. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse sollen in die Arbeit mit der DSD über unsere AG ETCS VDV einfließen. Die Anforderungen der NE an ETCS und die damit verbundene Technik und den Betrieb sollen dafür ebenfalls durch den Fragebogen erfasst werden. Die frühzeitige Einbindung der NE-Interessen in das Projekt der DSD kann mit den gewonnenen Informationen, wozu auch das durch Mitglieder der AG ETCS VDV entwickelte technische Zielbild NE zählt, erreicht werden.

## **Unterschiedliche Positionen zum Thema ETCS**

Bereits zu Beginn der ersten Arbeitssitzungen mit der DSD im Jahr 2020 wurde transparent, dass die NE-Belange aus VDV-Sicht noch nicht angemessene Berücksichtigung finden. In der derzeitigen Orientierungsphase besteht die Herausforderung darin, einen für die gesamte Branche zielführenden Weg und damit angemessene wirtschaftlich tragbare Lösungen für alle Beteiligten in der Branche zu finden.

**Georg Sinnecker**

*Zugsicherungstechnik*

T 0221 57979-134

sinnecker@vdv.de

# Corona-Pandemie 2020 – erfolgreiches betriebliches Krisenmanagement für Fahrgäste und Mitarbeitende

Die Corona-Pandemie hat die Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nicht unvorbereitet getroffen. Die Unternehmen waren bereits im Vorfeld des ersten Lockdowns Mitte März 2020 ausreichend sensibilisiert und aufgestellt. Die betrieblich umgesetzten Maßnahmen haben im Ergebnis dazu geführt, dass der öffentliche Personenverkehr kein erhöhtes Infektionsrisiko aufweist. Dies wird auch durch nationale wie internationale Studien belegt.

Die Corona-Pandemie hat die VDV-Mitgliedsunternehmen nicht unvorbereitet getroffen. Die Mitgliedsunternehmen waren im Vorfeld des ersten Lockdowns Mitte März 2020 bereits ausreichend sensibilisiert und aufgestellt, sodass sehr schnell notwendige betriebliche Maßnahmen im Rahmen des Krisenmanagements umgesetzt werden konnten.

Maßgeblich war hierbei sicher auch, dass

- die Mitgliedsunternehmen die Pandemieplanung seit 2009 in ihr betriebliches Notfall- bzw. Krisenmanagement aufgenommen haben,
- der VDV einen Sharepoint als Informationsplattform im Mitgliederbereich eingerichtet hat und
- die VDV-Fachausschüsse und -Unterausschüsse (UA) sehr schnell und kompetent beratend zur Verfügung standen.

Trotz großer wirtschaftlicher Einbußen und zusätzlicher Mehraufwendungen haben die Verkehrsunternehmen (VU) ihre Fürsorgepflicht gegenüber ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in einer vorbildlichen Weise wahrgenommen. Zeugnis hierfür ist allein die sehr geringe Anzahl an Corona-Infektionen unter den Mitarbeitenden insgesamt. Die für den Zeitraum März bis Oktober 2020 festgestellte Infektionsquote lag bei 0,29 Prozent der rückgemeldeten Mitarbeiteranzahl, während der bundesweite Wert der Gesamtbevölkerung mit 0,54 Prozent (Stand: 27. Oktober 2020) fast doppelt so hoch war.

Dieses Ergebnis zeigt auch sehr deutlich, dass der ÖPNV kein „Corona-Hotspot“ ist und die Ansteckungsgefahr im öffentlichen Nahverkehr äußerst gering ist. Es zeigt zudem, dass die betrieblichen Maßnahmen – trotz fehlender Maskenpflicht während des ersten Lockdowns (!) – erfolgreich zur Eindämmung des Corona-Virus beigetragen haben.

Durch die vorgenommenen betrieblichen Maßnahmen konnten die VU letztlich auch ihre gesetzlichen Verantwortlichkeiten als systemrelevante kritische Infrastruktur gegenüber der Gesellschaft aufrechterhalten.

Obwohl anfänglich selbst offizielle Stellen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes in ihren Veröffentlichungen empfohlen haben, Busse und Bahnen zu meiden, zeigen nunmehr auch andere nationale und internationale Studien, dass der ÖPNV kein erhöhtes Infektionsrisiko aufweist.



Nachdem in der ersten Phase der Pandemie die unternehmensinternen Krisenstäbe sehr häufig getagt haben, tagen sie seit Mitte 2020 im Wesentlichen nur noch anlassbezogen. Die Pandemie ist zum betrieblichen Alltag geworden.

Die Erfahrungen der VU mit der Pandemie werden in die bereits beschlossene Überarbeitung der VDV-Mitteilung 9040 „Influenza – Pandemieplanung in Verkehrsunternehmen“ (Stand: 8/2009) durch den UA „Arbeits- und Verkehrsmedizin“ des Ausschusses für Personalwesen (APW) einfließen.

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

# Klimaziele erreichen – Mobilitätswende benötigt mehr Umweltverbund und weniger Autofahrten

Die Ad-hoc-Gruppe „Urbane Mobilität“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) prüft im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und unter Leitung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms weiter beschleunigen lassen. Modellierungen zeigen, dass das Pariser Abkommen nicht nur durch emissionsarme Fahrzeuge umgesetzt werden kann, sondern ergänzend die Verkehrsnachfrage so zu gestalten ist, dass auch die gefahrenen Autokilometer reduziert werden.

Die deutsche Ratspräsidentschaft bringt kurz vor dem Jahreswechsel ein neues EU-Klimaziel: minus 55 Prozent Treibhausgase gegenüber 1990, zu erreichen bis 2030. Europa setzt sich wieder an die Spitze der Bewegung. Verkehrte Welt: Die bisherige Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emission in Deutschland für den Verkehrssektor zeigt im Vergleich zu 1990 im Gegensatz zu den ambitionierten Klimazielen bis heute keine Rückgänge auf.

Die Klimaziele sind staatsrechtlich mit sektoraler Verantwortung im Bundes-Klimaschutzgesetz aus dem Jahr 2019 verankert. Politik und Gesellschaft konkretisierten damit ihre Minderungsziele, um die weitere Erderwärmung zu stoppen. Die Zuordnung der Treibhausgase erfolgt nach dem Kyoto-Protokoll. Demnach werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Stromerzeugung dem Sektor der Energiewirtschaft zugeordnet. Elektrisch betriebene Schienen- und Kraftfahrzeuge generieren damit qua Definition keine Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) sinkt deshalb trotz deutlicher Zuwächse der Verkehrsleistung die CO<sub>2</sub>-Emission, da anteilig zunehmend Elektroautos berücksichtigt werden.

Eine fossile Energieversorgung des Verkehrssektors bspw. durch „Kohlestrom“ bleibt eine der Herausforderungen des Energiesektors. Zwar steigt auch der absolute Anteil regenerativer Energien, gleichzeitig steigt aber auch die Konkurrenzsituation, da weitere Sektoren wie „Gebäude“ oder „Industrie“ den Strombedarf erhöhen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die zunehmende regenerative Stromerzeugung räumlich und zeitlich nicht beliebig verfügbar sein wird und hohe Anforderungen an die Frequenz- und Spannungshaltung im Stromnetz bestehen. Das wird sich auch perspektivisch nicht ändern. Es wird auch über 2050 hinaus keinen Zustand des „Energieüberflusses“ geben. Der energieeffiziente öffentliche Verkehr (ÖV), der viele Menschen gleichzeitig befördern kann und hohe Wirkungsgrade hat, bietet auch nach einer Transformation mit mehr Elektroautos energetische Vorteile.

Die geschilderte definatorische Zuordnung der Treibhausgase gemäß Kyoto-Protokoll ist Basis der politischen Strategie: Die Energiewirtschaft und die Automobilindustrie stellen zunehmend regenerativ angetriebene Elektroautos zur Verfügung. Zusätzlich bietet ein gut ausgebauter Umweltverbund Alternativen. Kern ist es, Anreize für den Kauf emissionsarmer Fahrzeuge zu schaffen – und so alle Maßnahmen zur Verhaltensänderung, die auf Restriktionen wie Steuern und Gebühren beruhen, zu vermeiden.

Es stellt sich die Frage, ob dauerhaft auf eine unpopuläre, aber wirksame Mobilitätsbepreisung verzichtet werden kann. Im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat Prognos das Gutachten „Energiewirtschaftliche Projektionen und Folgeabschätzungen 2030/2050“ vorgelegt. Im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat das Öko-Institut das Gutachten „Treibhausgasminderungswirkung des Klimaschutzprogramms 2030“ erstellt. Der Sektor Verkehr erreicht mit der aktuellen Strategie gemäß Gutachter 125 bis 128 Mio. t Emissionsreduzierung. Zur Zielerreichung wird aber eine Treibhausgasreduzierung in Höhe von 95 Mio. t Treibhausgase benötigt – vor dem verschärften EU-Klimaziel.

Es wird in den Gutachten von einem Marktpreis der nationalen Emissionsrechte in Höhe von 125 bis von 180 Euro je t CO<sub>2</sub> ausgegangen. Zum Vergleich: Der nationale Emissionshandel startet mit einem festen CO<sub>2</sub>-Preis von 25 Euro/t im Jahr 2021, was umgerechnet auf eine „Straßenbenutzungsgebühr“ bei einem Mittelklasse-Pkw etwa 0,3 Cent pro Kilometer entspricht. Selbst eine Verzehnfachung des CO<sub>2</sub>-Preises wird die Autonutzung nicht reduzieren.

Es zeigt sich, dass die nationalen Ziele im Verkehr nur mit einer Antriebswende „hin zur Steckdose“, Effizienzsteigerungen des Verbrenners sowie Anreizen beim Fahrzeugkaufverhalten gerissen werden – selbst wenn das hochgesteckte politische Ziel von 7 bis 10 Mio. Elektroautos erreicht wird

(2020: 417 000 Elektroautos) und parallel zusätzlich enorme Effizienzsteigerungen der gesamten Auto- und Lastwagenflotte erzielt werden.

Die Konsequenz: Es müssen in der verbleibenden Zeitspanne Beiträge der Fahrzeugtechnik und ergänzend Verhaltensänderungen Ergebnisse liefern. Treibhausgasneutralität im Verkehr kann ernsthaft nur erreicht werden, wenn auch das Verkehrsverhalten im Gesamtverkehrssystem in den Blick genommen und systematisch auf Klimaschutz ausgerichtet wird. Unter Berücksichtigung der eingeschränkten Verfügbarkeit erneuerbarer Energien und einer erfolgskritischen Strategie, die nur auf Antriebstechnik und Anreize setzt, können die großen Potenziale einer Reduzierung der Verkehrsnachfrage und der Verlagerungen nicht außer Acht gelassen werden.

Um bis 2030 die von der Politik hoch anspruchsvollen Ziele zu erreichen, wird eine ergänzende Reduzierung der Pkw-Fahrleistung um etwa 10 bis 30 Prozent abgeschätzt. Diese Größenordnung ist nicht neu. Auch in der VDV-Studie „Deutschland mobil 2030“ (2019) ist eine zehnpromtente Reduzierung der Fahrleistung impliziert und unterstützt eine Verlagerung auf den ÖV. Das Gutachten des Umweltbundesamtes „Grundlagen für ein umweltorientiertes Recht der Personenbeförderung“ (2020) kommt bezogen auf 2050 zu der zentralen Aussage, dass für die Erreichung der Klimaschutzziele eine Verdopplung der Verkehrsleistung im ÖV im Jahr 2050 im Vergleich zu 2017 nötig ist – unter der Annahme, dass die Gesamtverkehrsleistung im Personenverkehr gleich bleibt, der motorisierte Individualverkehr (MIV) um 30 Prozent verringert wird und die Verkehrsanteile vom Umweltverbund übernommen werden – dabei zu drei Vierteln vom ÖV.

Richtig ist aber auch, dass es zur Reduzierung der Pkw-Fahrleistung intelligenter Instrumente bedarf, um die heutigen Autonutzungskosten durch eine ökologische und sozialverträgliche Reform der Steuern und Gebühren nahezu zu verdoppeln – so die Ergebnisse von Modellierungen. Es steht außer Frage, dass sinnvolle ökonomische Instrumente – in welcher Größenordnung auch immer – im Verkehrssektor einen Beitrag leisten können, weil sie umweltschädliches Verhalten verteuern und externe Kosten internalisieren. So können die Ziele gesteuert werden, die die Politik vorgibt.

Dabei geht es nicht darum, Mobilität einzuschränken, sondern die Mobilität mit weniger und anderem Verkehr zu ermöglichen. Deshalb ist das Angebot im Umweltverbund hochwertig auszubauen sowie im ÖPNV die Betriebskostenfinanzierung sicherzustellen, damit verlässlich attraktive Alternativen zum privaten Auto bestehen. Aufgrund von strukturellen Nachfrageveränderungen werden für den Fall eines Abklingens der Pandemie auch wieder ÖV-Kapazitäten zur Verfügung

stehen, um die CO<sub>2</sub>-Reduzierungsziele mit weniger Autoverkehr zu erreichen. Richtungweisend unterstützen vor allem die im Laufe des letzten Jahres verabschiedeten Veränderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Regionalisierungsgesetzes (RegG).

Als Ableitung der Wirkzusammenhänge der Klimaschutzziele folgte daraus 2020 ein weiteres Vortreiben der Mobilitätswende durch die Branche. Zwei Beispiele sind:

- Der Allgemeine VDV-Ausschuss für Planung (AfP) hat für die politische Awareness mit Unterstützung des Wissenschaftlichen Beirats das Positionspapier „Kurs halten: Bus & Bahn bleiben Motor der Mobilitätswende“ mit fünf Offensiven (Angebot, Infrastruktur, Finanzierung, Vernetzung und Planung) vorgelegt, das auch auf eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung abzielt. Neben dem Beitrag einer Emissionsminderung wird auf den volkswirtschaftlichen und kommunalen Nutzen, die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und mehr Lebensqualität für die Menschen hingewiesen.
- Des Weiteren ist auf Initiative der Agora Verkehrswende und mit Unterstützung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) in enger Zusammenarbeit mit dem Deutschen Städtetag (DST), dem Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB) und dem VDV die Studie „Ein anderer Stadtverkehr ist möglich“ entstanden. Für den ÖPNV wird gefordert, dass Bund, Länder und Kommunen die Unternehmen in der Krisenzeit mit Sonderförderprogrammen unterstützen, langfristig für eine solide Kofinanzierung aus Steuermitteln sorgen und neue Finanzierungsmodelle prüfen.

Langfristige Klimatrends werden nicht durch kurzfristige Krisen gebrochen. Mit Nachdruck weist der VDV darauf hin, dass trotz der starken wirtschaftlichen Belastungen, die eine Folge der Corona-Pandemie sind, weiterhin an den Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität festgehalten werden muss, wobei neben attraktiven Angeboten im Umweltverbund mit dem Rückgrat ÖV auch der Wert einer intelligenten Mobilitätspreisung herauszustellen ist.

**Dr. Volker Deutsch**

*Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement*  
T 0221 57979-130  
deutsch@vdv.de

# Bauliche Infrastruktur der Eisen- und Straßenbahnen

Der Ausschuss für Bahnbau (ABB) hat die VDV-Schrift 609 „Oberbauschweißen bei Nahverkehrsunternehmen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ und der Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) die VDV-Schrift 613 „Anlage und Pflege von Vegetationsflächen entlang der Schienenwege nichtbundeseigener Eisenbahnen“ veröffentlicht.

## Eisenbahn

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

Die Vegetationskontrolle begleitet die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) permanent. Neben der Vegetationskontrolle der Gleisanlagen spielt zunehmend die Vegetation neben den Gleisanlagen eine Rolle, da ungünstige Vegetationsentwicklungen in diesem Bereich den Bahnverkehr bei Starkwindereignissen negativ beeinflussen können. Dies haben die vergangenen Jahre anschaulich gezeigt. Im UA 2 des ATEI konnten die Arbeiten an der VDV-Schrift 613 trotz der coronabedingten Einschränkungen abgeschlossen und die Schrift veröffentlicht werden. Mit diesem Regelwerk soll den Eisenbahnen Hilfestellung bei der Gestaltung dieser Flächen gegeben werden, um einen möglichst störungsfreien Betrieb auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen gewährleisten zu können.

## Straßenbahn

Im ABB wurde die VDV-Schrift 609 veröffentlicht. Die umfangreichen Arbeiten konnten trotz der coronabedingten Einschränkungen mithilfe der digitalen Möglichkeiten erfolgreich abgeschlossen werden.

Die VDV-Schrift 609 Ausgabe 2020 ersetzt die bisherige VDV-Schrift 609 Ausgabe 1999. Seitdem gab es in Europa erhebliche Änderungen in der Normung sowie neue technische Entwicklungen, sodass die VDV-Schrift 609 einer Überarbeitung bedurfte.

Neben der inhaltlichen Aktualisierung weist die Neufassung der Schrift folgende Änderungen gegenüber der bisherigen Fassung auf:

- Die Gliederung wurde grundlegend neu gefasst und erweitert.

- Aufgrund der zwischenzeitlichen Weiterentwicklung wurden Themen, deren Bedeutung abgenommen hatte, kürzer gefasst und solche mit zunehmender Bedeutung ausführlicher behandelt.
- Einige Themen wurden neu aufgenommen.

Die entscheidenden aktuellen technischen Entwicklungen zeigen sich in der geforderten Qualifizierung von Schweißverfahren entsprechend der DIN EN ISO 15607 „Anforderung und Qualifizierung von Schweißverfahren für metallische Werkstoffe – Allgemeine Regeln“ in Verbindung mit der DIN EN ISO 15613 „Anforderung und Qualifizierung von Schweißverfahren für metallische Werkstoffe – Qualifizierung aufgrund einer vorgezogenen Arbeitsprüfung“.

Das mobile Abbrennstumpfschweißen ist nun auch im Nahverkehr zu einer sinnvollen Alternative für die anderen Schweißverfahren geworden und auch das Fülldrahtschweißen hat eine sehr große Verbreitung gefunden.

Eine weitere aktuelle Entwicklung ist die zunehmende Digitalisierung in verschiedenen Prozessen des Oberbauschweißens, wie z. B. die Verwendung digitaler Prüf- und Messtechnik, der Einsatz von Datenloggern zum Datenmonitoring sowie von automatisierter und dokumentierter Vorwärmung bei der Ausführung von Oberbauschweißarbeiten. Dem zunehmenden Einsatz von Kunststoffen im Oberbau wurde gleichfalls Rechnung getragen. Die bisherige enge Verflechtung mit den Verweisen auf das Regelwerk der DB Netz AG wurde mit der vorliegenden Neufassung weitgehend aufgegeben. Stattdessen erfolgte die Angleichung an europäisches Regelwerk mit Bezug auf die konstruktiven Besonderheiten des Nahverkehrs und der nichtbundeseigenen EIU.

**Peter Schollmeier**

Bahnbau

T 0221 57979-137

schollmeier@vdv.de

# Betriebliche Digitalisierung – Basis für die Bewältigung der Verkehrswende und des demografischen Wandels

Die Verkehrsunternehmen und -verbände stehen bis 2030 vor den großen Herausforderungen der Verkehrswende und des demografischen Wandels. Der Fachausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI) des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) entwickelt mit weiteren VDV-Fachausschüssen eine datengetriebene Kommunikations- und Datenarchitektur basierend auf Industrie 4.0 und Internet-of-Things“(IoT)-Technologien, um sowohl die betrieblichen als auch die unternehmensübergreifenden Abläufe zu verbessern.

## Herausforderungen der Verkehrsunternehmen

Der Klimawandel ist überall zu spüren, die Temperaturen steigen Jahr um Jahr und ganze Wälder fallen der Dürre zum Opfer. Eine Mobilitätswende zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist dringend notwendig und wird von der Bundesregierung vorangetrieben. Dies bedeutet, dass die Verkehrsunternehmen (VU) laut VDV-Studie bis zu 30 Prozent mehr Verkehrsleistung im Jahr 2030 anbieten müssen. Im Fernverkehr wird sogar mit einer 100-prozentigen Steigerung gerechnet.

Gleichzeitig müssen die Verkehrsunternehmen und -verbände den demografischen Wandel bewerkstelligen. Laut Untersuchungen des VDV müssen, ohne Berücksichtigung der Mobilitätswende, 50 Prozent der Fachkräfte bis 2030 wiederbesetzt werden. Damit verbunden ist in vielen Unternehmen ein großer Verlust des betrieblichen Wissens.

## Digitalisierung als Chance zur Effizienzsteigerung und Know-how-Sicherung

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen ist eine effiziente Gestaltung und Automatisierung betrieblicher Abläufe notwendig. Die Digitalisierung und die Nutzung moderner methodischer IT-Prozessanalyse unterstützen die Verkehrsunternehmen und -verbände bei der Verbesserung der betrieblichen Abläufe. Gleichzeitig ermöglicht die damit einhergehende Dokumentation die Sicherung des betrieblichen Wissens und erleichtert neuen Mitarbeitenden somit den Einstieg ins Unternehmen.

Für die Optimierung der Prozesse spielen Daten und deren Verfügbarkeit eine immer größere Rolle. Ablaufverbesserungen können teilweise erst durch die Nutzung von neuen Daten oder von Daten aus anderen Unternehmensbereichen erfolgen. Somit gewinnt die Sammlung und Bereitstellung von Daten für die VU einen immer größeren Stellenwert.

Der ATI unterstützt diese Digitalisierungsentwicklungen seit Jahren und erarbeitet zusammen mit weiteren VDV-Fachausschüssen, der Industrie

und Beraterinnen und Beratern Empfehlungen für die Nutzung von internetprotokollbasierten Schnittstellen auf Fahrzeugen in der VDV-Schriftenreihe 301 „Internetprotokoll-basiertes integriertes Bordinformationssystem IBIS-IP“ und für die Nutzung von Datenbrokern – basierend auf Industrie 4.0 und IoT-Technologien – in der VDV-Schriftenreihe 435 „Internet of Mobility“. Im Rahmen dieser Aktivitäten wurden im Jahr 2020 etablierte Kommunikationsdienste der VDV-Schrift 301 ergänzt, um z. B. Fahrzeuganzeigen mit Haltestellen-Abfahrtsinformationen zu ermöglichen. Weiterhin wurden die Anwenderdokumentation zur Konfiguration des Fahrgastinformationssystems als VDV-Mitteilung 3003 sowie Festlegungen für die Verkabelung und Kopplung von Informationsnetzen als VDV-Schrift 301-3 veröffentlicht.

Nach der Publikation der grundlegenden Dokumente der VDV-Schrift 435 wurden erste Datendefinitionen für die Nutzung in Datenbrokern entwickelt. Mit diesen Definitionen können nun herstellerunabhängige Anwendungen für das Anmelden von Fahrzeugen auf Umläufen sowie die örtliche und logische Positionsüberwachung von Fahrzeugen realisiert werden. Um den VU eine Lösung für die Bereitstellung von aktuellen Fahrzeugbesetzungsgraden bereitzustellen, wurden die Datenelemente für die Fahrgastzählung definiert. Eine Veröffentlichung der abgestimmten VDV-Schriftenreihe-435-Dokumente auf <https://knowhow.de> ist im ersten Quartal 2021 zu erwarten.

Die Arbeiten an den Daten- und Prozessbeschreibungen werden kontinuierlich fortgeführt und sind im VDV-Internetforum <https://forum.vdv.de> zu verfolgen. Die nächsten Themenschwerpunkte für 2021 liegen im Bereich der E-Bus- und Infrastruktur-Überwachung.

## Berthold Radermacher

Telematik, Informations- und Kommunikationstechnik  
T 0221 57979-141  
[radermacher@vdv.de](mailto:radermacher@vdv.de)

# Neue Standards beschreiben die Übertragung von Informationen zur Elektromobilität über definierte Schnittstellen

Immer mehr Verkehrsunternehmen (VU) sind dabei oder haben konkrete Pläne, bei der laufenden Erneuerung ihrer Busflotte Elektrofahrzeuge zu beschaffen. Die Planung und Durchführung ihres Einsatzes muss eine Vielzahl von Randbedingungen, wie z. B. die beschränkte Reichweite, berücksichtigen. Die Übertragung der dafür notwendigen Informationen zwischen Planungs-, Leit-, Betriebshofmanagement- und Lademanagementsystemen beschreiben die VDV-Schriften 452 und 463.

Mit dem zunehmenden Einsatz von Elektrobussen entsteht Bedarf für neue Schnittstellen, u. a. für eine Kommunikation zwischen

- Planungssystem und Leitsystem (Intermodal Transport Control System (ITCS)),
- Lademanagementsystem (LMS) und Betriebshofmanagementsystem (BMS) bzw. ITCS.

## VDV-Schrift 452 „Standardschnittstelle Liniennetz/Fahrplan“

Die Ladeoptimierung und der Umgang mit der beschränkten Reichweite von Elektrobussen erfolgen zu einem großen Teil bereits auf der planerischen Ebene: Beim Bilden der Umläufe und Dienste sowie bei der Einsatzplanung der Fahrzeuge und der Fahrerinnen und Fahrer werden die aus der E-Mobilität resultierenden zusätzlichen Parameter hinsichtlich des Nachladens an der Haltestelle oder im Betriebshof berücksichtigt:

- Ladestellen und Ladepunkte,
- Ladeprofile,
- Ladevorgänge.

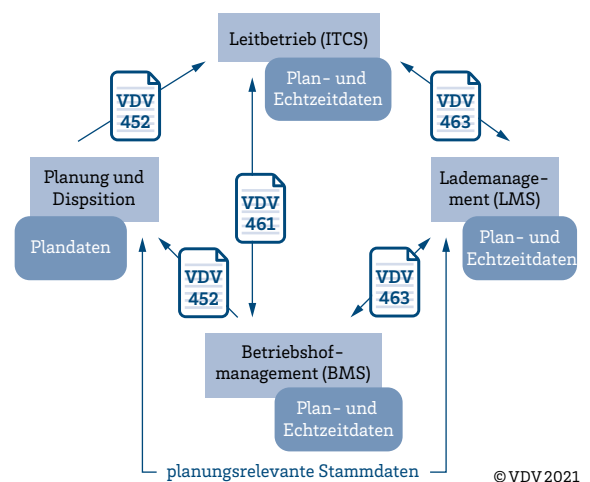
Der Disponent in der Leitstelle benötigt für seine Arbeit Unterstützung vom Leitsystem, und zwar mit den gleichen Informationen, die schon beim Erstellen der Planungsdaten verwendet wurden. Diese sollen nur einmal im Planungssystem erfasst werden. Zu diesem Zweck wurde bereits vor Jahren die VDV-Schrift 452 entwickelt. Diese wurde nun erweitert um die für das Lademanagement erforderlichen Informationen. Die neue Version 1.6 der VDV-Schrift beschreibt, wie diese zusammen mit den übrigen Plandaten (Liniennetz, Fahrplan, Flotte) über die Schnittstelle ins Leitsystem gelangen.

## VDV-Schrift 463 „Schnittstelle zum Lademanagementsystem – Betriebshofmanagement & ITCS“

Die VDV Schrift 463 befasst sich mit der Schnittstelle zwischen Lademanagementsystem (LMS), dem Leitsystem (ITCS) und Betriebshofmanagementsystem (BMS), die beide als betriebliche Vor-systeme bezeichnet werden. Die Hauptaufgabe

eines LMS im Kontext der VDV-Schrift 463 ist die Koordination, Überwachung und Steuerung von Ladevorgängen im Sinne eines übergeordneten Gesamtziels, bspw. der Berücksichtigung von Fahr- und Einsatzplänen, der Einhaltung lokaler Netzrestriktionen oder der Minimierung der Spitzenlast.

Die VDV-Schrift wurde von einer Arbeitsgruppe, gebildet aus Vertreterinnen und Vertretern sowohl von VU als auch von Industriepartnern aus den Bereichen ITCS, BMS und E-Mobility, in einem umfangreichen Diskussionsprozess erarbeitet. Sie legt Informationsinhalte, Datenformat und Transportprotokoll fest und berücksichtigt sowohl ein Laden im Betriebshof als auch ein Laden auf der Strecke während des Umlaufs.



**Winfried Bruns**

Informationsverarbeitung, Dokumentation

T 0221 57979-120

bruns@vdv.de



# Normung für städtische Schienenbahnen (Urban Rail)

Zusammenhängendes deutsches Normungspaket für Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)) – grundlegende Fachbegriffe im Bahnwesen sind nun in der DIN EN 17343 genormt. Die Trassierungsnorm ist in der Umfrage.

Auch im Jahr 2020 wurde die Normungsarbeit bei städtischen Schienenbahnen in zahlreichen Normungsausschüssen fortgesetzt. Allerdings erforderte der Lockdown aufgrund der Corona-Pandemie ab dem 16. März 2020 eine wesentliche Änderung der Arbeitsweise. Die Präsenztreffen mussten weitgehend auf Webmeetings umgestellt werden und zahlreiche Expertinnen und Experten arbeiten nun vom Homeoffice aus. Der deutsche Arbeitsausschuss NA 087-00-19 AA „Städtische Schienenbahnen (Urban Rail)“ im DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) hat in sechs Unterausschüssen und einer Ad-hoc-Gruppe an Normentwürfen gearbeitet. Anstelle der DIN SPEC werden nun nationale DIN-Normen erstellt. Sie enthalten die Anforderungen der BOStrab sowie die darauf aufbauenden technischen Regeln (z. B. für fahrerloses Fahren, Lichtraum, Tunnel usw.). In Arbeit befinden sich nun folgende DIN-Nomen:

- DIN 5642 Sicherheitsanforderungen an städtische Schienenbahnen – Allgemeine Bestimmungen,
- DIN 5643 Schienenfahrzeuge,
- DIN 5644 Fahrwege,
- DIN 5645 Lichtraum,
- DIN 5646 Betrieb,
- DIN 5647 Bauwerke,
- DIN 5648 Elektrotechnische und maschinelle Einrichtungen.

Die Normentwürfe haben bis 2020 größtenteils Sekretariatsumfragen durchlaufen und werden nach Besprechung der Kommentare nun für öffentliche Umfragen im Jahr 2021 vorbereitet. Die DIN SPEC 5527 Bahnanwendungen – Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen – Fahrzeugprüfung vor Inbetriebnahme wurde dabei in den Entwurf der DIN 5643 Fahrzeuge eingearbeitet. Die Arbeit zum europäischen Normungsmandat konnte auch im Jahr 2020 fortgesetzt werden. Folgende Normungsvorhaben konnten durch Veröffentlichung abgeschlossen werden:

- EN 50119 Fahrleitung (Revision),
- EN 50668 Signal- und Zugsicherungssysteme für städtische Schienenbahnsysteme ohne UGTMS,
- Technical Report 17420 Fahrzeugkopfgestaltung von Straßenbahnen und Light-Rail-Fahrzeugen im Hinblick auf den Passantenschutz,

- EN 15153-3 Äußere optische und akustische Warneinrichtungen – Teil 3: Optische Warneinrichtungen für städtische Schienenbahnen,
- EN 15153-4 Äußere optische und akustische Warneinrichtungen – Teil 4: Signalhörner für städtische Schienenbahnen,
- EN 16334 Fahrgastalarmsystem,
- EN 17355 Notruf – funktionale Anforderungen,
- EN 15227 Anforderungen an die Kollisionssicherheit von Schienenfahrzeugen (Revision),
- EN 17343 Allgemeine Begriffe.

Mit der EN 17343 wurde ein wichtiger Schritt getan, die teilweise über Jahre gewachsenen Begrifflichkeiten im Bahnwesen (Eisenbahn und städtische Schienenbahnen) zu normen. Damit ist es nicht mehr erforderlich, diese Begriffe in jeder Fachnorm individuell zu definieren.

In Bearbeitung befinden sich weiterhin:

- EN 13103 Bemessung von Radsatzwellen,
- EN 13452 Bremsen: Leistungsanforderungen, Prüfmethode (Revision),
- prEN 16186 WG 37 Fahrerinnen von Fahrzeugen städtischer Bahnsysteme mit insgesamt 4 Teilen für Urban Rail,
- Weichen,
- prEN 17636 Trassierungsparameter.

Der Entwurf der europäischen Trassierungsnorm befindet sich seit Dezember 2020 in der Umfrage. Die Norm soll Grundlage für die Radien, Überhöhungen und Längsneigungen bei der Gleisgeometrie von Straßen- und U-Bahnen in Europa werden, berücksichtigt aber die Vielfalt der vorhandenen städtischen Schienenbahnsysteme in Europa. Sie wird künftig die deutsche TR Trassierung ersetzen.

Trotz erschwelter Arbeitsbedingungen im Corona-Jahr 2020 gab es kaum Verzögerungen bei der Bearbeitung der Urban-Rail-Normen. Viele Normen wurden 2020 veröffentlicht.

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

# Busbetriebshof im Wandel zum E-Bus-Betriebshof

Die Umsetzung der Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) stellt die Verkehrsunternehmen (VU) vor eine Vielzahl neuer Herausforderungen. Zur Realisierung der Ziele der CVD gibt es mehrere Möglichkeiten. Nun gilt es jedoch, auch drei Energieträger, den klassischen Diesel sowie saubere und emissionsfreie Antriebe unter einem Dach zu vereinen.

## **Eine Grundsatzfrage für die Zukunft: nur mit Batterien oder auch mit Wasserstoff?**

Vor der Umstellung auf ein neues Antriebskonzept müssen einige zukunftsweisende Entscheidungen getroffen werden. Zum einen, ob rein batterieelektrische E-Busse oder solche mit Wasserstoff-Range-Extender zum Einsatz kommen sollen. Sollte man sich für den zusätzlichen Einsatz von Wasserstoff als Kraftstoff entscheiden, muss das Unternehmen berücksichtigen, dass zukünftig zwei neue Infrastruktursysteme – die Ladeinfrastruktur für elektrische Energie und die Tankinfrastruktur für Wasserstoff – vorgehalten werden müssen. Bei der Planung und Umsetzung einer Wasserstoffinfrastruktur ist es dabei besonders wichtig, dass man die gewünschte Endausbaustufe bereits im Auge hat und die dafür entsprechende Lagermenge an Wasserstoff mit den vorgeschriebenen Sicherheitsabständen berücksichtigt.

## **Anpassung der Werkstattinfrastruktur**

Bei der Anpassung der Werkstattinfrastruktur ist es sinnvoll, zu Anfang festzulegen, bis zu welcher Tiefe Reparaturen und Wartungsarbeiten an E-Bussen in Eigenleistung durchgeführt werden sollen. Hier kann eine schrittweise Vorgehensweise durchaus zielführend sein. Eine besondere Bedeutung kommt bei der Instandhaltung von E-Bussen dem Arbeitsplatz für Arbeiten unter Spannung und dem Dacharbeitsplatz zu, da eine Vielzahl von Hochvolt-Komponenten auf dem Fahrzeugdach verbaut ist und dort ein sicheres Arbeiten gewährleistet sein muss. Bei der Verwendung von Wasserstoff müssen die Werkstatt und die Abstellanlagen bezüglich des Explosionsschutzes ertüchtigt werden.

## **Wohin geht die Reise?**

Der „grüne“ E-Bus-Betriebshof ist das Ziel der Zukunft. Das ist ein E-Bus-Betriebshof, in dem „grüner“ Strom aus regenerativen Quellen zum Einsatz kommt. Sollte zudem noch Wasserstoff zum Einsatz kommen, dann ist es notwendig, dass „grüner“ Wasserstoff, der durch Elektrolyse aus regenerativ erzeugtem Strom gewonnen wird, verwendet wird. Die weiteren betrieblichen Aspekte des Umweltschutzes dürfen dabei nicht zu kurz kommen.

Die Fachleute aus dem Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW) geben gern im Rahmen der Bauberatungen Hilfestellung bei der Planung von

Baumaßnahmen. Diese Dienstleistung ist für Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kostenfrei.

Die erst kürzlich veröffentlichte VDV-Schrift 825 „Auswirkungen der ‚Clean Vehicles Directive‘ im Linienbus auf Betriebshöfe und Werkstätten“ kann bei der Planung von Baumaßnahmen eine wertvolle Hilfe leisten. Sie ist abrufbar unter: <https://knowhow.vdv.de/documents/825/>. Die überarbeitete und neu strukturierte VDV-Schrift 851 „Umweltschutz in Verkehrsunternehmen“ kann bei der Umsetzung der Vorgaben des Umweltschutzes eine Unterstützung liefern. Sie kann abgerufen werden unter: <https://knowhow.vdv.de/documents/851/>.

## **Wie geht es weiter?**

Um der laufenden Weiterentwicklung gerecht zu werden, wird die Aktualisierung der VDV-Schrift 825 fortgesetzt. Der Fokus wird dabei besonders auf die Auslegung und Gestaltung von Wasserstofftankstellen sowie die Lagerung von Wasserstoff gerichtet werden. Dabei sollen auch technische Alternativen zur Lagerung von gasförmigem und verflüssigtem Wasserstoff dargestellt werden. Ein weiterer Schwerpunkt wird auf den Themen „Brandschutz“ und „Brandbekämpfung im E-Bus-Betriebshof“ liegen. Dies stellt eine besondere Herausforderung dar, da es hierzu nur wenig Vorgaben gibt und Erfahrungswerte noch fehlen.

Zum aktuellen Themenaustausch organisiert der VDV zahlreiche Veranstaltungen, wie z. B.:

- Seminar „Betriebshöfe und Werkstätten“, 8. und 9. Juni 2021 in Hamburg
- 13. VDV-Elektrobuskonferenz mit Fachmesse ElekBu 2022 in Berlin

Eine weitere Möglichkeit zur Information und zum Austausch ist das neue E-Bus-Forum: <https://www.vdv.de/e-bus-forum.aspx>.

## **Wolfgang Reitmeier**

*Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten*  
M 0163 57979-39  
[reitmeier@vdv.de](mailto:reitmeier@vdv.de)

# Fahrerschutzscheiben zur Vermeidung von Corona-Infektionen des Fahrpersonals im Bus

Die Corona-Pandemie hat viele Lebensbereiche verändert. So wurden auch die Vorkehrungen im Busbetrieb angepasst, um das Fahrpersonal vor Infektionen zu schützen.

Ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie wurden die Verkehrsunternehmen (VU) vor eine Vielzahl neuer und bis dahin noch nie da gewesener Herausforderungen gestellt. Das oberste Ziel besteht darin, alle Fahrgäste sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihrem Arbeitsumfeld vor einer Infektion mit dem Virus SARS-CoV-2 zu schützen.

Die Zufuhr von einem sehr hohen Frischluftanteil und Luftwechselraten im Bus, gepaart mit der gründlichen Fahrzeugreinigung und dem Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung durch die Fahrgäste, haben dazu beigetragen, dass der Stadtbus trotz hoher Personenfrequenz nie als „Corona-Hotspot“ verortet werden konnte.

Diese sehr niedrigen Infektionszahlen spiegeln sich insbesondere beim Fahrpersonal wider.

## **Schutzmaßnahmen für das Fahrpersonal**

Da das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung für das Fahrpersonal zu belastend sein kann und ein ständiger Kontakt mit Fahrgästen besteht, mussten die VU sehr schnell reagieren und haben im ersten Schritt eine Abtrennung von Fahrgastraum und Fahrpersonal durchgeführt. So wurde die Tür 1 für Fahrgäste geschlossen und der vordere Bereich bis zur zweiten Sitzreihe bspw. durch Absperrbänder abgetrennt.

Damit aber auch der Fahrscheinverkauf wieder ermöglicht werden konnte, wurde analog zum Einzelhandel die Installation von Schutzscheiben am Fahrerarbeitsplatz initiiert. Die Schwierigkeit bestand dabei, die Betriebserlaubnis des Busses beizubehalten und trotzdem schnelle Lösungen zu ermöglichen.

Durch die Zusammenarbeit mit den äußerst engagierten VU konnte eine schnelle Klärung zur Zulassungssituation herbeigeführt und eine entsprechende Information an die Hersteller gegeben werden.

## **Schutzscheiben am Fahrerarbeitsplatz**

Generell sind drei verschiedene technische Lösungen möglich, die sich durch das verwendete Material unterscheiden.

So wird Glas als die nachhaltigste Lösung betrachtet. Zudem zeigte sich bei einem Versuch einiger

VU, dass der Einsatz von beidseitig entspiegeltem Verbundglas oder Einscheibensicherheitsglas die Blendung minimiert.

In hoher Stückzahl werden auch Kunststoffglas-scheiben aufgrund der schnellen Verfügbarkeit für den mittelfristigen Einsatz verbaut.

Auch PVC-Folien wurden vereinzelt als Übergangslösung eingesetzt.

## **Klärung der rechtlichen Situation beim Verbau von Fahrerschutzscheiben**

Die vom Bushersteller angebotenen Schutzscheiben aus Sicherheitsglas besitzen i. d. R. eine Typenzulassung und können damit ohne Bedenken nachgerüstet werden. Zu den Vorgaben bei Nachrüstungen aller Art, die neu entwickelt worden sind, hatte der Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) auf Nachfrage des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine bundesweit einheitliche Schwerpunktsetzung bei der Überprüfung dieser Nachrüstungen veröffentlicht.

## **Informationsplattform auf der VDV-Internetseite**

Damit der Austausch in dieser sehr ungewöhnlichen Lage schnell erfolgen konnte, wurde im passwortgeschützten Mitgliederbereich auf der Internetseite des VDV folgende Informationsseite eingerichtet:

<https://www.vdv.de/fahrerschutzscheiben-in-bussen.aspx>.

Dies führte zu einem regen Austausch von Lösungsmöglichkeiten und half den VU, eine Übersicht über aktuelle Anbieter von Fahrerschutzscheiben zu erhalten.

Auch in Zukunft wird sich der VDV-Fachausschuss für Kraftfahrwesen (AKW) mit den technischen Entwicklungen wie z. B. Filtermatten, UVC-Lichtfiltern etc. zur Vermeidung von Corona-Übertragungen verstärkt auseinandersetzen.

## **Minh-Thuy Truong**

*Kraftfahrwesen*

T 030 399932-26

[truong@vdv.de](mailto:truong@vdv.de)

# Vorhersagebasierte Fahrzeugwartung – Herausforderungen für eine verbesserte Verfügbarkeit

Seit Langem geht der Begriff der vorhersagebasierten Wartung (Predictive Maintenance) durch die Eisenbahnwelt, doch konkrete Einsätze blieben rar. Mit der Digitalisierung steigt die Menge der systemspezifischen Daten und somit ihre Verwertbarkeit in der Praxis.

## **Verschiedene Ansätze bei der Fahrzeugwartung**

Im Wesentlichen werden Fahrzeuge heute ereignisbasiert oder vorausschauend gewartet. Im ersten Fall kommt es oft zu einem echten Fahrzeugausfall im Betrieb mit allen spürbaren Folgen für den Personenverkehr. Im zweiten Fall wird – kostenintensiv – oft zu früh getauscht. Dies bedeutet auch, dass die Fahrzeuge zyklisch die Werkstatt besuchen müssen, obwohl kein realer Grund dafür vorliegt. Damit sinkt die Verfügbarkeit von Fahrzeugen, diese belegen knappen Hallenplatz, der für spontane, nicht planbare Schadensbeseitigung benötigt wird (z. B. Unfallschäden).

## **Digitalisierung der Systeme führt zu mehr Daten aus den Systemen**

Seit Einführung der mikroprozessorgesteuerten Leittechnik in den frühen 90er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts konnten Sensordaten nun quasi nebenher erfasst und gespeichert werden. Immer preiswertere Speicher erlaubten das dauerhafte Aufzeichnen und Verwahren. Da drängt sich auf der Werkstattseite die Auswertung dieser Daten mit dem Blick auf verschleiß- und funktionsrelevante Daten geradezu auf. Als Beispiel soll an dieser Stelle modernes Fahrgasttürsystem dienen: Dieses ist mit einem elektrischen Antrieb ausgerüstet, der zur Erfüllung aller Anforderungen mit zahlreichen Sensoren ausgestattet ist. So kann z. B. über den Motorstrom die Leichtgängigkeit der Türmechanik ebenso wie die Zahl der Öffnungs-, Schließ- und Reversiervorgänge überwacht werden. Beides setzt eine geeignete Kombination mit erfahrungsbasierter (vorausschauender) Wartung voraus, die letztlich die Rahmenbedingungen vorgibt. So wird in Kombination mit der Anzahl der gezählten Prüfläufe immer wieder das Wissen des Werkstattpersonals erforderlich sein, ab welcher Zahl die Ausfallwahrscheinlichkeit des Türsystems progressiv beginnt zu steigen. Algorithmen, die solche Analysen durchführen, werden heute gern unter „künstliche Intelligenz“ (KI) subsumiert.

Wie oben schon implizit erwähnt, ersetzt eine vorhersagende Wartungsstrategie nicht die bisher angewendeten Methoden des klassischen Reparierens bzw. fristbasierten Austausches. Systeme, die keine Diagnoseinformationen senden bzw. im Versagensfall „digital“ reagieren, werden immer einer ereignisbasierten Wartungsstrategie unterliegen. Ebenso wird weiterhin eine vorausschau-

ende Wartung zum Tragen kommen, wenn es günstiger ist, das Teil zu tauschen, als aufwendige Vorhersagen zu treffen. Die vorausschauende Wartung muss ebenfalls in einen gegebenen Kostenrahmen passen. Dieser wird vom Gewinn an Verfügbarkeit oder von der Kosteneinsparung wegen eines verfrühten Tausches vorgegeben.

Es wird gern von Synergieeffekten gesprochen, bei der vorausschauenden Wartung sind sie systeminhärent. Nur aus dem Zusammenspiel anfallender Daten, geeigneter Algorithmen und geeigneter Vorhersagedaten lassen sich „vorhersehende“ Systeme und Strategien entwickeln. Dabei ist es wichtig, dass Betreiber, Hersteller und die die Wartung durchführenden Instanzen ein gemeinsames Ziel verfolgen. Leider sind heute dort noch viele Barrieren zu finden, müssen sich doch die Beteiligten gegenseitig „in die Karten schauen“ lassen.

Die vorhersagende Wartung stellt somit einen Baustein der aktuellen Digitalisierungsstrategie „Internet of Mobility“ des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) dar. Mit der VDV-Schrift 435-0 steht für die Mitglieder über die KnowHow@ÖV-Plattform ein Leitfaden bereit, der die grundsätzlichen Aspekte des „Internet of Mobility“ behandelt.

Was immer im Auge behalten werden muss: Es ist ein Instrument der Optimierung, nicht der Rationalisierung – ganz im Gegenteil, der Aufwand steigt und damit auch das wertvollste Gut des Verkehrsbetriebs, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge für den Fahrgastbetrieb.

Der Unterausschuss (UA) 1 „Instandhaltung“ des Schienenfahrzeugausschusses (SFA) hat das Thema „Predictive Maintenance“ aufgegriffen und erste Lösungsansätze diskutiert, weitere Schritte werden folgen.

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

# Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur – Grundvoraussetzung für einen zuverlässigen Betrieb von Elektrobussen

Der Linienbetrieb von Elektrobussen mit Batterien als Hauptenergiequelle erfordert eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur. Verkehrsunternehmen (VU), die aber keinen ÖPNV mit elektrisch betriebenen Schienenbahnen durchführen, dürften nur über wenig Erfahrung mit leistungsfähigen elektrischen Energieanlagen verfügen. Um insbesondere solchen VU einen praxisnahen Leitfaden für die Planung, Errichtung und den Betrieb der Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, wurde die VDV-Schrift 260 „E-Bus – Infrastruktur/Ladestellen“ komplett überarbeitet und zugleich hinsichtlich der beschriebenen technischen Anlagen aktualisiert.

Der Bedarf an ortsfesten Einrichtungen zur Ladung der Batterien von Elektrobussen ist erheblich gestiegen. Während des Testbetriebs mit Elektrobussen haben sich VU mit mobilen Ladestationen beholfen, da oft noch nicht geklärt war, wann und in welchem Umfang Elektrobusse beschafft werden sollen. Mittlerweile haben insbesondere städtische VU große Elektrobus-Beschaffungsprogramme gestartet und müssen parallel dazu eine Ladeinfrastruktur aufbauen, um einen zuverlässigen Betrieb der Elektrobusse zu gewährleisten.

## **Verkehrsunternehmen mit elektrischen Schienenbahnen sind beim Aufbau der Ladeinfrastruktur im Vorteil**

Es hat sich erwiesen, dass VU mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie Obussen über das notwendige Wissen zu leistungsfähigen elektrischen Energieanlagen verfügen, da die Anlagen der Bahnstromversorgung in vielen Punkten denen der Ladeinfrastruktur ähneln. Dagegen mussten sich VU, die bisher nur Dieselbusse als einziges ÖPNV-Verkehrsmittel einsetzten, bis jetzt nicht umfangreich mit leistungsfähigen elektrischen Energieanlagen befassen.

## **VDV-Schrift 260 wurde zu einem technischen Leitfaden umgestaltet**

Der Ausschuss für elektrische Energieanlagen (AEE) analysierte die besondere Lage der „reinen“ Busbetriebe und beschloss daraufhin, die vorhandene VDV-Schrift 260 so zu überarbeiten, dass sie zukünftig als Leitfaden mit konkreten Hinweisen für die Planung, den Aufbau und Betrieb einer Ladeinfrastruktur verwendet werden kann.

## **Titeländerung der VDV-Schrift 260**

Um aber die „neue“ VDV-Schrift 260 nicht zu umfangreich werden zu lassen, wird darin nur der gebräuchlichste Ladeinfrastrukturtyp beschrieben, die Ladung der Elektrobusbatterien mit Gleichstrom (DC). Darauf weist auch der neue Schrifttitel „DC-Ladeinfrastruktur für Elektrobusse“ hin.

Neben der stationären Ladung in Betriebshöfen oder unterwegs an End- oder Haltestellen wird dort auch die „dynamische“ Ladung von Batterie-Obussen während der Fahrt, auch als „In-Motion-Charging“ (IMC) bekannt, behandelt.

## **VDV-Schrift 260 beschreibt alle elektrischen Anlagen der DC-Ladeinfrastruktur**

Der Schwerpunkt der aktuellen VDV-Schrift 260 liegt auf den diversen elektrischen Energieanlagen, die für eine zuverlässige DC-Ladeinfrastruktur mit hoher Verfügbarkeit unbedingt notwendig sind, von der Einspeisung seitens des örtlichen Verteilnetzbetreibers (VNB) über die verschiedenen Bauarten der Ladestationen bis hin zu den Kontaktsystemen als Schnittstelle Infrastruktur/Bus. Hierbei wird besonderer Wert auf praxisgerechte Hinweise und Durchführungsbeispiele hinsichtlich der Auslegung und Ausführung der Anlagen, einschließlich der Schutzmaßnahmen gegen Überlast und elektrischen Schlag, gelegt.

Mit der Neuauflage der VDV-Schrift 260 erhofft sich der AEE, die VU bei der Planung und beim Aufbau der Ladeinfrastruktur wirksam zu unterstützen.

## **Udo Stahlberg**

*Elektrische Energieanlagen, Standseilbahnen*

T 0221 57979-132

stahlberg@vdv.de

Das nachhaltige Handeln setzt sich in immer mehr betrieblichen Abläufen durch und verhilft unserer Branche dazu, ihre Stärken auszubauen. Hilfestellungen zur Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele werden erarbeitet und Auswirkungen beleuchtet.

## **Nachhaltiges Handeln wirkt in immer mehr unternehmerische Bereiche hinein**

Das Umsetzen und Greifbarmachen der 17 Sustainable Development Goals (SDGs) steht weiter im Fokus der Aktivitäten. Hierbei wird das Ziel verfolgt, Hilfestellungen für die Branche zur Umsetzung der Themen zu erarbeiten.

## **Leitfaden zur nachhaltigen Beschaffung**

Die Vergaberechtsnovelle hat einen Paradigmenwechsel im Vergaberecht eingeleitet. Wurde das Vergaberecht in Deutschland immer als Verwaltungs- und Verfahrensrecht gesehen, so ergibt sich mit der Vergaberechtsreform die Möglichkeit, früher als vergabefremd bezeichnete nachhaltige Kriterien nun bei der Auftragsvergabe zu berücksichtigen. So lassen sich nun strategische Ziele, z. B. des Umweltschutzes und anderer SDGs, bei der Beschaffung in den Prozess einbringen.

Die erarbeitete VDV-Mitteilung 9071 „Nachhaltige Vergabekriterien“ bietet Tipps und Empfehlungen für die Berücksichtigung und Bewertung nachhaltiger Vergabekriterien bei der Beschaffung unter Beachtung aktueller vergaberechtlicher Bestimmungen für Verkehrsbetriebe.

## **Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten (Lieferkettengesetz)**

Zur weiteren Umsetzung der SDGs und zur internationalen Durchsetzung der Grundwerte hat das EU-Parlament (Ausschuss für Justiz) mit dem Lieferkettengesetz einen Impuls gesetzt.

Hierdurch sollen die international anerkannten Menschenrechte in den Lieferketten von Unternehmen in der globalen Wirtschaft eingefordert werden. Die Pflicht, die Menschenrechte des Einzelnen zu achten, zu schützen und einzuhalten, liegt zwar bei den Staaten, aber der wirtschaftliche Einfluss von Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte soll zusätzlich genutzt werden.

Um ihrer Verantwortung zum Schutz der Menschenrechte gerecht zu werden, setzt die Bundesregierung die UN-Leitprinzipien mit dem Nationalen Aktionsplan (NAP) für Wirtschaft und Menschenrechte von 2016 in Deutschland um. Dort ist die Erwartung an Unternehmen formuliert, mit Bezug auf ihre Größe (Beschäftigung von mehr als 3 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern; ab 2024 wird der Schwellenwert auf 1 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer reduziert), Branche und

Position in der Lieferkette, in angemessener Weise die menschenrechtlichen Risiken in ihren Lieferketten zu ermitteln, ihnen zu begegnen, darüber zu berichten und Beschwerdeverfahren zu ermöglichen.

Konkret wird im Gesetz gefordert, die Menschenrechte Leben, Gesundheit, Arbeitsbedingungen, angemessener Lebensstandard, Kinderschutz, Freiheit vor Sklaverei und Folter und den Schutz der Umwelt im Rahmen des Beschaffungsprozesses zu prüfen.

## **DIN-Normenausschuss Grundlagen des Umweltschutzes (NAGUS) zu Standardisierungen der Treibhausgasberechnungen**

Zur Bilanzierung der Treibhausgasemissionen bei Transportvorgängen im Personen- und Güterverkehr wird an der Abstimmung einer europäischen Norm mitgewirkt. Der Ausschuss betrachtete dazu den Betrieb von Fahrzeugen und notwendigen Infrastrukturen. Neben den Emissionen der Verkehrsmittel sollen z. B. auch die des Betriebs von Haltestellen und Bahnhöfen berücksichtigt werden.

Dieser Ansatz „belastet“ unseren Umwelt- und CO<sub>2</sub>-Vorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) deutlich. Mit dem Engagement soll auf die Erstellung eines umsetzbaren, darstellbaren und sinnvollen Ansatzes hingewirkt werden.

Die öffentliche Diskussion um eine Bilanzierung von Bauwerken und einer Flächennutzung wird in den kommenden Jahren mit großer Wahrscheinlichkeit hinzukommen.

Über diese ausgewählten Themen hinaus wird u. a. an der Verknüpfung von Nachhaltigkeitszielen mit der Finanz- und Haushaltspolitik, der Klimaneutralität (Datenerhebung, Kompensationsmaßnahmen etc.) und in der Arbeitsgruppe Grünstrom zu Grundlagen, Effekten und zur Kommunikation bei der Nutzung von Ökostrom gearbeitet.

## **Martin Schmitz**

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

## **Gerrit Poel**

*Nachhaltigkeitsfragen*  
T 089 4702484  
poel@vdv.de

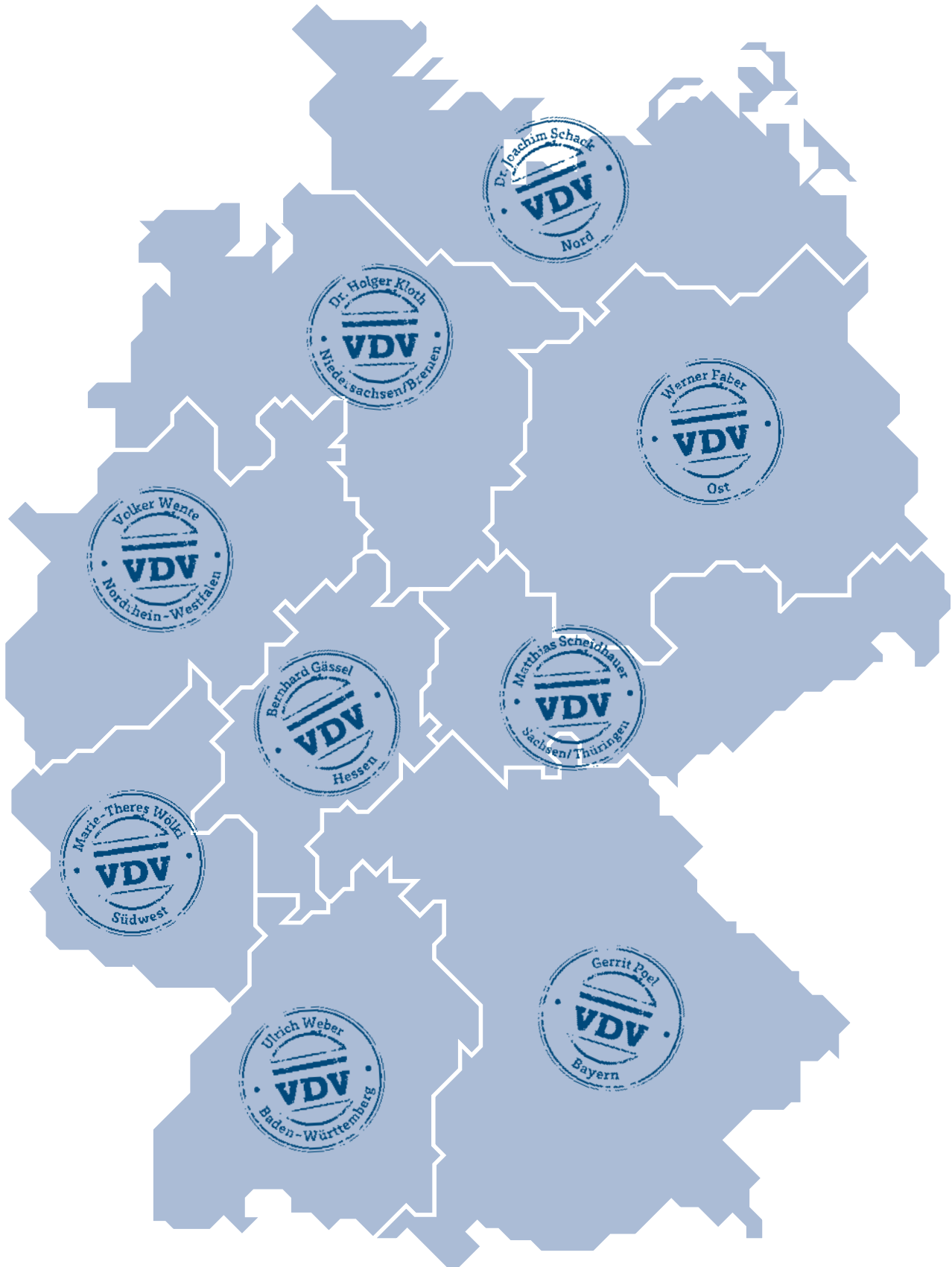
---

# VDV-Landesgruppen

---

# Die VDV-Landesgruppen

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist über seine neun Landesgruppen in den Regionen aktiv. Die Übersicht zeigt den Zuschnitt der Landesgruppen und die jeweiligen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner. Mehr Informationen zu den VDV-Landesgruppen finden Sie unter [www.vdv.de/landesgruppen-uebersicht.aspx](http://www.vdv.de/landesgruppen-uebersicht.aspx).





# Novelle des ÖPNVG und ÖPNV-Zukunftskommission in Baden-Württemberg

Neben dem dominierenden Thema der Corona-Pandemie und ihrer Auswirkungen auf den ÖPNV wurden im Jahr 2020 die Novelle des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) in Baden-Württemberg abgeschlossen und in der ÖPNV-Zukunftskommission wichtige Themenfelder für die kommenden Jahre identifiziert.

## Neufassung des ÖPNVG abgeschlossen

Auf der Basis des im Dezember 2019 zwischen dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und Verbänden beschlossenen Eckpunktepapiers wurden wesentliche Teile des baden-württembergischen ÖPNVG im Jahr 2020 angepasst. Damit wurde der über zwei Jahre laufende umfangreiche Beteiligungsprozess abgeschlossen. Die Landesgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und ihre Mitglieder waren daran mit großem Ressourceneinsatz beteiligt. Das seit 1. Januar 2021 in Kraft getretene überarbeitete ÖPNVG enthält wichtige Neuregelungen zur Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform (Reform der 45-a-Mittel, nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)) und zur künftigen Verbundförderung inklusive Einnahmeaufteilung und Einführung Automatischer Fahrgastzählsysteme (AFZS).

Bei der ÖPNV-Finanzierungsreform wurde auf der Basis eines VDV-Vorschlags ein künftiger Verteilschlüssel der Finanzmittel auf die Aufgabenträger festgelegt. Zudem wird eine stufenweise Erhöhung der Mittel von 200 auf 250 Mio. Euro bis 2023 umgesetzt. Das Land wird auch künftig die Verbünde mit 50 Mio. Euro jährlich fördern. Die Mittel werden allerdings künftig vom Land über die Aufgabenträger ausgeschüttet. Im Eckpunktepapier wird auch ein beihilferechtlicher Weg aufgezeigt, unter welchen Voraussetzungen künftig Misch- und Unternehmensverbünde weiterhin rechtlich zulässig sind und weiterbestehen können. Die Einnahmeaufteilung ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten, wobei jedoch unterschiedliche Verfahren zur Anwendung kommen können.

## ÖPNV-Zukunftskommission stellt Ergebnisse vor

Im Sommer 2020 hat das Land einen breit angelegten Dialogprozess für die Erstellung und Umsetzung der ÖPNV-Strategie 2030 ins Leben gerufen. Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aller relevanten Akteure wurden dabei in einer ersten Phase durch die ÖPNV-Zukunftskommission klare Ziele und konkrete Maßnahmenempfehlungen in allen relevanten Handlungsfeldern des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Baden-Württemberg entwickelt. Als generelle Zielsetzung steht die Verdoppelung der Nachfrage im ÖPNV bis 2030 (Basisjahr 2010) im Interesse des Klimaschutzes. Auch bei dieser Initiative war

die VDV-Landesgruppe auf allen verschiedenen Ebenen und in Arbeitsgruppen beteiligt.

Die Initiative des Verkehrsministeriums setzt bewusst auf den Zeitraum nach der Corona-Krise. Die Ergebnisse der ÖPNV-Zukunftskommission wurden am 28. Januar 2021 in einer Abschlussveranstaltung vorgestellt und decken in zehn Handlungsfeldern, 30 Teilzielen und 130 Maßnahmen sämtliche Bereiche für den Ausbau des ÖPNV ab. Neben der Empfehlung für die Festlegung von Mindeststandards für das ÖPNV-Angebot (mindestens alle 30 Minuten und in Verdichtungsräumen mindestens alle 15 Minuten) sieht die ÖPNV-Zukunftskommission insbesondere auch eine nachhaltige ÖPNV-Finanzierung, u. a. durch die Einführung neuer ÖPNV-Finanzierungsinstrumente, als zentrale Maßnahme zur weiteren Verbesserung des ÖPNV an. Die VDV-Landesgruppe hatte flankierend ein kleines Gutachten vom VWI Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart durchführen lassen. Es kommt zu dem Ergebnis, dass für die Verdoppelung der ÖPNV-Nachfrage in Baden-Württemberg rund 1 Mrd. Euro zusätzliche Finanzmittel jährlich erforderlich wären.



## Ulrich Weber

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

T 0711 7885-6044

weber@vdv.de

# Corona: Enge Zusammenarbeit mit dem bayerischen Verkehrsministerium

Auch in Bayern war das Jahr 2020 durch die Corona-Pandemie geprägt. Für die Geschäftsstelle der Landesgruppe begann das Thema mit einem Anruf des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr Anfang März. Dessen Vorschlag war, ab sofort zum Krisenmanagement eine tägliche Telefonkonferenz von einer halben Stunde durchzuführen, um sich zu allen Corona-Themen zu koordinieren.

Die Geschäftsstelle der Landesgruppe wurde zum Dreh- und Angelpunkt der Kommunikation zwischen der Bayerischen Staatsregierung und der Branche. In den Telefonkonferenzen wurden insbesondere diese Themen behandelt: die Fahrplan-Notprogramme (März), das Aussetzen des Vordereinstiegs im Busverkehr (März), das Wiederhochfahren des Schülerverkehrs (ab April), die Einführung und Durchsetzung der Maskenpflicht (ab April), Datenwünsche des Ministeriums zu Fahrgastzahlen sowie die vorgezogene Auszahlung von 45-a-Mitteln zur Liquiditätssicherung (April). Weitere Themen waren das Förderprogramm zur Nachrüstung von Trennscheiben (Mai), das Förderprogramm für zusätzliche Schülerverstärker (September), eine mögliche Entzerrung des Schulbeginns (April und September), das Aussetzen der Verkehrserhebungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) und drohende Betriebseinschränkungen durch Quarantänefälle (Oktober).

Zum ÖPNV-Rettungsschirm hat die Geschäftsstelle die Interessen der Branche eingebracht, indem sie die Bedarfsermittlung begleitete (ab Mai). Gegenüber dem Bayerischen Staatsministerium der Finanzen und für Heimat wurden Komplementärmittel des Landes zum ÖPNV-Rettungsschirm gefordert (Juni). Außerdem ging es um landesspezifische Anwendungsfragen (September) und die Höhe der Ausgleichsquote.

Durch Corona sind die Landesgruppe Bayern des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und ihre Mitgliedsunternehmen mit der Fachebene des Ministeriums enger zusammengerückt, ebenso wie mit anderen Verbänden wie dem Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO) und dem Bayerischen Städtetag. Die im März etablierte Telefonkonferenz mit dem Ministerium wird immer noch fast täglich abgehalten und inzwischen auch für andere Themen genutzt. Auch die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer intensivierte ihre Kontakte in die Verkehrsbranche: Sie lädt den VDV und andere Akteure und Verbände im Verkehrsbereich regelmäßig zum Austausch über aktuelle Corona-Themen in Telefonkonferenzen ein.

Auch die Kommunikation an die Mitgliedsunternehmen lief mit wesentlich höherer Taktung als sonst. Im Corona-Jahr gab die Geschäftsstelle der Landesgruppe insgesamt 76 Mitgliederrundschreiben mit aktuellen Informationen aus Bayern heraus. Das ist ein Mehrfaches der sonst üblichen Zahl.

Durch Corona hat sich auch die früher übliche Arbeitsweise in der Landesgruppe verändert. Vorstandstermine und die Landesgruppenversammlung fanden in digitaler Form statt. Lediglich zwei Parlamentarische Frühstücke konnten in „ruhigeren“ Zeiten im Januar (Freie Wähler) und im Oktober (SPD) als Präsenztermine im Bayerischen Landtag stattfinden.

Neben dem Hauptthema Corona lief die Arbeit an den längerfristigen Themen weiter: So wurde Stellung genommen zum Landesförderprogramm ÖPNV im ländlichen Raum, zum Bayerischen Klimaschutzgesetz, zum Raumordnungsverfahren Brenner-Nordzulauf und zum Bayerischen Grundsteuergesetz. Als Mitglied im Zukunftsrat ÖPNV wirkt der VDV Bayern aktiv an der ÖPNV-Strategie des bayerischen Verkehrsministeriums mit. Für das Jahr 2021 stehen die Nachfolgeregelung zu § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Organisation eines elektronischen Tarifs als bayernweiter Dachtarif an.

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

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

# Hessischer ÖPNV im Zeichen der Coronavirus-Pandemie

Die aktuellen und sich weiter verändernden Situationen in der Corona-Pandemie sowie die Auswirkungen der Corona-Verordnungen auf den Betrieb kontinuierlich mit verlässlichen Informationen zu begleiten, waren eine der vielen Daueraufgaben des Vorstandes und der Geschäftsstelle in dem besonderen Jahr 2020. Doch die konzentrierte Abstimmung über den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) trug in Hessen zur Sicherung der Mobilität und auch zum gestärkten Vertrauen vonseiten der Landespolitik bei. Oberstes Ziel der Mitgliedsunternehmen: Die Fahrgäste sollten auch während der Pandemie mit dem hessischen ÖPNV fahren können und sich dabei sicher fühlen.

## ÖPNV wichtiger Teil der Daseinsvorsorge

Die von der Landesgruppe gewählte Vorgehensweise einer eng getakteten und offenen Kommunikation nach innen und außen war der richtige Weg. Argumentativ setzte die Landesgruppe darauf, die Stärken des ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge hervorzuheben. Denn er bringt alle Menschen in systemrelevanten Berufen an ihr Ziel. Die Bedingungen des Lockdowns wurden im Jahresverlauf von Bund und Ländern verschärft: Die Unternehmen boten dennoch den Fahrgästen überwiegend das volle Angebot, um in den Verkehrsmitteln möglichst viel Platz zu schaffen. Neben dem Betriebsangebot wurden alle im Frühjahr eingeleiteten Hygienemaßnahmen umfangreich ausgebaut und aufrechterhalten, um neben mehr Abstand in den Fahrzeugen auch sonst für einen reibungslosen Ablauf zu sorgen. Der VDV unterstützte die Behörden und Aufgabenträger von Beginn an, sei es durch Verteilaktionen von Masken oder durch (gemeinsame) Kontrollen.

## Dankeschön der Branche – Abschied von Matthias Kalbfuss

Mit Matthias Kalbfuss verabschiedete die Branche im Herbst in Darmstadt einen höchst anerkannten und sehr geschätzten Repräsentanten aus dem Amt des hessischen Landesgruppenvorsitzenden. „Ein extrem kurzer Draht“ zu den Kolleginnen und Kollegen im Vorstand und in die gesamte Branche zeichnete Matthias Kalbfuss dabei ebenso aus wie seine sympathische Beharrlichkeit, offene Fragen

Herbsttagung in Darmstadt: Neuer Vorstand mit dem ehemaligen Vorsitzenden Matthias Kalbfuss



zu einem für alle Beteiligten akzeptablen Ergebnis zu führen. Neben dem Voranbringen von Sachthemen, wie einer Qualifizierungs- und Digitalisierungsoffensive im ÖPNV, war ihm als Landesgruppenvorsitzendem auch die Etablierung neuer Kommunikationsformate wie dem „Herbstlichen Branchentreff“ ein besonderes Anliegen, um den Austausch der Mitglieder untereinander zu fördern. In der Nachfolge wurden als Landesvorsitzender Dr. Thorsten Ebert (Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG), Kassel, bis 31. Dezember 2020) sowie als stellvertretender Vorsitzender Thomas Wissgott (Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF), Frankfurt am Main) gewählt. Neu im Vorstand sind Jörg Gerhard (ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, Wiesbaden) und Bettina Clüsserath (HEAG mobilo GmbH, Darmstadt). Bestätigt wurde ebenso Dr. Klaus Vornhusen (DB AG, Frankfurt am Main) für weitere drei Jahre.

## Anhörung zum Mobilitätsfördergesetz

Im August hatte sich die Landesgruppe im Hessischen Landtag für eine Erhöhung des Förderrahmens für die Beschaffung und Ersatzbeschaffung von Straßenbahnen ausgesprochen. Im Rahmen einer öffentlichen Anhörung in Wiesbaden haben der Vorstand und die Geschäftsführung ihre Argumente zu einer Aufwertung des seit 2018 bestehenden Mobilitätsfördergesetzes vorgetragen: Dabei ging es um die Aufnahme einer finanziellen Förderung für die Beschaffung von Fahrzeugen des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV – Straßenbahnen). Den Abgeordneten aller Fraktionen und dem Hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen Tarek Al-Wazir stand man auch zu grundsätzlichen Fragen umweltbewusster Mobilität Rede und Antwort.

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

# Niedersachsen/Bremen: Zusammenhalt in der Krise

Aus der Not eine Tugend machen: Die Covid-19-Pandemie hat auch Niedersachsen und Bremen fast das ganze Jahr fest im Griff. Diese neuen Voraussetzungen ermöglichen es aber auch, Neues auszuprobieren.

Noch bevor absehbar war, welche Veränderungen die Covid-19-Pandemie in alle Arbeits- und Lebensbereiche bringen würde, standen erste Überlegungen im Raum, die Zeichen der Zeit zu nutzen und auch die geplante Frühjahrstagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) anders zu organisieren als gewohnt, um neue Formate auszuprobieren und neue Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu gewinnen. Ein neues Format mit mehr aktiver Beteiligung sollte das Gespräch zwischen den Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsunternehmen (VU) fördern und mehr Möglichkeiten zum direkten Erfahrungsaustausch geben. Ein externer Moderator führte durch das neue Programm, in Kleingruppen wurden verschiedene aktuelle Themen von Vertretern aus den Mitgliedsunternehmen vorgestellt und diskutiert. So konnte jeder seine persönlichen Beobachtungen darstellen und bei Bedarf die Erfahrungen der anderen Teilnehmer abfragen.



Erfahrungsaustausch in Kleingruppen während der VDV-Frühjahrstagung

Durch die starken Einschränkungen der Pandemie wurde der normale Arbeitsalltag komplett geändert. Die Unternehmen sahen sich in kürzester Zeit mit häufig wechselnden neuen Vorgaben und Voraussetzungen konfrontiert. Sowohl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch Fahrgäste mussten immer über den aktuellen Stand informiert werden, das unternehmerische und wirtschaftliche Handeln stets angepasst werden. Durch die Vorgabe im Frühjahr, möglichst viel zu Hause zu bleiben, brachen in den Unternehmen die Fahrgastzahlen ein. Viele gerieten in finanzielle Schieflage. Der von Bund und Ländern aufgelegte ÖPNV-Rettungsschirm wurde vom Land Niedersachsen um 190 Mio. Euro aufgestockt. Niedersachsen und Bremen bildeten Fonds zum Ausgleich der Schäden, die auch 2021 zur Verfügung stehen werden. Im Sommer wurde der Fokus der VU auf die Rückgewinnung ihrer Fahrgäste gerichtet. Viele Unternehmen beteiligten sich an der VDV-Kampagne „#Besser

Weiter“. Dass die Fahrten mit Bus und Bahnen sicher sind, wurde durch vielfältige kreative Maßnahmen hervorgehoben.

Auch durch zahlreiche Anstrengungen in den Unternehmen selbst wurde versucht, die Fahrgastzahlen langsam wieder zu steigern – für die Erreichung der gesetzten Klimaschutzziele und die notwendige Verkehrswende ein wichtiges Signal. Im Spätsommer wurde dann eine gemeinsame Sicherheitspartnerschaft mit dem Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport, dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und den VU beschlossen.

Dank politischer Vorgaben wie der Maskenpflicht, aber auch durch gemeinsame Anstrengungen sollte die Einhaltung der Maskenpflicht an Haltestellen und in Bus und Bahnen sichergestellt werden – zum Wohle aller Fahrgäste und Beteiligten. Es folgten zwei Aktionstage, an denen gemeinsam mit Polizei und Ordnungsämtern auf die Einhaltung hingewirkt wurde.

Das „Jahr der Veränderungen“ wurde durch zahlreiche Webkonferenzen zu unterschiedlichen Themen abgerundet. Da keine Präsenzveranstaltungen mehr möglich waren, wurde die Landesgruppen-Herbsttagung kurzerhand in unterschiedliche Themenblöcke aufgeteilt und digital umgesetzt. In Anknüpfung an das neue Veranstaltungsformat der Frühjahrstagung eine weitere gravierende Anpassung. Viele der Veränderungen waren nicht geplant, haben sich aber dennoch bewährt und zeigen uns, dass auch unsere Branche im Wandel ist und mit Veränderungen umgehen kann. Ebenso wird aber auch deutlich, dass sich die Mitglieder der Landesgruppe diesen stellen und es ihnen gelingt, sich erfolgreich an die neue Situation anzupassen.

Die Digitalisierung und Flexibilisierung hat auch bei uns einen großen Fortschritt gemacht – wir sind bereit für die neue Zukunft.

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

# Der Norden zwischen Verkehrswende, Fahrgastrückgewinnung und ÖPNV-Rettungsschirm für 2021

Die anhaltende Corona-Pandemie hat auch im Norden wichtige Branchenthemen wie die Verkehrswende, den notwendigen Infrastrukturausbau oder die Vorbereitung auf die Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) etwas in den Hintergrund gedrängt. Stattdessen geht es flächendeckend um Einnahmeausfälle, deren Kompensation und die Frage, wie und wie schnell die Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgewonnen werden können.

## Corona

Die Verkehrsunternehmen (VU) der Landesgruppe Nord waren und sind länderübergreifend naturgemäß in sehr ähnlicher Weise von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen. Die Einnahmeausfälle infolge des massiven Fahrgastrückgangs in Bus und Bahn beliefen sich zeitweise auf bis zu 90 Prozent. Zudem war infolge des ersten Lockdowns im Frühjahr trotz Aufrechterhaltung des vollständigen Verkehrsangebotes ein erheblicher Rückgang an Abonentinnen und Abonnenten zu verzeichnen. Der Austausch zwischen den VU und zur Geschäftsstelle sowie zu den Aufgabenträgern und Politikerinnen und Politikern war intensiver als je zuvor und gemeinsam ist es gelungen, vielen Fahrgästen im ÖV durch vielfältige Maßnahmen und öffentlichkeitswirksame Aktionen ein hinreichendes Gefühl der Sicherheit zu vermitteln.



Auf diese Weise war es möglich, über den Sommer wieder zumindest ein Fahrgastaufkommen von länderübergreifend annähernd 70 bis 80 Prozent des Vor-Corona-Niveaus zu erreichen, bevor es zum zweiten Lockdown kam. Parallel bestand ein besonderer Schwerpunkt in dem Bemühen, in allen drei Ländern auf einen umfangreichen ÖPNV-Rettungsschirm zu drängen, um damit einen Ausgleich sämtlicher Einnahmeausfälle der VU zu erreichen, aber auch kurzfristig die Liquidität der Unternehmen zu sichern. Während dies in Hamburg und Schleswig-Holstein erfolgreich war, macht in Mecklenburg-Vorpommern den Unternehmen durchaus Sorgen, dass die kommunalen Aufgabenträger einer Eigenbeteiligung am Rettungsschirm von 10 Prozent zugestimmt haben, was nur vordergründig zu einem 100-Prozent-Ausgleich der Einnahmeausfälle führt, weil den ÖPNV-Aufgabenträgern das knappe Geld somit an

anderer Stelle fehlt. In Schleswig-Holstein wiederum sind statt originärer Landesmittel ausschließlich Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zum Einsatz gekommen, Geld, das nun für geplante Schieneninfrastrukturprojekte vorläufig fehlt.

## Hamburg

Nach den Bürgerschaftswahlen Anfang des Jahres gingen mit dem Grünen Anjes Tjarks als neuem Senator für Verkehr und Mobilitätswende zahlreiche Impulse zur Stärkung des Umweltverbundes einher. Im Laufe des Jahres wurde die neue hv-switch-App eingeführt, zudem das Bonusticket für Auszubildende und schließlich die dritte Angebots-offensive gestartet mit einer stärkeren Taktverdichtung. Im Oktober traf sich der Landesgruppenvorstand mit Enak Ferlemann, dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zum Gedankenaustausch.

## Mecklenburg-Vorpommern

Durch Mitwirken der Unternehmen ist es gelungen, die verlängerte Ausgleichsverordnung, wenn auch erneut ohne Dynamisierung, auf gleichem Niveau zu erhalten. Das Augenmerk liegt bereits auf der Verhandlung über die Ausgleichsverordnung ab 2022. Sorgen bereitet auch das für 2021 geplante landesweite 365-Euro-Ticket für Auszubildende.

## Schleswig-Holstein

Die gemeinsamen Anstrengungen im Hinblick auf die neue Finanzierungsverordnung waren erfolgreich angesichts der spürbaren Erhöhung des Volumens mit entsprechender Dynamisierung. Im Projekt des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein (NAH.SH) „Phönix“ beschäftigt sich die Landesgruppe u. a. intensiv mit der Frage, wie der ÖV nach Corona aussieht. Und auch bei drängenden Eisenbahninfrastrukturvorhaben im Land geht es nun endlich vorwärts.

## Dr. Joachim Schack

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

# Das Land NRW legt mitten in der Corona-Pandemie zwei einfallsreiche neue Förderprogramme auf

Not macht erfinderisch, sagt der Volksmund. Das gilt natürlich auch und gerade während der Corona-Pandemie. Um kurzfristig die Konjunktur anzukurbeln und mittelfristig den Abfluss der erheblich ausgeweiteten Investitionsförderung zu stimulieren, fördert das Land NRW auf zwei Wegen kleinteilige, schnell umsetzbare Investitionen sowie Planungen größerer Investitionsmaßnahmen „für die Schublade“.

In den vergangenen Jahren hat die öffentliche Hand die Investitionsförderung für den ÖPNV deutlich verbessert. Allein die Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz(GVFG)-Mittel steigen mit besseren Förderquoten von jährlich 0,3 Mrd. Euro auf 2 Mrd. Euro im Jahr 2025. Allerdings fließen die Mittel nicht wie gewünscht ab, weil es an baureifen Projekten fehlt. Die Gründe sind vielschichtig; nicht selten fehlt es an der kommunalpolitischen Entschlusskraft. Darauf nimmt der Klimawandel allerdings keine Rücksicht.

Vor diesem Hintergrund möchte das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen kurzfristig einen Planungsvorrat aufbauen und fördert deshalb Planungen für Schieneninfrastrukturprojekte der Leistungsphasen 1 und 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) oder eine Standardisierte Bewertung, sofern zumindest hierbei Teile dieser Leistungsphasen umfasst sind. Für 2021 stehen 7,5 Mio. Euro und für 2022 sogar 15 Mio. Euro bereit. Die Förderquote kann bis zu beachtliche 90 Prozent betragen.

Haltestelle WLB  
Kreissparkasse



Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) NRW begrüßt diese Förderung ausdrücklich. Viele Kommunen gehen angesichts noch unsicherer Realisierungsmöglichkeiten sinnvolle Infrastrukturprojekte nicht an oder kommen darüber zu keiner Entscheidung. Angesichts dieser Förderkulisse dürften Skeptikern jetzt zumindest die finanziellen Argumente fehlen.

### **Vorteile sowohl für die Konjunktur als auch für die Fahrgäste**

Wahrscheinlich gibt es sie bei allen Unternehmen: durchgeplante Maßnahmen, von deren Nutzen jeder überzeugt ist, die dann aber trotzdem nicht umgesetzt

werden, weil es Dringenderes gibt oder die finanziellen Ressourcen fehlen. Hier setzt das zweite einfallsreiche NRW-Programm an. Das Land wollte die konjunkturellen Folgen der Corona-Pandemie abmildern. Deshalb waren alle Ressorts der Landesregierung aufgerufen, schnell wirkende wirtschaftsstimulierende Förderprojekte zu benennen.

Vorhaben aus fünf Themenfeldern können gefördert werden, z. B. Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV, Modernisierung von Betriebshöfen und Werkstätten, dynamische Fahrgastinformationssysteme oder die Modernisierung von Haltestellen. Das Land NRW gewährt eine Förderung von bis zu 90 Prozent und hat dafür 50 Mio. Euro bereitgestellt. Allerdings mussten die Vorhaben innerhalb von gut vier Wochen beantragt werden.

Der hohe Nutzen dieser Förderung nicht nur für die Konjunkturbelebung, sondern für die Fahrgäste zeigt sich z. B. bei der OVAG Oberbergischen Verkehrsgesellschaft in Gummersbach. In diesem ländlich strukturierten Teil von NRW wurde im ÖPNV genau auf die Kosten geachtet, der Fahrgastnutzen folgte danach. Zurückhaltend formuliert war die Fahrgastinformation an praktisch allen Haltestellen ein wenig in die Jahre gekommen.

Haltestellenschilder und Informationsanlagen werden kurzfristig kreisweit erneuert und auf einen einheitlichen Stand gebracht. Dafür stellt das Land NRW 2 Mio. Euro bereit. Dadurch wird der ÖPNV auch auf dem Lande für alle zeitgemäß sichtbar und gerade Kleinunternehmen können an der technischen Umsetzung partizipieren. Allerdings wurden bei der Abwicklung der Programme wieder bürokratische Hemmnisse überdeutlich. Wir müssen uns ernsthaft fragen, ob diese teuren und zeitfressenden Verfahren für Anträge, Bewilligung, Ausschreibung, Nachweisführung usw. notwendig sind oder ob wir statt Verwaltung nicht besser Verkehr finanzieren sollten.

### **Volker Wente**

*Geschäftsführer*

*VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen*

T 0221 57979-138

wente@vdv.de

# Landesgruppe Ost – Corona überlagert Verkehrswende

In den Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt ging es 2020 ums Krisenmanagement. Die guten Ansätze zur Verkehrswende sind zum Teil nicht vorangekommen.

## **Pandemie überlagert Verkehrswende**

Unsere Themen bis zum Februar 2020: Finanzierungsdefizite für den Betrieb und die Infrastruktur im kommunalen ÖPNV, zum Teil schleppender Ausbau der Infrastruktur und mangelnde Aufmerksamkeit für den SGV. Ab spätestens März wurden die Prioritäten neu gesetzt. Krisenmanagement war angesagt, um die materielle Grundlage unserer Mitglieder zu erhalten und für eine konsistente Kommunikation mit Regierungen und der Öffentlichkeit zu sorgen. Das war nicht immer einfach und in vielen Fällen auch mit harten Debatten verbunden.

## **Brandenburg**

Die Landesregierung hat sich früh unter Einbeziehung von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (VU) um die Sicherung des ÖPNV bemüht. Schnell wurde die vorzeitige Freigabe von Mitteln aus dem ÖPNV-Gesetz realisiert, die sonst über das Jahr verteilt an die Aufgabenträger gezahlt worden wären. So konnte die Liquidität der Unternehmen gesichert werden. Der Rettungsschirm für den ÖPNV wurde zeitgerecht fertig und garantiert den Unternehmen einen Ausgleich des coronabedingten Schadens bis zu 100 Prozent. Die Unternehmen sind insgesamt mit dieser schnellen Unterstützung sehr zufrieden.

Weniger zufrieden waren die Unternehmen mit der sehr restriktiven Haltung der Landesregierung bei der Durchführung von Schwerbehindertenzahlungen. Trotz unserer Intervention, dass es sich bei der betroffenen Gruppe ja gerade um die am meisten Gefährdeten handelt, ließ das zuständige Ministerium nicht mit sich reden. Gesetz sei Gesetz, so die Auskunft.

Leider konnten wir 2020 nur wenig für die Sicherung und Verbesserung der mittelfristigen Finanzierung des ÖPNV erreichen. So bleibt insbesondere die Fortführung der Förderung neuer Straßenbahnfahrzeuge ungeklärt. Zwar konnte endlich die Bestellung einiger Fahrzeuge für Cottbus, Frankfurt/Oder und Brandenburg/Havel ausgelöst werden, die Fortsetzung bleibt aber offen. Nach 2023 fließt dafür nach bisheriger Planung kein Geld mehr an die Aufgabenträger.

## **Berlin**

In Berlin wird weiterhin ausgiebig über die Senkung der Fahrpreise debattiert. Ob ein 365-Euro-Ticket oder ein anderes Modell sinnvoll ist, geht

aus unserer Sicht an den zentralen Themen vorbei. Ein attraktives Angebot mit dichter Taktfolge und hoher Netzdichte ist Grundvoraussetzung für die Verkehrswende in Berlin. Dazu könnte mehr passieren, denn der Prozess zur Planung des Ausbaus des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zwischen Berlin und Brandenburg (Projekt i2030) kommt bisher kaum voran und von den geplanten neuen Straßenbahnstrecken wurde bisher fast nichts realisiert.

Mit dem Senat und der Brandenburger Landesregierung kamen wir allerdings im Jahr 2020 ins Gespräch über Projektideen für eine City-Logistik unter Einbeziehung der Güterverkehrszentren. Statt des Einsatzes vieler schwerer Lkw bis in die Innenstadt könnte ein Shuttle-Service mit Güterzügen für eine deutliche Entlastung von Lärm und Schadstoffen sorgen. Dieses Thema wollen wir gemeinsam weiter diskutieren.

## **Sachsen-Anhalt**

Auch in Sachsen-Anhalt hat die Corona-Thematik alle anderen Fragen überlagert. Ähnlich wie in Brandenburg konnte ein umfassender Rettungsschirm realisiert werden, der auch Mehraufwendungen für Hygienemaßnahmen etc. einschließt. Wenig zufrieden waren und sind wir mit der Bewertung des ÖPNV in den Eindämmungsverordnungen des Landes. So wird den VU in der Verordnung des Landes die Zuständigkeit zur Durchsetzung der Maskenpflicht zugewiesen und die Bevölkerung wird ganz allgemein aufgefordert, den ÖPNV zu meiden. Wir haben die Landesregierung darauf hingewiesen, dass die Durchsetzung der Maskenpflicht eine hoheitliche Aufgabe ist. Die Empfehlung, den ÖPNV zu meiden, ist nach gegenwärtigem Stand der Erkenntnisse nicht gerechtfertigt und verunsichert nur unsere Fahrgäste. In Sachsen-Anhalt sind 2021 Landtagswahlen.

## **Werner Faber**

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

# Der ÖPNV zwischen Verkehrswende, Klimaschutz und Corona-Pandemie

Im Jahr 2020 musste sich die Landesgruppe Sachsen/Thüringen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nach einem erfreulichen Start unserer Branche leider überwiegend mit den Folgen der Corona-Pandemie beschäftigen. Zu Anfang des ersten Lockdowns galt es, die kurzfristigen existenziellen Gefahren für die Liquidität unserer Unternehmen abzuwenden und durch intensive digitale Kontakte mit den zuständigen Ministerien notwendige Abschlagszahlungen von Betriebskostenzahlungen zu erreichen. Es galt, trotz enormer Fahrgastrückgänge das Grundgebot an Mobilität in Stadt und Land aufrechtzuerhalten. Weiterhin galten unsere Bemühungen der landesseitigen Mitgestaltung eines Branchenrettungsschirms, was sich doch im Einzelnen sehr schwierig gestaltete.

Erfreulicherweise erklärte sich der Freistaat Thüringen schon sehr frühzeitig bereit, mit originären Landesmitteln in einem vom Thüringer Landtag beschlossenen Sondervermögen einen umfassenden Rettungsschirm für das gesamte ÖPNV-System auf Straße und Schiene aufzulegen. Mit der schrittweisen Verbesserung der Infektionslage bestand die Aufgabe darin, unter Wahrung des Infektionsschutzes schrittweise das ÖPNV-Angebot wieder hochzufahren.

Parallel dazu lief die Kampagne #BesserWeiter zur Stabilisierung des Fahrgastaufkommens und zur schrittweisen Rückgewinnung der Fahrgäste an. Mit Ablauf der Sommerpause und einer erfreulichen Entwicklung des ÖPNV war klar, dass ein neuerlicher Lockdown kommen wird. Dieses noch einschneidende Pandemiegeschehen bestimmte unsere Landesgruppenarbeit bis zum Jahresende. Homeoffice, der Wegfall von Einkaufs-, Kultur- und Freizeitangeboten und vor allem geschlossene Schulen und Bildungseinrichtungen hatten enorme Auswirkungen auf das ÖPNV-System.

Die negativen Folgen konnten und können glücklicherweise, zumindest für das Jahr 2020, weitgehend durch den von Bund und Ländern aufgelegten Rettungsschirm, aber auch das intensive Bemühen unserer Mitglieder aufgefangen werden. Es ist aber schon jetzt abzusehen, dass die Corona-Pandemie, die ja noch weit in das Jahr 2021 hinein andauern wird, langfristige Folgen für Busse und Bahnen, aber auch für den SGV haben wird. Der Klimawandel macht auch trotz Corona keine Pause und stellt die Menschheit, auch im Hinblick auf u. U. zu erwartende daraus folgende neue Pandemien, vor umfangreiche Aufgaben.

Die Verkehrswende hin zu Bussen und Bahnen und zum SGV und die Dekarbonisierung des Betriebs von Bussen und Bahnen als Schlüssel für eine nachhaltige Mobilitätspolitik haben die VDV-Landesgruppe auch im Jahr 2020 intensiv beschäftigt. Und trotz der Einschränkung des doch

notwendigen persönlichen Kontaktes konnte mit Politik und Verwaltung ein umfangreicher Austausch auch zu diesen strategischen Themen gepflegt werden, um die vom Verband entwickelten konzeptionellen Lösungsvorschläge in die Diskussion einzubringen.



Eine Tram am Rathaus in Erfurt

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



# Zukunft der Mobilität im Südwesten – neues Nahverkehrsgesetz und VDV-Veranstaltung autonomes Fahren

Die Pandemie beeinflusst alle Lebensbereiche stark und trifft die Verkehrsbranche schwer. Dennoch blickt die Landesgruppe Südwest des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf ein erfolgreiches und bewegtes Jahr zurück.

Das Jahr 2020 hatte, wie wir alle wissen, ein beherrschendes Thema: die Covid-19-Pandemie und ihre Auswirkungen. Die Pandemie hat uns alle in einer Zeit getroffen, in der die Verkehrsbranche gerade einen enormen Aufschwung hatte und wahrscheinlich weitere Fahrgastrekorde gebrochen hätte. Der ÖPNV war noch nie so gefragt, als Mobilitätslösung und als wichtiger Baustein für die erfolgreiche Bekämpfung des Klimawandels. Doch die Pandemie ließ diese Erfolge im Jahr 2020 nicht zu. Die Unternehmen haben ihre Fahrzeuge zum Schutz des Fahrpersonals umgerüstet, die Angebote angepasst und mussten Gelder beantragen, um die Verluste, die durch die wegbrechenden überlebensnotwendigen Fahrgeldeinnahmen entstanden sind, auszugleichen. Der Bund und die Länder haben zum Glück schnell verstanden, dass ohne solche Rettungsgelder die ÖPNV-Unternehmen nicht überleben können.

## Neues Nahverkehrsgesetz in Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz wird seit 2017 an dem neuen Nahverkehrsgesetz (NVG) gearbeitet, welches grundlegend novelliert werden soll. Im Jahr 2020 wurde der Entwurf der Referentinnen und Referenten veröffentlicht und das Gesetz wird Anfang 2021 verabschiedet. Wesentliche Forderungen der Landesgruppe, wie z. B. den gesamten ÖPNV als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung einzuführen, dem ÖPNV Vorrang in der Verkehrspolitik zu gewähren und die Erstellung eines Landesnahverkehrsplans (LNVP) mit verbindlichen Standards, wurden übernommen. Die Landesgruppe hat im Laufe des Jahres Stellungnahmen geschrieben und bei Anhörungen ihre Einschätzungen zum Gesetzentwurf geäußert. Größter Kritikpunkt ist, dass aus dem Entwurf des NVG nicht ersichtlich wird, welche Mittel in welcher Höhe schlussendlich in den öffentlichen Nahverkehr fließen werden. Diese Transparenz wird erst im LNVP 2022/2023, indem die Mindeststandards und so die Pflichtaufgabe definiert werden, erfüllt. Aus Branchensicht ist es problematisch, wenn die Mittel zur Finanzierung zunächst nach Maßgabe des Landeshaushalts gezahlt werden und nicht verbindlich fachgesetzlich der Höhe nach abgesichert werden. Hier wird sich der VDV Südwest weiter mit Kräften einsetzen und einbringen.

## Veranstaltung zum autonomen Fahren

Die VDV-Landesgruppe Südwest konnte im August 2020 eine hochwertige Veranstaltung rund um das Thema autonomes Fahren durchführen.

Die Veranstaltung knüpfte an die erste dieser Art in Mainz im Jahr 2018 an und setzte die Diskussion über Rahmenbedingungen, technische Voraussetzungen und politische Weichenstellungen fort. Es wurde diskutiert, welche Fortschritte gemacht wurden und welche Hindernisse es noch zu überwinden gilt. Schirmherr der Veranstaltung war erneut der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Dr. Volker Wissing. Die BASF war Mitinitiator und bot Führungen über ihr Werksgelände an, auf dem bereits autonome Transportsysteme im Einsatz sind. Impulse und Fachvorträge sowie Podiumsdiskussionen gaben einen Einblick, wo die Technik, die Gesellschaft und die Gesetzgebungen aktuell stehen. Aussteller wie die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) mit EMMA<sup>2</sup> (Minibus), VDL Bus & Coach mit einem Midibus, HHLA Sky mit ihren Drohnen und Daimler mit ihrem Truck zeigten eindrucksvoll, was im Verkehrssektor bereits möglich ist.



VDV-Symposium zum autonomen Fahren in Ludwigshafen, u. a. mit Dr. Thorsten Bieker, dem Parlamentarischen Staatssekretär Steffen Bilger, der Staatssekretärin Daniela Schmitt und Marie-Theres Wölki (v. r. n. l.)

## Vorbereitung auf Landtagswahlen

Der Vorstand des VDV Südwest ist im August 2020 in Klausur gegangen und hat sich u. a. mit den kommenden Landtagswahlen in Rheinland-Pfalz (2021) und im Saarland (2022) beschäftigt. Für die Landtagswahl in Rheinland-Pfalz wurde eine Broschüre mit den wichtigsten Erwartungen und Forderungen der Landesgruppe an die nächste Landesregierung erstellt. Nach dem Motto „Mobilitätswende – einfach machen!“ wurden elf Handlungsfelder herausgearbeitet und so die Erwartungen aufgezeigt.

## Marie-Theres Wölki

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

---

# VDV-Organisationen

---

# Digitale (Bildungs-)Errungenschaften in Pandemiezeiten: Gekommen, um zu bleiben?

In den vergangenen Monaten hat die VDV-Akademie zahlreiche neue Bildungsangebote entwickelt und bestehende Angebote weitgehend digitalisiert, um auch in Krisenzeiten ein verlässlicher Partner zu bleiben.

Die Auswirkungen von Covid-19 schlagen sich auch in der Weiterbildungslandschaft nieder. Bedarfe der Mitgliedsunternehmen und nachgefragte Themen verändern sich stetig, sind sie doch abhängig von den dynamischen Rahmenbedingungen und Schutzverordnungen. Gleichzeitig zeigt sich die Pandemie als Digitalisierungstreiber. Für die VDV-Akademie ist es die Chance, ihr umfassendes Know-how im Bereich digitales Lernen einzusetzen. Schon seit mehreren Jahren begleitet das „Lernnetz“, ein digitales Lernportal, die Qualifizierungen der VDV-Akademie. Weiterhin koordiniert die Akademie diverse Kooperationsprojekte zur Erstellung von web-based Trainings (WBT). Diese Erfahrungen erleichtern die schnelle Digitalisierung von Angeboten während der Pandemie.

## **Bildungsbox und Podcast**

Eine Woche nach Beginn des ersten Lockdowns im März geht die „Bildungsbox“ online. Ihr Ziel: Allen Beschäftigtengruppen ein buntes Potpourri aus branchenspezifischen Informations- und Lernmedien zur Verfügung zu stellen – digital, versteht sich. Die Medienformate reichen von Videos über WBT bis hin zu Quizaufgaben. Die thematische Bandbreite deckt betriebliche und technische Fragestellungen ab, aber auch Fachgebiete wie Personal, Qualität oder Marketing. Die Angebote der Bildungsbox sind ohne Anmeldung, Kontrolle oder Prüfungen auf jedem Endgerät und kostenfrei nutzbar.

Zeitgleich mit der Eröffnung der Bildungsbox wird die erste Folge des Podcasts „Nächster Halt“ ausgespielt. Interessierte können jeden zweiten Donnerstag spannenden Themen lauschen, die die Branche bewegen. In jeder Folge ist eine andere interessante Persönlichkeit aus dem Bereich der Mobilität zu Gast. Es geht um Führung, Mobilität der Zukunft, Digitalisierung und Bildung. Mittlerweile sind über 28 Folgen erschienen, mehr als 13 000 Hörerinnen und Hörer haben diese bereits abgerufen.

## **Digitale Qualifizierungen und Veranstaltungen**

Um eine lückenlose Weiterbildung sicherzustellen, digitalisiert die VDV-Akademie im Jahr 2021 alle laufenden Lehrgänge: Teilnehmende und Dozierende machen sich in moderierten Technik-Tests mit neuen Tools vertraut, Module werden didaktisch überarbeitet und auf eine digitale Umsetzung gemünzt. Alle Beteiligten werden intensiv begleitet –

im Lernnetz, in Gesprächen und während der Video-konferenzen. Selbst die mündlichen und schriftlichen Prüfungen werden digital durchgeführt. Ergänzend entsteht ein Webinarangebot zu Themen wie Beschwerdemanagement, Selbstorganisation im Homeoffice oder Digitalisierung der Arbeit. Auch im Veranstaltungsbereich wird digitalisiert, neue Tools und Formate ausgetestet. Die Erfahrungen der vergangenen Monate sind wertvoll. Für die Zukunft zeichnet sich ab: Während hybride Veranstaltungen im Vergleich aufwendiger und (bisher) weniger attraktiv sind, stellen rein digitale Angebote am ehesten eine Alternative zu Präsenzveranstaltungen dar. Was fehlt? Der informelle Austausch und das Netzwerken lassen sich nur schwierig digital abbilden.

## **Lehren für die Zukunft**

Die zurückliegenden Monate zeigen: Wenn es darauf ankommt, können wir vieles digital abbilden. Ist der komplett digitale Weg aber auch der richtige? Vieles spricht für das digitale Lernen: Lernen ist individueller (ortsunabhängig und im eigenen Tempo), interaktiver und multimedial. Es ist zeit- und kostengünstig (keine Tagungs-/Reisekosten), klimafreundlich und stärkt die Digitalkompetenz. Wenn es aber um Handlungsorientierung oder direkten kommunikativen Austausch geht, hat sich Blended Learning als optimales Lernformat bewährt. Es bezeichnet die Mischung aus digitalen Inhalten, angereichert durch persönliche Zusammenkünfte in Präsenz. So können die Vorteile beider Formate genutzt werden.

Zukünftig wird die VDV-Akademie die neu entwickelten digitalen Angebote sorgfältig in das bestehende Portfolio integrieren: Es werden weitere spannende Podcastfolgen und neue Webinarreihen entstehen. Im Lehrgangsbereich werden wir weiterhin am Blended-Learning-Format festhalten. Zusätzlich wird der digitale Bereich professionalisiert und ein innovativer virtueller Lernort geschaffen: die Digitale Mobilitätsakademie, eine Lernplattform für die gesamte Branche, die sich bereits im Aufbau befindet.

## **Michael Weber-Wernz**

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

# Wissenstransfer und digitales Lernen in der Branche fördern

Die VDV-Akademie beeinflusst positiv mit mehreren Angeboten den Wissenstransfer und das digitale Lernen in der Branche. Die Plattform KnowHow@ÖV schafft Zugang zu über 500 VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen. Mit der Bildungsbox haben Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, sich mit über 130 digitalen Lernangeboten auf die Themen der Zukunft vorzubereiten. Bald wird KnowHow@ÖV auch in englischer und französischer Sprache angeboten.

Seit Januar 2020 betreibt die VDV-Akademie die Onlineplattform KnowHow@ÖV. Die Plattform ist entwickelt worden, um flexibel und unkompliziert Zugang zum Fachwissen der Mobilitätsbranche zu bieten und den Wissenstransfer in der Branche zu fördern.

## Ein Wissensschatz für alle

Kernstück von KnowHow@ÖV sind die VDV-Schriften und -Mitteilungen, in denen der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seit über 40 Jahren das Know-how der Branche publiziert. Diese weit mehr als 500 Dokumente sind ein wahrer Wissensschatz.

Über KnowHow@ÖV haben Nutzer die Möglichkeit, diese VDV-Schriften und -Mitteilungen zu recherchieren und online zu lesen.

KnowHow@ÖV bindet die VDV-Schriften und -Mitteilungen in ein semantisches Netz aus über 1 200 Fachbegriffen, digitalen Lernangeboten, Studien und Grafiken ein. Schlagwort- und Volltextsuche unterstützen die Nutzer bei ihren Recherchen. So können sich Interessierte schnell und bequem einen Überblick über das Branchenwissen verschaffen.

Das Angebot richtet sich sowohl an Neu- und Quereinsteigende in Verkehrsunternehmen (VU) als auch an alle, die in ihrem Arbeitsalltag die VDV-Schriften und -Mitteilungen nutzen. Studierende nutzen die Plattform für Seminararbeiten und lernen so die Vielfalt der Mobilitätsbranche kennen.

KnowHow@ÖV ist kostenfrei und steht allen Interessierten offen. Inzwischen sind die VDV-Schriften und -Mitteilungen auch über die VDV VerbandsApp abrufbar.

## Bildungsbox unterstützt beim Selbstlernen durch kostenfreie digitale Lernangebote

Eine neue Möglichkeit, ihre Flexibilität unter Beweis zu stellen, erhielt die KnowHow@ÖV-Plattform im März 2020. Innerhalb kürzester Zeit wurde auf der Basis von KnowHow@ÖV die Bildungsbox entwickelt. Mit der Bildungsbox haben Mitarbeitende aus VU die Möglichkeit, sich

mit kostenfreien digitalen Lernangeboten auch im Homeoffice eigenständig weiterzubilden. Inzwischen können Interessierte auf über 130 digitale Lernangebote zurückgreifen. Sechs Themencluster erleichtern hier den Einstieg. Besonders beliebt sind bei den Nutzern die Themen Marketing und Vertrieb sowie Betrieb und Technik.

Neben den Selbstlernangeboten finden die Nutzerinnen und Nutzer auch unseren Podcast „Nächster Halt“ und die Interviewreihe „DigiTalk“ in der Bildungsbox. Die Musikbox mit den 79 besten Songs zur Mobilität bringt zusätzlichen Schwung ins digitale Lernen. 180 000 Besuche seit April 2020 bestätigen die Beliebtheit des Angebots von KnowHow@ÖV und der Bildungsbox.

## Und was gibt es 2021 Neues?

Die Entwicklung von KnowHow@ÖV geht weiter. Das nächste Ziel ist, die Plattform auch in englischer und französischer Sprache bereitzustellen. Dieses Angebot richtet sich an Nutzerinnen und Nutzer, deren Muttersprache nicht Deutsch ist oder deren Tätigkeitsfeld im internationalen Kontext liegt.

Das Projekt ist schon in vollem Gange und soll im Mai 2021 abgeschlossen sein.

Wer KnowHow@ÖV und die Bildungsbox noch nicht kennt oder die vielseitigen Angebote wiederentdecken möchte, ist herzlich eingeladen, dies hier zu tun:

[knowhow.vdv.de](https://knowhow.vdv.de),  
[vdv-akademie.de/bildungsbox](https://vdv-akademie.de/bildungsbox).

## Stefanie Menke

Projektleiterin KnowHow@ÖV, VDV-Akademie  
T 0221 57979-167  
[menke@vdv.de](mailto:menke@vdv.de)

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

## 22. Management-Symposium in digitaler Form

Im vergangenen Jahr wurde die SFN vor die große Herausforderung gestellt, dass sie Nachwuchsführungskräfte miteinander verbinden und gleichzeitig nicht in einer Pandemie durch Kontakt gefährden wollte. Aus diesem Grund fand am 6. und 7. November 2020 das 22. Management-Symposium der SFN digital statt. Dies stellte sowohl für die Stiftung als auch für viele Teilnehmende ein Novum dar. Eröffnet wurde die Veranstaltung durch VDV-Präsident und SFN-Vorstandsmitglied Ingo Wortmann mit einigen Worten zu den Herausforderungen an junge Führungskräfte in diesen Zeiten.

Der erste Veranstaltungstag drehte sich um die Zukunft des ÖPNV und des Eisenbahnverkehrs mit Beiträgen von Dr. Jan Schilling zu Deutschland mobil 2030, Thomas Wissgott, Personalvorstand der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), zu den tarifpolitischen Auseinandersetzungen im Nahverkehr sowie dem Vorsitzenden der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), Claus Weselsky, zur Zukunft der deutschen Eisenbahnen. Der zweite Tag startete mit einem Blick auf alternative Arbeitsmodelle, wobei Carmen Parrino sich insbesondere auf die Digitalisierung von Arbeitsplätzen konzentrierte und Prof. Dr. Christian Haas von der Hochschule Fresenius die Ergebnisse eines Projekts zu den Auswirkungen des autonomen Fahrens auf die Arbeit von Beschäftigten vorstellte. Danach berichtete Melanie Gerhardt von der Krisenbewältigung der Tourismusbranche. Nach der Mittagspause begaben sich die Teilnehmenden zu einem virtuellen Netzwerken, wo in individuell wählbaren Kleingruppen Gespräche zu den bisherigen Eindrücken des Symposiums und eigenen Erfahrungen geführt werden konnten. Den gelungenen Abschluss bildeten zwei Vorträge zu den Themen Leadership by Game of Thrones und Gamification als Motivator für Beschäftigte.

Das Feedback der Teilnehmenden im direkten Anschluss an die Veranstaltung war durchweg positiv. Das 23. Management-Symposium findet vom 12. bis 14. November 2021 in Hannover statt.

## Stiftungsstipendien

Im Jahr 2020 haben vier Stipendiatinnen und Stipendiaten der SFN ihren Abschluss eingereicht.

Es haben sich außerdem vier Studierende erfolgreich für eine Förderung durch die SFN beworben.

Mehr Informationen zu einem Stipendium der SFN finden Sie auf der Website: <https://www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de/studienfoerderung/>.

## Sommeruniversität 2020

Die von der Stiftung gemeinsam mit der VDV-Akademie 2015 ins Leben gerufene Sommeruniversität fand 2020 in Darmstadt unter besonderen Bedingungen statt. Im September arbeiteten 16 Studierende aus ganz Deutschland fünf Tage in vier Gruppen an dem Thema „New Mobility im Rhein-Main-Neckar-Gebiet“. Mit Abstand und Maske wurden Besuche in die umliegenden Verkehrsunternehmen (VU) sowie Hochschulen in Darmstadt und Frankfurt, die Projektpartner der Sommeruniversität waren, und zum House of Logistics & Mobility (HOLM) in Frankfurt realisiert, um Impulse für die Projektarbeit zu gewinnen. Die Abschlussveranstaltung fand im Depot der HEAG mobilo statt. Hier wurden die Ergebnisse von den Studierenden präsentiert mit anschließendem Feedback einer Jury aus Geschäftsführerinnen und Geschäftsführern von VU, Hochschulprofessorinnen und Hochschulprofessoren und Vertreterinnen und Vertretern der VDV-Akademie. Den Abschluss bildete ein Speed-Dating von Unternehmen und Studierenden auf dem Außengelände des Depots.

Im Jahr 2021 ist die Sommeruniversität vom 5. bis 10. September in Frankfurt geplant.

## Ivo Hewing

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

T 0221 57979-177

[hewing@vdv.de](mailto:hewing@vdv.de)

# (((eTicket Deutschland verstärkt und sicher in die Zukunft

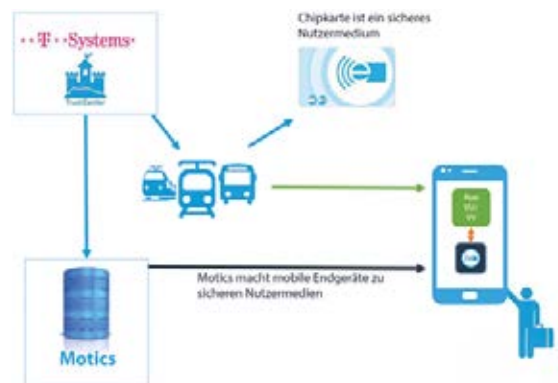
Der Mobile Ticketing Crypto Service ist fertiggestellt und garantiert ab sofort sichere Handytickets auf allen Smartphones. Zusätzlich haben die Arbeiten an der nächsten Generation der VDV-Kernapplikation (VDV-KA) begonnen und die ersten Ergebnisse sind verfügbar. Um die ÖPNV-Branche bei der digitalen Vernetzung zu unterstützen, wächst der VDV eTicket Service und erweitert sein Leistungsspektrum.

**Entwicklung von (((eTicket Deutschland in Zahlen**  
Trotz der pandemiebedingten Einschränkungen im vergangenen Jahr haben sich die bekannten Kenngrößen zu (((eTicket Deutschland konstant weiterentwickelt. Aktuell sind 446 Verkehrsunternehmen und -verbände Teilnehmer an (((eTicket Deutschland und geben gemeinsam insgesamt über 16,2 Mio. Chipkarten als elektronische Tickets an ihre Fahrgäste heraus.

Zugang für Gelegenheitskunden zu digitalen Fahrscheinen aus dem Bartarif erfreuen sich auch neue streckengenaue Tarifprodukte größerer Beliebtheit. Da der größte Anteil der Fahrgeldeinnahmen aber von den Stammkunden und damit aus den Zeittarifen kommt – mit und ohne Abo –, liegt der Wunsch nahe, auch diesen Kunden die Nutzung des Smartphones als Ticketmedium zu ermöglichen.

Diesem Wunsch stand bisher der fehlende Kopierschutz von Barcode-Tickets entgegen. Diese Sicherheitslücke erlaubt es, einen statischen 2-D-Barcode beliebig oft zu kopieren und auf beliebig vielen Geräten zu speichern. Kontrollgeräte haben somit keine Chance, die Kopie vom Original zu unterscheiden. Das Ergebnis ist, dass jede Kopie als gültiger Fahrschein interpretiert wird. Dieser technologische Nachteil macht die Kontrolle von Handytickets heute sehr aufwendig. Die einzige Möglichkeit, die Einmaligkeit des Tickets zu bestätigen, ist der manuelle Abgleich von angezeigten Ticketdaten im Kontrollgerät mit den Daten auf dem Personalausweis des Fahrgastes durch die Kontrollteams. So wird sichergestellt, dass das vorgezeigte Handyticket echt ist.

Durch die Zunahme von Handytickets bei den Fahrgästen im ÖPNV steigt daher gleichzeitig auch der Kontrollaufwand. Um diesen Kontrollaufwand zu reduzieren und das Sicherheitsniveau des Handytickets auf das der Chipkarte zu heben, hat der VDV eTicket Service im Auftrag der Branche den VDV-Barcode mobile+ entwickelt.



Sichere (((eTickets auf allen Vertriebswegen

Diese neue Sicherheitstechnologie schützt Ticket und App kryptografisch, sodass diese weder kopierbar noch anderweitig veränderbar sind.

Entwicklung der Teilnehmerzahl und aktive Chipkarten von (((eTicket Deutschland

Diese konstant positive Entwicklung – trotz Einbruchs der Fahrgastzahlen – ist vor allem darin begründet, dass über 90 Prozent der ausgegebenen Chipkarten hochpreisige Abprodukte und Zeitkarten sind. Durch kulante Regelungen der Verkehrsunternehmen und -verbände gab es 2020 nur wenige Kündigungen dieser Tarifprodukte. Da etwa 70 Prozent der Fahrgäste im ÖPNV zu den Vielfahrerinnen bzw. Vielfahrern und damit zu den Stammkundinnen bzw. Stammkunden mit Zeitkarten zählen, bleibt abzuwarten, ob und wie die Bedarfe dieser Kundengruppe sich im kommenden Jahr verändern werden. Erste Tendenzen zeigen, dass Tarifprodukte flexibler werden und sich den veränderten Mobilitätsbedarfen anpassen. Diese Tarifprodukte werden aber mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit elektronisch ausgegeben und kontrolliert. Ob dies auf einer Chipkarte oder auf dem Smartphone geschehen soll, ist im Kontext von (((eTicket Deutschland nicht wirklich entscheidend, da beide Vertriebswege insgesamt die weitere Verbreitung des gemeinsamen Standards und der digitalen Infrastruktur für das elektronische Fahrgeldmanagement begünstigen.

## Das sichere Handyticket ist jetzt verfügbar

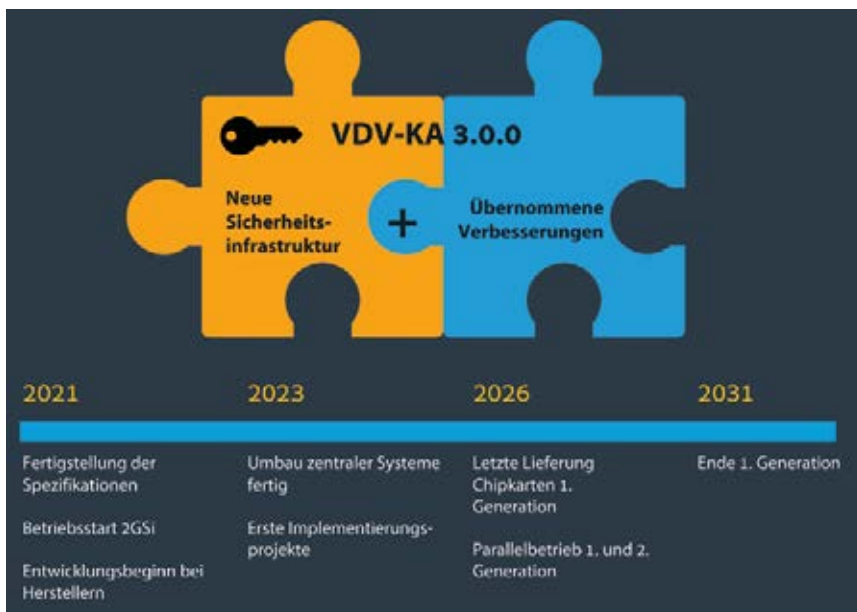
Seit mehreren Jahren ist die Zunahme von Handytickets, also (((eTickets auf den Smartphones der Kundinnen und Kunden, mit großen Wachstumswerten zu beobachten. Neben dem einfachen

Damit kann das Handyticket genauso schnell elektronisch kontrolliert werden wie die Chipkarte. Ein Kontrollteam kann sich auf das Prüfergebnis des Kontrollgerätes verlassen und spart sich alle weiteren vorher benötigten Kontrollprozesse. Dies erlaubt wieder mehr Kontrollen in derselben Zeit und kommt damit den Kontrollquoten und damit der Einnahmensicherung zugute.

Die hierzu benötigte Hintergrundtechnologie – der Mobile Ticketing Crypto Service, kurz MOTICS – ist Ende 2020 fertiggestellt und in Betrieb genommen worden. Dieses neue zentrale System ist das Bindeglied zwischen dem Sicherheitsmanagement von (e)Ticket Deutschland und dem Smartphone des Fahrgastes. Mithilfe des MOTICS wird jedes Smartphone zum sicheren Nutzermedium. Technologisch ist das System so aufgestellt, dass (e)Tickets auf dem Smartphone in einem nächsten Schritt auch über die Near-Field-Communication(NFC)-Funktion ausgegeben werden können. Damit kann ein echtes Challenge-Response-Verfahren bei der Ticketprüfung eingesetzt werden. Dies entspricht dann demselben Prüfverfahren wie dem zwischen Chipkarte und Kontrollgeräten. Der MOTICS gehört der deutschen Branche des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) und arbeitet unabhängig vom Hersteller, Betriebssystem oder Mobilfunkanbieter der Kunden-Smartphones.

#### Die nächste Version der VDV-Kernapplikation

In der Teilnehmerversammlung von (e)Ticket Deutschland stimmten die Mitglieder mit großer Mehrheit für die Umsetzung der Planungen hin zur nächsten Version der VDV-KA und des neuen Sicherheitsmanagements. Diese Entscheidung war eine der wichtigsten der vergangenen Jahre, da die nächste KA-Version nicht mehr abwärtskompatibel zu den der bisherigen sein wird. Das bedeutet, dass nach einem Migrationsprozess von zehn Jahren die heute laufenden Sicherheitssysteme 2031 final abgelöst werden.



Der VDV eTicket Service hat die Arbeiten an der nächsten Version der VDV-KA 2020 stark intensiviert. Die Vorbereitungen der vergangenen Jahre waren Grundstein dafür, dass für das Update der gesamten deutschen digitalen Vertriebsinfrastruktur des ÖPNV 2021 die ersten Umsetzungen und Ergebnisse für die Branche verfügbar sein werden. Dies betrifft zu Beginn vor allem den Umbau der zentralen Hintergrundsysteme und erste Veröffentlichungen von Spezifikationen, damit die Industrie mit ihren Entwicklungen beginnen kann.

Im Gegensatz zur ersten Generation der VDV-KA wird die kommende Version in enger Kooperation zwischen Verkehrsbranche, Industrie und VDV-ETS erarbeitet. Auf diese Weise fließt die Betriebserfahrung von mittlerweile 15 Jahren E-Ticketing in Deutschland in die neue Entwicklung mit ein.

#### Unternehmensentwicklung

Der VDV-Barcode mobile+, die zweite Generation Sicherheitsmanagement mit neuer Version der VDV-KA und die fortschreitende digitale Vernetzung machen deutlich, dass die Themen rund um das E-Ticketing bzw. die Digitalisierung des ÖPV komplexer werden. Rückmeldungen aus der Branche, den VDV-Gremien und zuletzt der jährlich durchgeführten Kundenzufriedenheitsbefragung von VDV-ETS machen immer deutlicher, dass die Branche eine weiterführende Unterstützung durch VDV-ETS wünscht. Neben der Wissensvermittlung durch Seminare, Workshops und ähnliche Angebote soll eine direkte personelle Unterstützung bei E-Ticket-Projekten möglich sein, sodass perspektivisch nur zertifizierte und standardkonforme Systeme bei den Teilnehmern von (e)Ticket Deutschland in Betrieb gehen. Da dies insgesamt die Vernetzung fördert, hat sich der VDV-ETS im letzten Jahr personell auf die unterschiedlichen und wachsenden Anforderungen eingestellt. Mit mehreren Neueinstellungen wurden die Bereiche IT-Architektur, Implementierungsmanagement und IT-Service gestärkt. Und weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen folgen. Parallel dazu hat der VDV-ETS im Jahr 2020 eine digitale Kollaborationsplattform aufgebaut, die eine direkte Zusammenarbeit aller (e)Ticket-Verantwortlichen der Branche erlaubt und Wissen transparent zur Verfügung stellt und teilt. Die Plattform wird im ersten Quartal 2021 für die Branche geöffnet und bietet für (e)Ticket-Einsteiger bis hin zu PKM-Profis wichtige Unterlagen und Austauschmöglichkeiten.

**Nils Zeino-Mahmalat**

*Geschäftsführer*

*VDV eTicket Service GmbH & Co. KG*

T 0221 716174-112

zeino@vdv.de

---

VDV-Schriften  
VDV-Mitteilungen

---

---

VDV-Positionen  
VDV-Stellungnahmen

---

---

Zeitschriften und  
Bücher des VDV

---

---

Digitale Angebote  
des VDV

---

---

Ziele, Aufgaben und  
Struktur

---

---

Der VDV in externen  
Organisationen und  
Gremien

---



---

# VDV-Informationen

---

**VDV-Schrift 169 | 1/2020**

Grundanforderungen an den Einbau und die Verkabelung der elektrischen Ausrüstung von Fahrzeugen städtischer Schienenbahnen

**VDV Recommendation 169 | 1/2020**

Basic Requirements for the Installation and Cabling of Electrical Equipment in Urban Rail Rolling Stock

**VDV-Schrift 261 | 1/2020**

Empfehlung zur Anbindung eines dispositiven Backends an einen Elektrobuss, ergänzend zur ISO 15118

**VDV Recommendation 261 | 1/2020**

Recommendation for connecting a scheduling backend to an electric bus, in addition to the ISO standard 15118

**VDV-Schrift 435-1 | 2/2020**

Internet of Mobility –  
Teil 1: Funktionale Systemarchitektur

**VDV Recommendation 435-1 | 2/2020**

Internet of Mobility –  
Part 1: Functional system architecture

**VDV-Schrift 613 | 1/2020**

Anlage und Pflege von Vegetationsflächen entlang der Schienenwege nichtbundeseigener Eisenbahnen

**VDV-Schrift 737 | 1/2020**

Standards zur Überwachung von Subunternehmen im Omnibuslinienverkehr

**VDV-Schrift 301-3 | 2/2020**

Internetprotokoll basiertes integriertes Bord-Informationssystem IBIS-IP –  
Teil 3: Netzwerkinfrastruktur

**VDV Recommendation 301-3 | 2/2020**

Internet Protocol based integrated board information System IBIS-IP –  
Part 3: Network infrastructure

**VDV-Schrift 435-0 | 2/2020**

Internet of Mobility – Grundsätzliche Aspekte

**VDV Recommendation 435-0 | 2/2020**

Internet of Mobility – Basics aspects

**VDV-Schrift 738 | 2/2020**

Leitfaden für Bahnübergänge nach § 20 BOStrab und Empfehlungen für die bauliche Gestaltung von Querungsstellen nach § 16 Absatz 5 BOStrab

**VDV-Schrift 714 | 3/2020**

Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen

**VDV-Schrift 157 | 4/2020**

Anforderungen an den Einklemm- und Verletzungsschutz sowie an Notöffnungseinrichtungen an Türen von Personenzugfahrzeugen nach BOStrab

**VDV-Schrift 182 | 4/2020**

Luftbehandlung in Schienenfahrzeugen des innerstädtischen und regionalen Nahverkehrs – Fahrzeugführerräume

**VDV Recommendation 182 | 4/2020**

Air Conditioning for Urban and Suburban Rail Vehicles – Driver's Cabs

**VDV-Schrift 462 | 5/2020**

Standardisierter Austausch von Liniennetz und Fahrplandaten mit der europäischen Norm CEN-TS 16614 'NeTeX'

**VDV-Schrift 609 | 6/2020**

Oberbauschweißen bei Nahverkehrsunternehmen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen

**VDV-Schrift 759 | 6/2020**

Abfertungsverfahren im Eisenbahn-Personenverkehr

**VDV-Schrift 440 | 7/2020**

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

**VDV-Schrift 234 | 8/2020**

Fahrerarbeitsplatz im Niederflur-Linienbus

**VDV-Schrift 363 | 8/2020**

Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE)

**VDV-Schrift 851 | 9/2020**

Umweltschutz in Verkehrsunternehmen

**VDV-Schrift 453 | 10/2020**

Ist-Daten-Schnittstelle Version 3.0: Anschluss-sicherung – Dynamische Fahrgastinformation – Visualisierung – Allgemeiner Nachrichtendienst

**VDV Recommendation 453 | 10/2020**

Actual Data Interface – dynamic schedule  
synchronisation – dynamic passenger  
information – visualisation – general –  
information service – version 3.0

**VDV-Schrift 454 | 10/2020**

Ist-Daten-Schnittstelle Version 3.0-Referenz-  
datendienst Fahrplanauskunft (REF-AUS)  
-Prozessdatendienst Fahrplanauskunft (AUS)

**VDV Recommendation 454 | 10/2020**

Integration Interface of Computer-Aided  
Operations Command/Control Systems –  
Transfer of Up-to-date Timetable and Service  
Position Data to the Timetable Information System  
(version 3.0)

**VDV-Schrift 825 | 11/2020**

Auswirkungen der „Clean Vehicles Directive“  
im Linienbus auf Betriebshöfe und Werkstätten

**VDV-Schrift 301-2-3 | 12/2020**

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service  
description –CustomerInformation-  
Service – V 2.3

**VDV Recommendation 301-2-3 | 12/2020**

Service description –CustomerInformation-  
Service – V 2.3

**VDV-Schrift 724 | 12/2020**

Piktogramme zur Fahrgastinformation  
an Haltestellen und in Fahrzeugen  
V1.1

## Neuerscheinungen 2020

---

### **VDV-Mitteilung 9068 | 1/2020**

Arbeitsmedizinische Vorsorge Leitfaden für die Anwendung der ArbMedVV

### **VDV-Mitteilung 7048 | 3/2020**

Umgang mit Störungsmeldungen (UmS) in der Praxis – Beispiele zur Anwendung der VDV 736

### **VDV-Mitteilung 5350 | 5/2020**

Ersatz von T8-Leuchtstofflampen durch LED-Leuchtmittel

### **VDV-Mitteilung 2025 | 7/2020**

Eisenbahn-Kommunikationsplattform – VDV-Sharepoint-Datenbank zum Informationsaustausch über eisenbahnfahrzeugspezifische Sachverhalte

### **VDV-Mitteilung 4400 | 7/2020**

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

### **VDV-Mitteilung 1508 | 8/2020**

Einsatz von RFID zur Vereinfachung der Betriebsabläufe – Anwendungen, Einsatz und Standardisierung

### **VDV-Mitteilung 9069 | 9/2020**

Der Einsatz von Tablets in der Berufsausbildung – Begründungszusammenhänge und Content-Vorschläge

### **VDV-Mitteilung 3003 | 10/2020**

IBIS-IP-Anwenderbeschreibung des Fahrgastinformationssdienstes (CIS) – Empfehlungen für die Nutzung der Datenelemente des CIS

### **VDV Report 3003 | 10/2020**

IBIS-IP User Description of the Passenger Information Service (CIS) – Recommendations for the use of the CIS data elements

### **VDV-Mitteilung 7051 | 10/2020**

WLAN im ÖPNV – Mehrwert für Kunden und Unternehmen

### **VDV-Mitteilung 8002 | 11/2020**

Empfehlungen zur Reinigung des Innenraums von ÖPNV-Fahrzeugen und weitere Maßnahmen zur Verhinderung der Ausbreitung von Infektionskrankheiten

### **VDV Report 8002 | 11/2020**

Recommendations for the cleaning of the passenger compartment of public transport vehicles and other measures to prevent the spread of infectious diseases

### **VDV-Mitteilung 9070 | 11/2020**

Allgemeine Leistungsbedingungen (ALB) der Bahnen

### **VDV-Mitteilung 9071 | 12/2020**

Nachhaltige Vergabekriterien- Tipps und Empfehlungen für die Berücksichtigung und Bewertung nachhaltiger Vergabekriterien bei der Beschaffung

**VDV-Positionen und -Stellungnahmen unter:**  
[www.vdv.de/positionensuche.aspx](http://www.vdv.de/positionensuche.aspx)

### **Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“**

VDV-Vorschläge im Rahmen der bevorstehenden Evaluierung. Seit dem Jahr 1998 fördert der Bund erfolgreich mithilfe der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ (KV) den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs. Die seit dem 1. Januar 2017 geltende Förderrichtlinie endet am 31. Dezember 2021.

### **Eckpunkte zum Rechtsrahmen für einen vollautomatisierten und fahrerlosen Level 4 Betrieb im öffentlichen Verkehr**

Das VDV-Positionspapier nennt vier Eckpunkte für künftige Regulierung. Weitere Informationen finden Sie unter [www.vdv.de/autonomesFahren](http://www.vdv.de/autonomesFahren).

### **Mit Bahnen und Bussen in die Zukunft**

Input zur EU-Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität. Bis Ende des Jahres 2020 wird die Europäische Kommission eine umfassende Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität vorlegen, welche bereits im „Green Deal“ angekündigt worden war und die Leitlinien der europäischen Verkehrspolitik für die nächsten Jahre darlegt. Während das Verkehrsaufkommen in der EU immer weiter wächst, erfordert der „Green Deal“ bis 2050 eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 90 Prozent gegenüber 1990. Der Güter- und Personenverkehr hat eine zentrale Bedeutung für den europäischen Binnenmarkt. Gleichzeitig müssen zukünftig klimaneutrale Städte saubere, sichere und attraktive Lebensräume für die Menschen bieten.

### **Elektromobilität und alternative Antriebe im SPNV**

Positionspapier der Verbände Allianz pro Schiene, mofair und VDV. Mit diesem Papier machen die Akteure des Sektors konkrete Vorschläge, wie die Elektromobilität auf der Schiene zügig weiter ausgebaut werden kann und was dafür zu tun ist. Die präsentierten Vorschläge sind das Ergebnis einer Sektordiskussion, die von den drei Bahnverbänden Allianz pro Schiene, mofair und VDV getragen werden. Ziel der Branche ist es, ab Ende 2024 bei Betriebsaufnahmen im Schienenpersonenverkehr (SPNV) auf neue Dieseltriebzüge zu verzichten. Die Fahrzeughersteller werden dazu SPNV-Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bis spätestens 2021 zur Serienreife bringen. Bereits heute haben entsprechende Schienenfahrzeuge

einen Reifegrad erreicht, der Bestellungen zulässt. Diese Ziele möchten die Branchenakteure im Zusammenspiel mit der Politik erreichen, die den Technologiesprung mit gezielten Förderungen und dem weiteren Ausbau des elektrifizierten Streckennetzes unterstützen sollte.

### **Modernisierung des deutschen Eisenbahnnetzes durch Digitalisierung und ETCS-Ausrüstung**

Im Zuge der allgemeinen Zielsetzung der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums hat die EU-Kommission einen rechtsverbindlichen Rahmen zur Einführung und Umsetzung des European Rail Traffic Management Systems (ERTMS) mit dem Kernbaustein European Train Control System (ETCS) als einheitlichem interoperablem Zugsicherungssystem gesetzt. Die aktuellen europäischen Vorgaben sehen für Deutschland eine Ausrüstungspflicht von europäischen Verkehrskorridoren mit ETCS auf einer Länge von etwa 3250 km bis 2030 und von rund 16000 km bis 2050 vor.

### **Kurs halten: Bus & Bahn bleiben Motor der Mobilitätswende**

Fahrgäste zurückgewinnen und die Mobilitätswende vorantreiben: Die in dem Positionspapier aufgeführten ÖPNV-Offensiven führen anschaulich vor Augen, wie sich der politische Auftrag, die Stadt der Zukunft lebenswert und nachhaltig zu gestalten, mit mehr multimodaler Mobilität erfüllen lässt. Unbenommen der Corona-Pandemie müssen angesichts der Vorlaufzeiten heute die Entscheidungen getroffen werden, um ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu stärken, damit sie ihren Beitrag zur Mobilitätswende leisten können.

### **Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken**

Der VDV hat im Mai 2019 eine umfangreiche Liste mit Reaktivierungsvorschlägen von stillgelegten Eisenbahnstrecken erarbeitet. Hierbei handelt es sich um eine aktualisierte Fassung aus dem April 2020.

### **Kombinierten Verkehr erfolgreich gestalten**

Die Verbändeallianz – VDV, BDB, BÖB, DSLV sowie SGKV – hat Vorschläge zur Evaluation der KV-Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in diesem gemeinsamen Positionspapier vorgelegt. Zu den

Forderungen gehören die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens in der EU zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen in den Mitgliedsstaaten, Bürokratieabbau einschließlich einheitlicher und vereinfachter Bedingungen für Vor- und Nachlaufverkehre, eine stärkere Digitalisierung und eine finanzielle Förderung, die auch Ersatzinvestitionen einschließt.

#### **Corona-Sofortmaßnahmen: Güterbahnen unterstützen, klimafreundliches Verkehrssystem stabilisieren**

Mit einem Stabilitätsfonds für den Schienengüterverkehr muss die Bundesregierung die Unternehmen bei der Sicherung der Versorgung in der Corona-Krise unterstützen. Dafür sprechen sich die vier Branchenverbände Allianz pro Schiene, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), VDV und der VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland in der gemeinsamen Erklärung aus.

#### **Gemeinsam die Corona-Krise bewältigen – Verkehrssektor legt Charta vor**

Führende Vertreter der Verkehrsbranche haben sich in einer gemeinsamen Charta vom 25. März 2020 zu einer verstärkten Zusammenarbeit in der Corona-Krise bekannt, um die Versorgung über die Schiene sicherzustellen. Unterzeichnet haben neben der Deutschen Bahn, Kombiverkehr und der Hamburg Port Authority (HPA), die Allianz pro Schiene, das Deutsche Verkehrsforum (DVF), der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der VDV, der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), mofair, die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der VPI.

#### **Gute Mobilität in ländlichen Räumen**

Der VDV-Koordinierungskreis „Mobilität in ländlichen Regionen“ hat ein neues Positionspapier mit sechs Leitplanken für ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot in ländlichen Regionen erarbeitet. Darüber hinaus werden in dem Papier Vorschläge für eine verlässliche investive und konsumtive Finanzierung des regionalen ÖPNV aus öffentlichen Mitteln abgeleitet.

#### **Voll elektrisch! Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben und Hybridlösungen**

Ca. 90 Prozent des Eisenbahnpersonenverkehrs und mehr als 95 Prozent des Schienengüterverkehrs werden mit Elektrotraktion erbracht. Dies macht den Verkehrsträger Schiene zum absoluten

Vorreiter der Elektromobilität. Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und des Wettbewerbs ist es sinnvoll, den Eisenbahntransport möglichst weitgehend und durchgängig mit dieser Traktionsart durchzuführen. Derzeit sind in Deutschland jedoch noch viele Regionen vom elektrischen Eisenbahnnetz abgekoppelt. Die Branche hat sich zum Ziel gesetzt, eine möglichst durchgehende Elektrifizierung zu erreichen.

#### **10-Punkte-Programm: Ausschuss der Wettbewerbsbahnen**

Mit seiner Gründung im Jahr 2010 hatte sich der Ausschuss der Wettbewerbsbahnen im VDV das Ziel gesetzt, die für die dauerhafte Leistungsfähigkeit des SPNV notwendigen Rahmenbedingungen klar zu benennen und dort einzufordern, wo Gesetzgeber und Marktpartner diesem Anspruch nicht hinreichend gerecht werden. Der Leitgedanke war, dass auch in einem wettbewerblichen Umfeld die Möglichkeit zu eigenständigem unternehmerischen Handeln eine wesentliche Voraussetzung dafür ist, am Fahrgastmarkt dauerhaft zu überzeugen.

#### **Digitale Automatische Kupplung (DAK) – Charta**

Die DAK ist der entscheidende Baustein auf dem Weg zum automatisierten, digitalen Schienengüterverkehr. Sie schafft die Grundlage für deutlich schnellere und effizientere Prozesse. Nutzen wir die Chance, um den klimafreundlichen Gütertransport zu stärken. Die DAK stellt die Weichen für Wachstum auf der Schiene. Wer die Verkehrswende im Güterverkehr will, muss jetzt handeln. Der VPI hat deshalb die Initiative zur DAK-Charta ergriffen. Führende Verbände des Sektors haben die Charta mitunterzeichnet: Allianz pro Schiene, NEE, UIP, VDB und der VDV.

# Zeitschriften und Bücher des VDV



**Der Nahverkehr** | Offizielles Organ des VDV  
Die Zeitschrift bietet Fachwissen in qualifizierten und umfangreichen Beiträgen. Die Palette der Themen umfasst Verkehrspolitik, Verkehrsrecht und andere relevante Rechtsgebiete, Fragen der Verkehrswirtschaft, des Marketings, der Fahr-

zeug- und Betriebstechnik sowie der betrieblichen Organisation. In der Zeitschrift publizieren erfahrene Praktikerinnen und Praktiker ebenso wie Fachleute der einschlägigen Wissenschaften.

*Herausgeber: DVV Media Group GmbH*



**VDV Das Magazin** | Das Verbandsmagazin des VDV „VDV Das Magazin“ ist die redaktionelle Plattform für Unternehmen des ÖPNV und Schienengüterverkehrs in Deutschland. Das Magazin stellt in Fachbeiträgen, Meldungen, Reportagen und Interviews alle Facetten des modernen Personen- und

Güterverkehrs mit Bus und Bahn dar: technische Innovationen, Strategien und Kooperationen, aktuelle Themen und Trends, besondere Strecken und Ziele, Menschen in der Branche.

*Internetseite: [www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)*



**Digitale Transformation des ÖPNV** | Die Digitalisierung der Mobilität ist vielschichtig. Neue Technologien schaffen Lösungen, um Prozesse, Services und Produkte kundenfreundlicher, effizienter und zuverlässiger zu gestalten. Diese laufenden

Veränderungen weisen auf revolutionäre Umbrüche für die Industrie und Branche hin. Ganze Berufsbilder, Geschäftsmodelle und Kundenbeziehungen verändern sich. Schnell zeigt sich, dass die Digitalisierung nur vordergründig technologischen Fortschritt bringt. Vielmehr verändert sie, wie Menschen Technik, Produkte und Dienstleistungen nutzen. In einer personalintensiven Dienstleistungsbranche wie dem ÖPNV ist dieser Aspekt der digitalen Transformation entscheidend. Daher widmet sich der neue Band der Blauen Reihe VDV der gesamten Bandbreite der Veränderungen. Neben sehr technischen Themen wie der der Big-Data-Analyse oder Aspekten der Cybersecurity geht es in dem Sammelband auch um Geschäftsmodelle, Kundenbeziehungen, Marketing, rechtliche Themen, neue Arbeitsweisen und -welten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Branche.

*Herausgeber: VDV / INFRA Dialog Deutschland GmbH / VDV-Industrieforum, 376 Seiten, Hardcover ISBN 978-3-9811679-4-8*

*Bezug: [www.beka-verlag.de](http://www.beka-verlag.de) (Hardcover und ePDF) und als ePUB für Kindle bei [www.amazon.de](http://www.amazon.de)*

# Digitale Angebote des VDV



## VDV VerbandsApp

Kostenlos auf [app.vdv.de](http://app.vdv.de) verfügbar!

Die VDV VerbandsApp vom VDV und von der VDV-Akademie zum Suchen und Buchen von Veranstaltungen, für den Sofortüberblick über die gesamte VDV-Außenkommunikation und – nicht zuletzt – mit dem gesamten Branchenwissen der VDV-Schriften und -Mitteilungen.

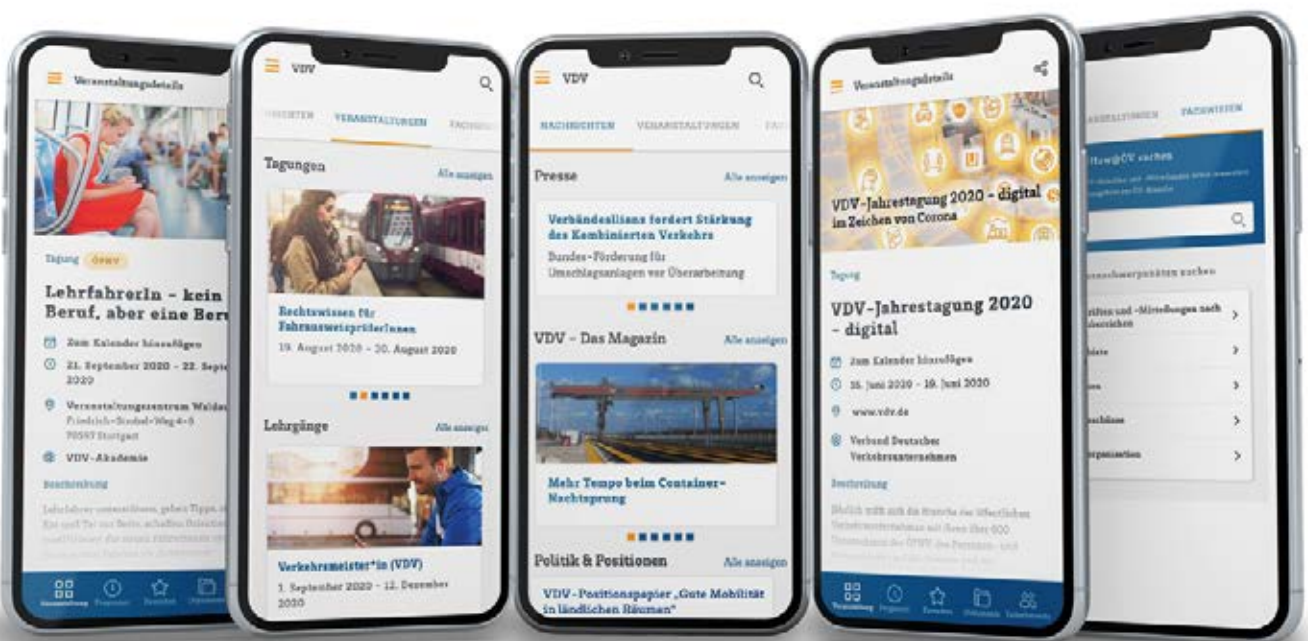
Im Bereich Nachrichten finden Sie aktuelle Pressemitteilungen, Positionspapiere, die aktuellen Beiträge der Social-Media-Kanäle, eine Übersicht über die Kampagnen und Artikel oder auch Ausgaben des VDV-Magazins.

Bei den Veranstaltungen kann ab jetzt jeder Lehrgang, jede Tagung, jedes Webinar der

VDV-Akademie und des VDV – auch die nächste VDV-Jahrestagung – gebucht werden, einschließlich der zugehörigen Unterlagen. Die Teilnehmenden können sich in der App direkt untereinander austauschen.

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

Weitere Informationen zur App finden sich auf [www.vdv.de/app](http://www.vdv.de/app).






## VDV-Website

[www.vdv.de](http://www.vdv.de)


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




## VDV auf Social Media

 [www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen](https://www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen)

 [www.twitter.com/VDV\\_Verband](https://www.twitter.com/VDV_Verband)

 [www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen](https://www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen)

 [www.youtube.com/mobiwissen](https://www.youtube.com/mobiwissen)

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

## Mitgliederbereich der VDV-Website

[www.vdv.de](http://www.vdv.de) | Mitglieder

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VDV-Mitgliedsunternehmen profitieren besonders vom Mitgliederbereich der VDV-Website. Hier finden Sie alle Rundschreiben und zahlreiche

Fachinformationen. Sie können den E-Mail-Aboservice nutzen, der Sie aktiv und zeitnah direkt am Arbeitsplatz über Aktuelles informiert – zusammengestellt nach Ihren Wünschen. Zum Mitgliederbereich haben nur Mitgliedsunternehmen Zugang, ein direkter Vorteil gegenüber anderen Akteuren im Markt.

## KnowHow@ÖV

<https://knowhow.vdv.de>

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



## VDV Das Magazin – online

[www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)

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



### **VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr**

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

Einen besonders dynamischen Aufbau erfährt die VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr. Dahinter verbergen sich zahlreiche konkrete Dienstleistungen für den Markt und seine Teilnehmer, z. B. eine mehrere Tausend Links umfassende Linkliste, Verzeichnisse über Notdienste und Pannenhilfe sowie Güterbahnhöfe und der elektronische „Marktplatz Schiene“.

### **VDV-Akademie**

[www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

Seit 2001 besteht die VDV-Akademie als eingetragener Verein unter dem Dach des VDV.

Ihr Ziel ist die Qualitätssicherung von Aus- und Weiterbildungsleistungen im ÖPNV und SGV. Sie entwickelt Bildungsangebote, setzt Standards für berufsbezogene Qualifizierung und sichert damit den Wettbewerbsvorsprung der VDV-Mitgliedsunternehmen im Verkehrssektor.

### **VDV-Industrieforum**

[www.vdv.de/industrieforum](http://www.vdv.de/industrieforum)

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

### **Stiftung Führungsnachwuchs**

[www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de](http://www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de)

Die ÖV-Branche hat ein großes Potenzial an interessierten, begeisterungsfähigen und begabten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Es gehört zu den wichtigsten Zukunftsaufgaben der Stiftung Führungsnachwuchs (SFN) im VDV, dieses Potenzial zu entdecken und weiterzuentwickeln sowie nicht zuletzt zu vermitteln, dass Führungspositionen untrennbar mit Charakter- und Vorbildfunktionen verbunden sind.

### **VDV eTicket Service – ((eTicket Deutschland**

[www.eticket-deutschland.de](http://www.eticket-deutschland.de)

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

### **Deutschland mobil 2030**

[www.deutschland-mobil-2030.de](http://www.deutschland-mobil-2030.de)

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



### **VDV-Arbeitgeberinitiative: Erste bundesweite Stellenbörse der Branche**

[www.in-dir-steckt-zukunft.de](http://www.in-dir-steckt-zukunft.de)

Aktuell umfasst sie rund 3 000 Jobangebote im Personen- und Schienengüterverkehr bei den VDV-Mitgliedsunternehmen. Insgesamt will die Branche in den kommenden Jahren rund 50 000 Stellen neu besetzen. Der VDV sieht den Personalmangel als Wachstumshindernis für Busse und Bahnen. In Gefahr sind damit auch die Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele.



### **Mobi-Wissen: Onlineportal informiert über Busse und Bahnen von A bis Z**

[www.mobi-wissen.de](http://www.mobi-wissen.de)

Themeneinsteigerinnen und -einsteiger und Verkehrsexpertinnen und -experten erfahren hier Wissenswertes über Busse und Bahnen. Der VDV bietet mit dieser Onlineplattform eine umfassende Übersicht mit Definitionen zu den wichtigsten Begriffen des ÖPNV und des SGV an.

# Ziele, Aufgaben und Struktur

Mit etwa 600 Mitgliedsunternehmen ist der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für zahlreiche Institutionen in Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Bildung die anerkannte Adresse für Fragen des öffentlichen Personenverkehrs und des SGV in Deutschland.

Der Verband fördert gemäß seiner Satzung die Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs mit dem Ziel einer verbesserten Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Er tritt für die Ausweitung dieser Verkehre ein. Sie gewährleisten die umwelt- und flächenschonende Mobilität von Personen und Gütern. Dadurch leisten sie einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt der Funktionsfähigkeit der Verdichtungsräume und der Attraktivität der Regionen.

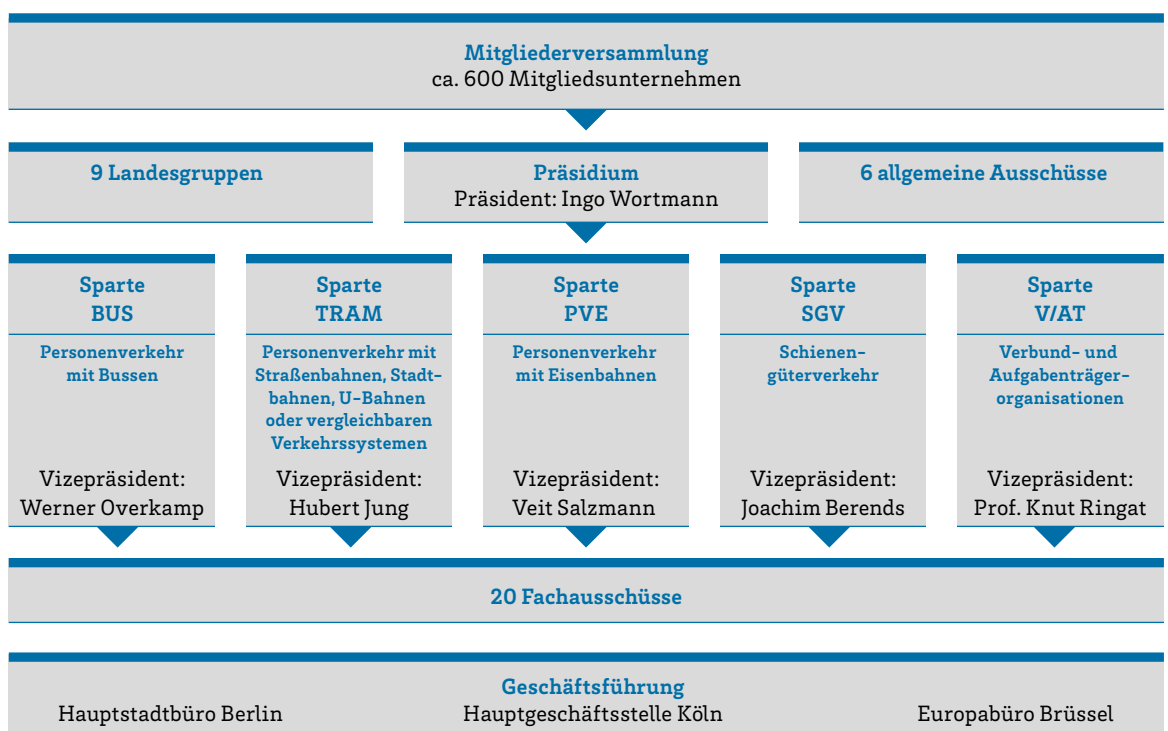
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert und begleitet Abstimmungsprozesse zwischen Verkehrsunternehmen (VU) und Verbund- bzw. Aufgabenträgerorganisationen. Der VDV vertritt die Interessen der Unternehmen gegenüber Parlamenten, Behörden sowie anderen Institutionen und trägt zur Meinungsbildung der Öffentlichkeit bei.

Der VDV gliedert sich in folgende Sparten, die jeweils durch einen Verwaltungsrat geführt werden:

- Personenverkehr mit Bussen (BUS),
- Personenverkehr mit Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen oder vergleichbaren Verkehrssystemen (TRAM),
- Personenverkehr mit Eisenbahnen (PVE),
- Schienengüterverkehr (SGV) und
- Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen (V/AT).

Eine Sondergruppe bilden die Infrastrukturunternehmen.

Regional gliedert sich der VDV in neun Landesgruppen. Die Organisation des VDV umfasst sechs allgemeine dem Präsidium zuarbeitende Ausschüsse und 20 Fachausschüsse, die den Verwaltungsräten zuarbeiten. Das höchste Entscheidungsgremium des VDV wird gebildet aus der Mitgliederversammlung, in der alle ordentlichen Mitgliedsunternehmen Stimmrecht haben, und dem Präsidium. Im VDV arbeiten ca. 400 Expertinnen und Experten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich, die durch die drei Geschäftsstellen Köln (Hauptgeschäftsstelle), Berlin (Hauptstadtbüro) und Brüssel (Europabüro) unterstützt werden.



# Der VDV in externen Organisationen und Gremien

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VDV sind nicht nur in den Gremien des Verbandes vertreten und beraten die Mitgliedsunternehmen, sie leisten auch fachliche Arbeit in externen Organisationen und Gremien. Hier finden Sie eine Übersicht mit den relevantesten externen Organisationen und Gremien, in denen der VDV mitwirkt.

## Politik, Recht & Steuern

AG Umsetzung Masterplan Schienengüterverkehr	Kerth, Steffen	DB Netz AG, Runder Tisch Kapazität, AG 1 und LK	Kerth, Steffen
Allianz pro Schiene, Netzwerk Verkehrspolitik	Kerth, Steffen	Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.
Auto Club Europa e.V. (ACE), Verkehrspolitische Beirat	Wolff, Oliver	Deutscher Städtetag, Arbeitskreis III „Rechtsfragen des städtischen Verkehrs“ der Fachkommissionen „ÖPNV“ und „Verkehrsplanung“	Schäfer, Martin
Bayerischer Städtetag, Arbeitsgruppe ÖPNV	Hüttl, Burkhard	Deutscher Städtetag, Bau- und Verkehrsausschuss	Schilling, Jan Dr.
Bayerischer Städtetag, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss	Hüttl, Burkhard	Deutscher Tourismusverband (DTV)	Mauren, Norbert
Beirat der Landesverkehrswacht SH	Schack, Joachim Dr.	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Juristische Fachkonferenz	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.
Beirat e-mobil Baden-Württemberg	Ulrich Weber	Deutsches Verkehrsforum (DVF), verschiedene Gremien	Mauren, Norbert
Beirat zur Mobilitätswende der Stadt Kiel	Schack, Joachim Dr.	Deutsches Verkehrsforum, Lenkungskreis Schiene	Kerth, Steffen
Beratender Ausschuss für die Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen nach dem VergabeG SH	Schack, Joachim Dr.	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Projekt EXPERI	Mauren, Norbert
BLFA BOStrab	Brand, Daniel	DIHK: Fragenstellungskommission, Gb Eisenbahn	Fabian, Michael
BLFA, „Beförderung gefährlicher Güter“, AG „7.5.1 ADR/RID“	Fabian, Michael	EBA, AG „Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)“	Fabian, Michael
BLFA, „Beförderung gefährlicher Güter“, AG „Überarbeitung § 35 GGVSEB“	Fabian, Michael	EBA, Spiegelgruppe „Task Force zur Revision der europäischen Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie“	Fabian, Michael
BMUB, verschiedene Fachtagungen, Arbeitsgruppen	Mauren, Norbert	ERA, AG TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (Entsandt als Vertreter der UITP)	Walther, Götz
BMVI, Gefahrgut-Verkehrs-Beirat	Fabian, Michael	ERA, Human Resources Network	Walther, Götz
BMVI, verschiedene Fachtagungen, Arbeitsgruppen	Mauren, Norbert	FGSV, Arbeitsausschusses 3.4 „Technische Fragen der Verkehrsordnung“	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.
BMW, verschiedene Fachtagungen, Arbeitsgruppen	Mauren, Norbert	Friedrich-Ebert-Stiftung – mehrere Arbeitsgruppen zur Mobilität	Faber, Werner
Bundes-SGK	Mauren, Norbert	Inklusionsbeirat des Landes NRW	Wente, Volker
Bundesverband deutscher Pressesprecher, Mitglied	Wagner, Lars	LAEB	Walther, Götz
Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V., Rechtsausschuss, Gast	Fabian, Michael	LAEB, AG „Änderung §§ 6, 11, 18, 23 AEG“	Fabian, Michael
bvöd, Gesamtvorstand	Schilling, Jan Dr.	LAEB, Gast	Fabian, Michael
CER, Assistants	Petersen, Lucie	Länderarbeitskreis spurgeführter Ortsverkehrssysteme (LSO)	Stahlberg, Udo
CER, General Assembly, Management Committee	Wolff, Oliver	Länder-Seilbahnausschuss	Brand, Daniel
CER, High Level Freight Meeting	Henke, Martin Dr.		
CER, High Level Infrastructure Meeting	Henke, Martin Dr.		
CER-Vizepräsident	Wolff, Oliver		
DB Netz AG, Netzbeirat	Henke, Martin Dr.		

LSO (Länderarbeitskreis für spurgeführte Ortsverkehrssysteme)	Brand, Daniel	Bundesverband Deutscher Binnenhäfen, Verkehrsausschuss	Lennarz, Georg
Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME): High level platform and subgroups	Petersen, Lucie	Bus + Bahn Thüringen e. V.	Scheidhauer, Matthias
RU dialogue: High level platform and subgroups	Petersen, Lucie	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, BV Thüringen	Scheidhauer, Matthias
Seilbahnausschuss der Bundesländer	Stahlberg, Udo	DEVK, Beirat	Schmitz, Martin
SGI Europe , Transport task force SGI Europe – Services of General Interest Europe	Schäfer, Martin	DEVK, Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Aufsichtsrat	Henke, Martin Dr.
söp-Beirat	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.	FGSV, Arbeitskreis 1.2.8. Multi- und Intermodalität	Ackermann, Till Dr.
söp-Mitgliederversammlung	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.	FGSV, Arbeitskreis 1.6. „Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“	Ackermann, Till Dr.
SPD-Wirtschaftsforum, verschiedene AG	Mauren, Norbert	Förderverein Oberweißbacher Berg- und Schwarzatabahn	Scheidhauer, Matthias
Städtetag NRW, Ausschuss für Bauen und Verkehr	Wente, Volker	HLB Hessenbahn GmbH, Aufsichtsrat	Höhnscheid, Heike Dr.
TBNE, Ausschuss für Vertragsangelegenheiten	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.	IHK Erfurt, Verkehrsausschuss	Scheidhauer, Matthias
UIC, CEO Task Force „Harmonisation of conditions of use in the contracts between IMs and RUs“	Fabian, Michael	IHK Ostthüringen zu Gera, Verkehrsausschuss	Scheidhauer, Matthias
UIC, Mitarbeit in Cluster A „Interoperability“ ETCS	Sinnecker Georg	IHK Südwestthüringen, Verkehrsausschuss	Scheidhauer, Matthias
UITP, Advisory Board	Wolff, Oliver	Land Baden-Württemberg, Strategiedialog Automobilwirtschaft	Ackermann, Till Dr.
UITP, Ausschuss „Deutsche UITP-Mitglieder“	Wolff, Oliver	Netzwerkwirtschaften und Recht	Henke, Martin Dr.
UITP, EU-Ausschuss	Degen, Annika	Radebeuler Gesprächskreis	Scheidhauer, Matthias
UITP, EU-Ausschuss	Weber, Ulrich	Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.	Wente, Volker
UITP, EU Department	Degen, Annika	Schlichtungsstelle Nahverkehr Mitte (Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland) e. V.	Gässl, Bernhard
UITP, EU Department	Petersen, Lucie	Statistisches Bundesamt, Fachausschuss „Verkehrs- und Tourismusstatistiken“	Gutberlet, Theresa
UITP, Executive Board	Wolff, Oliver	TBNE	Höhnscheid, Heike Dr.
UITP, Policy Board	Wolff, Oliver	Thüringer Verkehrssicherheitsrat	Scheidhauer, Matthias
UITP/UNIFE-WG „Urban Rail Platform“	Stahlberg, Udo	transport logistic, Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, Fachbeirat	Henke, Martin Dr.
UITP-Vizepräsident	Wolff, Oliver	UITP, Ausschuss für kombinierte Mobilität – Combined Mobility Commission, CMC	Ackermann, Till Dr.
Unternehmensausschuss NAH.SH GmbH	Schack, Joachim Dr.	UITP, Data4PT-WG	Ackermann, Till Dr.
VDV-UA Security	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.	UITP, Light Rail Comitee	Schilling, Jan Dr.
Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände e. V., Gruppenausschuss Nahverkehrsbetriebe und Häfen	Hilpert-Janßen, Thomas Dr.	UITP, Security Committee	Petersen, Lucie
Verkehrsclub Deutschland, Projekt „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“	Mauren, Norbert	UITP, Security Committee	Degen, Annika
Wirtschaftsrat der CDU e. V.	Wolff, Oliver	UITP, TEC	Ackermann, Till Dr.
<b>Markt, Wirtschaft &amp; Statistik</b>		UITP,Ausschuss für Marketing und Produktentwicklung – Marketing and product development	Ackermann, Till Dr.
acatech, Datenraum Mobilität Workstream 1	Ackermann, Till Dr.	Verband der Chemischen Industrie (VCI), Arbeitskreis Bahntransporte	Lennarz, Georg
Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsunternehmen im MVV e.V. (MVV-AV)	Hüttl, Burkhard	Verein für den zwischenbetrieblichen Vergleich der öffentlichen Verkehrsunternehmen (ZBV)	Weiß, Marga
BAG, Betriebliche Arbeitsgruppe	Walther, Götz	Verlag Arnold-Schönen, Fachbeirat	Schmitz, Martin
beka GmbH, Aufsichtsrat	Wolff, Oliver		
BSK, Ausschuss Multimodaler Schwergutverkehr	Lennarz, Georg		

## Umwelt, Betrieb & Technik

acatech, Datenraum Mobilität Workstream 2	Ackermann, Till Dr.	CEN WG 27	Hessel, Christoph
ADAC-Expertenbeirat	Schmitz, Martin	CEN WG 37	Hessel, Christoph
Agora Verkehrswende, „Mautsysteme“	Deutsch, Volker Dr.	CEN WG 41	Hessel, Christoph
Agora Verkehrswende, „Urbanes Netzwerk“	Deutsch, Volker Dr.	CEN WG 44	Hessel, Christoph
Arbeitskreis Fahrgasteinstieg	Walther, Götz	CEN WG 52	Hessel, Christoph
Arbeitskreis Geschwindigkeitsüberwachung (Arbeitskreis des Lenkungskreises Fahrzeuge)	Walther, Götz	CEN, TC 256, SC 1	Schollmeier, Peter
BAR, AG „Behindertengerechte Umweltgestaltung“	Reinberg-Schüller, Hartmut	CEN/ TC 278 WG3 SG7 / Public transport – Service interface for real-time information relating to public transport operations	Bruns, Winfried
BiBB, Sachverständige Neuordnung Berufsbild Kauffrau/ Kaufmann für Verkehrsservice	Weber-Wernz, Michael	CEN/TC 256 Plenary Meeting and Chairman Advisory Group	Haering, Peter
BMVBS/EBA, AK EMV, AG ZZS und AG Sensorik im Lenkungs-Kreis Fahrzeuge	Sinnecker, Georg	CEN/TC 256 Subcommittee SC2, einschl. Spiegelgruppe	Haering, Peter
BMVI – Digitale Schiene Deutschland (Begleitkreis, AG1)	Schmitz, Martin	CEN/TC 256 Subcommittee SC3, einschl. Spiegelgruppe	Haering, Peter
BMVI – Runder Tisch „Autonomes Fahren“	Schmitz, Martin	CEN/TC 256 Technical Meeting	Haering, Peter
BMVI – Runder Tisch „CVD“	Schmitz, Martin	CEN/TC 256/WG 19 Aerodynamic einschl. Spiegelgruppe	Haering, Peter
BMVI / EBA: AG ESO	Walther, Götz	CEN/TC 256/WG 2 Structural Requirements einschl. Spiegelgruppe	Haering, Peter
BMVI, IT-Gipfel der Bundesregierung – AG Digitale Netze & Nachhaltigkeit	Schmitz, Martin	CEN/TC 256/WG 2 Structural Requirements Spiegelgruppe	Haering, Peter
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge	Sikorski, Michael	CEN/TC 256/WG 37, Driver's Cab	Sikorski, Michael
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge / Arbeitskreis Brückendynamik	Sikorski, Michael	CEN/TC 256/WG 44, Persons with Reduced Mobility	Sikorski, Michael
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge / Arbeitskreis Brückendynamik / Arbeitsgruppe 2 - Bestandsfahrzeuge	Sikorski, Michael	CEN/TC 256/WG 48, Maintenance	Sikorski, Michael
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge / Arbeitskreis EMV / AG Ende-zu-Ende Funktionalität	Sikorski, Michael	CEN/TC 256/WG 49 Aerodynamic einschl. Spiegelgruppe	Haering, Peter
BMVI, Lenkungskreis Fahrzeuge, Arbeitskreis Bremse	Sikorski, Michael	CEN/TC 256/WG 52, Adhesive Bonding	Sikorski, Michael
BMVI, Nationale Plattform Zukunft der Mobilität	Schmitz, Martin	CEN/TC 256/WG 53 Aerodynamic einschl. Spiegelgruppe	Haering, Peter
BMVI, Ständiger Ausschuss Gefahrgutbeförderung (AGGB), Beirat	Haering, Peter	CEN/TC 278 Road Transport Traffic Telematic	Radermacher, Berthold
BMVI: Arbeitsgruppe zum Staatsvertrag D-PL zum Eisenbahnverkehr	Walther, Götz	CEN/TC 278 WG3 Public Transport	Radermacher, Berthold
BMVI: informelle Arbeitsgruppe zum neuen Staatsvertrag D-AT zum Eisenbahnverkehr	Walther, Götz	CEN/TC 278 WG3 SG1 IBIS	Radermacher, Berthold
BMVI: Mitglied der Jury des Deutschen Mobilitätspreises	Schmitz, Martin	CEN/TC 278 WG3 SG3 Customer Interface	Radermacher, Berthold
Bundesamt für Sicherheit in der IT, Branchenarbeitskreis Transport und Verkehr	Radermacher, Berthold	CEN/TC 278 WG3 SG5 IFM	Radermacher, Berthold
Bundesministerium des Innern, UP-KRITIS	Sinnecker, Georg	CEN/TC 278 WG3 SG8 Auskunftssysteme	Radermacher, Berthold
Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Bahnfunkkonsultationsgruppe	Radermacher, Berthold	CEN/TC 278/WG3 SG9 / Public transport – Network and Timetable Exchange (NeTEx)	Bruns, Winfried
BuW AG „Automatisierter Betriebshof“	Hessel, Christoph	CENELEC, SC 9XA, Subcommittee 9X A	Sinnecker, Georg
		CENELEC, TC 9X	Radermacher, Berthold
		CENELEC, WG A14, Working Group	Sinnecker, Georg
		CENELEC/TC 9X „Electrical and electronic Applications for Railways“	Stahlberg, Udo
		CENELEC/TC 9X/SC 9XB „Electromechanical Material on board Rolling Stock“	Stahlberg, Udo

CENELEC/TC 9X/SC 9XC „Electric Supply and Earthing systems for Public Transport Equipment and Ancillary Apparatus (Fixed installations)“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>	DIN, FSF, Unterausschuss Radsatz, Arbeitsgruppe „Produktanforderungen und Prüfung“	<a href="#">Sikorski, Michael</a>
CENELEC/TC 9X/SC 9XC/WG 01 „Electrical safety, earthing and the return circuit“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>	DIN, Koordinierungsgremium des FSF, Spiegelgruppe zu CEN TC 256 und SCs	<a href="#">Haering, Peter</a>
CENELEC/TC 9X/SC 9XC/WG 24 „Electrical clearances for fixed installations“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>	DIN, Normenausschuss (NABau), Barrierefreies Bauen – Öffentliche Gebäude (DIN 18040-1)	<a href="#">Reinberg-Schüller, Hartmut</a>
CENELEC/TC 9X/SG 19 „Alignment of prEN 50153, prEN 50388 and EN 50122“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>	DIN, Normenausschuss (NABau), Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (DIN 18040-3)	<a href="#">Reinberg-Schüller, Hartmut</a>
CER, Environment and Energy Strategy Working Group	<a href="#">Petersen, Lucie</a>	DIN-FSF, Beirat	<a href="#">Schmitz, Martin</a>
CER, Infrastructure Interest Group	<a href="#">Petersen, Lucie</a>	DKE, Elektronik Informationstechnik in DIN und VDE, Fachgebiet 3, Sachgebiete 351, 351.3, 351.3.4 und 351.3.7	<a href="#">Sinnecker, Georg</a>
CER, Passenger Working Group	<a href="#">Petersen, Lucie</a>	DKE/AK 351.2.1 „Schutzmaßnahmen gegen elektrischen Schlag, Erdung, Streuströme“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
CER, Rail Freight Forward, CIO Task Force	<a href="#">Kerth, Steffen</a>	DKE/AK 351.2.11 „Nahverkehr“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
CER, Spiegelgruppe zur ERA TSI OPE	<a href="#">Walther, Götz</a>	DKE/AK 351.2.2 „Fahrleitungen“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
DB AG, Bremsausschuss	<a href="#">Sikorski, Michael</a>	DKE/K 351 „Elektrische Ausrüstung für Bahnen“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
DB Netz AG, gemeinsamer Ausschuss für Betriebsverfahren und Signalanwendungen	<a href="#">Walther, Götz</a>	DKE/UK 221.6 „Niederspannungsgleichstromverteilnetze“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
DB Station und Service, Stationsbeirat	<a href="#">Henke, Martin Dr.</a>	DKE/UK 351.1 „Fahrzeuge“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
DELFI – AG „National Access Point“	<a href="#">Schmitz, Martin</a>	DKE/UK 351.2 „Ortsfeste Anlagen“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft, Vorstandsmitglied	<a href="#">Schmitz, Martin</a>	DMG-AA „Fortbildung“	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
Digitale Schiene Deutschland / „ETCS“ / Teilprojektgruppe TP 4 - Fahrzeugausrüstung	<a href="#">Sikorski, Michael</a>	DVGW/VDE Arbeitsgemeinschaft für Korrosionsfragen (AfK)	<a href="#">Stahlberg, Udo</a>
DIN FSF, AA 01, UA 01 – UA 12	<a href="#">Schollmeier, Peter</a>	DVV, Fachbeirat	<a href="#">Schmitz, Martin</a>
DIN FSF, AA 19, UA 03	<a href="#">Schollmeier, Peter</a>	DVV-Fachverlag, Fachzeitschrift „Signal und Draht“, Fachbeiratsmitglied	<a href="#">Sinnecker, Georg</a>
DIN, Deutsches Institut für Normung	<a href="#">Truong, Minh-Thuy</a>	DWA Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.	<a href="#">Reitmeier, Wolfgang</a>
DIN, FAKRA AK717.0.16 „Kooperative Systeme“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	EBA, AG „Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)“	<a href="#">Walther, Götz</a>
DIN, FAKRA AK717.0.3 „Öffentlicher Verkehr“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	ETCS: „DSD Arbeitsgruppe 5: Betrieb/Technik“	<a href="#">Walther, Götz</a>
DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 1 „IBIS“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	ETCS: DB Netz AG – „BTZ Expertenkreis“ (BTZ = Betrieblich-technisches Zielbild)	<a href="#">Walther, Götz</a>
DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 3 „Kundenschnittstelle“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	ETCS: DB Netz AG – „BTZ Steuerkreis“ (BTZ = Betrieblich-technisches Zielbild)	<a href="#">Walther, Götz</a>
DIN, FAKRA AK717.0.3 SpUA 5 „IFM Interoperables Fahrgeldmanagement“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	Fachverband professioneller Mobilfunk e. V. (PMeV)	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>
DIN, FAKRA GK717 „Straßenverkehrstelematik“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>	FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)	<a href="#">Schmitz, Martin</a>
DIN, FSF Beirat	<a href="#">Haering, Peter</a>	FGSV, 3.14 „ITS-Systemarchitektur“	<a href="#">Radermacher, Berthold</a>
DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen	<a href="#">Sikorski, Michael</a>	FGSV, Arbeitsausschuss 3.13 „Qualität des Verkehrsablaufs“	<a href="#">Deutsch, Volker Dr.</a>
DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung von Führerstandseinrichtungen	<a href="#">Sikorski, Michael</a>	FGSV, Arbeitsausschuss AA 1.5 „Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs“	<a href="#">Deutsch, Volker Dr.</a>
DIN, FSF, Deutsche Spiegelgruppe für die europäische Normung zur Barrierefreiheit im europäischen Eisenbahnwesen	<a href="#">Sikorski, Michael</a>	FGSV, Arbeitsausschuss AA 1.6 „Öffentlicher Verkehr“	<a href="#">Deutsch, Volker Dr.</a>
DIN, FSF, Normungsausschuss „Zustand der Eisenbahnfahrzeuge“	<a href="#">Sikorski, Michael</a>	FGSV, Arbeitsausschuss AA 1.6 „Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs“	<a href="#">Kloth, Holger Dr.</a>

FGSV, Arbeitsausschuss AA 2.3 „Stadtstraßen“ (RASt)	Deutsch, Volker Dr.	ISO/TC 269 ISO, Plenary Meeting and Chairman Advisory Group	Haering, Peter
FGSV, Arbeitsausschuss AA 2.4 „Anlagen des öffentlichen Verkehrs“	Deutsch, Volker Dr.	Kuratorium für den Gemeinsamen Prüfungsausschuss zur Prüfung der Betriebsleiter von Straßenbahnunternehmen	Stahlberg, Udo
FGSV, Arbeitsausschuss AA 3.1 „Telematik“	Deutsch, Volker Dr.	Landesinitiative Mobilität, Beirat, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)	Kloth, Holger Dr.
FGSV, Arbeitsausschuss AA.2.5 „Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs“	Deutsch, Volker Dr.	LEA- Tagung des EBA	Litterscheid, Dietmar
FGSV, Arbeitskreis AK 1.2.9 „Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Großveranstaltungen“	Deutsch, Volker Dr.	Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten RLP, Beirat für Klimaschutz	Wölki, Marie-Theres
FGSV, Arbeitskreis AK 1.6.6 „Verlässlicher ÖPNV“	Deutsch, Volker Dr.	NPM, „Nationale Plattform – Zukunft der Mobilität“, Arbeitsgruppe „Urbane Mobilität“	Deutsch, Volker Dr.
FGSV, Arbeitskreis AK 2.4.1 „Schnittstellen zwischen ÖV, Rad- und Fußgängerverkehr“	Deutsch, Volker Dr.	Prüfungsausschuss für Eisenbahnbetriebsleiter des EBA	Litterscheid, Dietmar
FGSV, Arbeitskreis AK 3.10.2 „Entscheidungs- und Optimierungsmethoden“	Deutsch, Volker Dr.	Rail Freight Forward, Sherpas	Petersen, Lucie
FGSV, Arbeitskreis AK 3.3.7 „ÖPNV im städtischen Verkehrsmanagement“	Deutsch, Volker Dr.	Railway Approvals Germany GmbH (DB), Beirat	Schmitz, Martin
FGSV, Bearbeitergruppe 3.13.001 „ÖPNV im Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“	Deutsch, Volker Dr.	rms GmbH, Aufsichtsrat	Schmitz, Martin
FGSV, Kommission K4, „Forschungsprogramm Stadtverkehr“	Deutsch, Volker Dr.	Sachgebiet „Arbeiten und Sicherungsmaßnahmen im Gleisbereich“ bei gesetzl. Unfallversicherungen	Walther, Götz
FGSV, Lenkungsausschuss der Arbeitsgruppe 1, LK1 „Verkehrsplanung“	Deutsch, Volker Dr.	Städtetag RLP, Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr	Wölki, Marie-Theres
FGSV, Querschnittsausschuss 0.4.7 „Autonomes Fahren“	Deutsch, Volker Dr.	Stiftung lebendige Stadt, „Ableitung eines Stellplatzschlüssels“	Deutsch, Volker Dr.
FGSV-AK 2.14.2 „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“	Reinberg-Schüller, Hartmut	STUVA	Schollmeier, Peter
Forum für Verkehr und Logistik e. V.	Schmitz, Martin	TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI OPE), nationale Spiegelgruppe	Walther, Götz
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML, Kuratorium	Henke, Martin Dr.	UIC, Arbeitsgruppe „X-border“	Walther, Götz
FSF AA01-02 UA	Hessel, Christoph	UITP, Trolley Bus Komitee	Reitmeier, Wolfgang
FSF AA02-02 UA	Hessel, Christoph	UITP, Ausschuss für Informationstechnologie und Innovation – Information industry and innovation, IT&I	Ackermann, Till Dr.
FSF AA08	Hessel, Christoph	UITP, Bus Committee	Degen, Annika
FSF AA11-01 UA	Hessel, Christoph	UITP, Bus Committee	Schmitz, Martin
FSF AA11-02 UA	Hessel, Christoph	UITP, Urban Rail Platform (URP)	Sinnecker, Georg
FSF AA11-03 UA	Hessel, Christoph	UITP, VIP Committee (Industry Committee)	Schmitz, Martin
FSF AA11-04 UA	Hessel, Christoph	UITP, Ausschuss „Deutsche UITP-Mitglieder“	Schmitz, Martin
FSF AA12-01 UA	Hessel, Christoph	VBG, Ausschuss Prävention ÖPNV/Bahnen	Reinberg-Schüller, Hartmut
FSF AA19	Hessel, Christoph	VDEI, Fachausschuss Oberbau	Schollmeier, Peter
FSF AA19-01 UA	Hessel, Christoph	VDI-Fachbeirat Bahntechnik	Schmitz Martin
FSF AA19-02 UA	Hessel, Christoph	VPI, Sicherheitstechnischer Arbeitskreis	Sikorski, Michael
FSF-AA 19-UA 06 „Elektrotechnische und maschinelle Einrichtungen“	Stahlberg, Udo	Werkstoff Service Essen cert GmbH – Mitglied des Lenkungsausschusses	Sikorski, Michael
FSF-AA-19 „Städtische Schienenbahnen (Urban Rail)“	Stahlberg, Udo	Zukunftsbündnis Eisenbahn – AG 6 Fachkräfte	Weber-Wernz, Michael
IEC, TC 9, WG 40	Sinnecker, Georg		
ISO/TC 204 Intelligent Transport Systems	Radermacher, Berthold		
ISO/TC 204 WG8	Radermacher, Berthold		



# Abkürzungsverzeichnis

zur Gremienübersicht

<b>BAG</b>	Bundesamt für Güterverkehr	<b>FGSV</b>	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
<b>BAR</b>	Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e. V.	<b>FSF</b>	DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge
<b>BLFA</b>	Bund-Länder-Fachausschuss	<b>IEC</b>	Internationale Elektrotechnische Kommission
<b>BMVI</b>	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	<b>LAEB</b>	Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen
<b>BSK</b>	Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten	<b>SGI Europe</b>	Services of General Interest Europe
<b>bvöd</b>	Bundesverband Öffentliche Dienstleistungen	<b>STUVA</b>	Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V.
<b>CEN</b>	Europäisches Komitee für Normung	<b>söp</b>	Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V.
<b>CENELEC</b>	Comité Européen de Normalisation Électrotechnique	<b>TBNE</b>	Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland
<b>CER</b>	Community of European Railway and Infrastructure Companies	<b>TEC</b>	Ausschuss für Verkehrswirtschaft
<b>DEVK</b>	Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.	<b>TSI</b>	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
<b>DIHK</b>	Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.	<b>UIC</b>	Union internationale des chemins de fer (UIC)
<b>DIN</b>	Deutsches Institut für Normung	<b>UITP</b>	Union Internationale des Transports Publics
<b>DKE</b>	Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik in DIN und VDE	<b>VBG</b>	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft
<b>DMG</b>	Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft	<b>VDE</b>	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V.
<b>EBA</b>	Eisenbahn-Bundesamt	<b>VPI</b>	Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.
<b>ERA</b>	Europäische Eisenbahnagentur	<b>WG</b>	Working Group

---

# Bildquellen

---

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

---

## Alle Bilder von links nach rechts

- |    |   |    |  |
|----|---|----|--|
| 1  | Wuppertaler Stadtwerke, Stefan Tesche-Hasenbach                                     | 44 | VDV  |
| 16 | frankix, iStockphoto.com  | 48 | Kombiverkehr GmbH & Co. KG, Marcus Pietrek                   |
| 18 | www.sueddeutsche.de · VDV   | 59 | RealPeopleGroup   iStockphoto.com                            |
| 19 | www.spiegel.de · www.faz.de · www.besserweiter.de                                   | 64 | VDV  |
| 20 | VDV   | 72 | VDV  |
| 21 | Marcus Schlaf · VDV   | 73 | VDV  |
| 22 | Der Nahverkehr  | 75 | Holger Peters Fotografie                                     |
| 23 | <a href="https://background.tagesspiegel.de">https://background.tagesspiegel.de</a> | 76 | Bentheimer Eisenbahn AG · Thomas Teepe, Stadtwerke Osnabrück |
| 24 | Michael Fahrig, Berlin · Bernhardt Link   | 77 | AktivBus Flensburg   |
| 27 | VDV   | 78 | OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH                  |
| 28 | iloli, stock.adobe.com  | 80 | Animaflora PicsStock, stock.adobe.com                        |
| 31 | VDV   | 81 | LUKOM Kleb   |
| 34 | Xsandra, iStockphoto.com  | 86 | VDV-Akademie   |
| 37 | HEAG mobilo, Thomas Klewar  | 87 | VDV-Akademie   |
| 42 | VDV   | 88 | freepik.com  |

---

# Impressum

## © Herausgeber

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

## Projektsteuerung

Rahime Algan

## Gestaltung und Satz

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

## Herstellung

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG  
Erschienen im Mai 2021



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV\_Verband



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de



---

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

---

**PARTNER DER INITIATIVE**  
Zeit für neues Denken und Handeln.



deutschland-mobil-2030.de