

2022 / 2023

Jahresbericht



2022 / 2023

Jahresbericht

Inhalt

-
- 6 Editorial**
Transformation
- 8 Verbandspolitik im ÖPNV**
Zwischen Corona-Rettungsschirm und Zeitenwende
- 10 Eisenbahnpolitik**
Welches Eisenbahnnetz braucht das Land?
- 12 Technik und Normung**
2022: gute Erfahrungen für die anstehenden Herausforderungen
- 14 Wissenschaftlicher Beirat**
Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV
-
- ## Politik und Kommunikation
- 18 VDV-Veranstaltungen in 2022**
- 20 Verbandskommunikation**
9-Euro-Ticket: Verbandskommunikation auf neuem Level
- 22 Öffentlichkeitsarbeit/Onlinekommunikation**
Das Deutschland-Ticket in der Verbandskommunikation auf Social Media und beim VDV-Marketingkongress
- 24 Interne Kommunikation**
Der E-Bus-Sound für Deutschland
- 26 Politische Planung, Bund-Länder-Koordinierung**
Verbandspolitische Arbeit wieder in Präsenz
- 27 Arbeitgeberinitiative**
Personalbedarfsumfrage der VDV-Arbeitgeberinitiative verdeutlicht dringenden Handlungsbedarf der Branche
- 28 Europapolitik**
Mobility-as-a-Service: Die EU drängt auf eine stärkere Integration der Verkehrsmodi – auch im Vertrieb
-
- ## Wirtschaft und Recht
- 32 VDV-New Mobility Forum**
Linienbedarfsverkehre: von erfolgreichen Pilotprojekten zur festen Säule des differenzierten ÖPNV-Angebots
- 33 Business Development**
Deutschlands größtes Reallabor: das 9-Euro-Ticket
- 34 Steuern**
Strom- und Erdgaspreisbremsen drängen die Energiesteuerreform in den Hintergrund
- 35 Straßenverkehrsrecht**
Änderungsvorschläge zum Straßenverkehrsrecht – für eine gute Mobilitätswende
- 36 Autonomes Fahren im ÖPNV**
Autonomes Fahren im ÖPNV
- 37 Personenbeförderungsrecht**
Planungsbeschleunigung nimmt Fahrt auf – VDV positioniert weitere Vorschläge im Brancheninteresse
- 38 Technik- und Umweltrecht**
49 aus 9 – eine Revolution in Schritten
- 39 Bildung**
Personalgewinnung und Beschäftigtenbindung – zwei Seiten einer Medaille
- 40 ÖPNV-Finanzierung**
ÖPNV-Finanzierung durch den Bund 2022 – 7. und 8. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)
- 42 Statistik**
Statistik zum 9-Euro-Ticket
- 45 Regulierung**
Herausforderungen der Regulierung
- 46 Marktfragen Güterverkehr**
Einführung TAF TSI rückt näher
- 47 Kombiniertes Verkehr**
VDV-Engagement erfolgreich: KV-Förderrichtlinie bis Ende 2026 verlängert
- 48 Eisenbahnpolitik und -infrastruktur**
Ausstieg aus der Trassenpreisförderung mit den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung nicht vereinbar
- 49 Eisenbahnbetrieb**
Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb – die VDV-Schrift 758 als aktueller Branchenstandard
- 50 Eisenbahnbetrieb**
Elektrifizierung – aber wie?
- 51 Eisenbahnrecht**
Neuerungen beim Triebfahrzeugführerschein
- 52 Europäische Eisenbahnangelegenheiten**
Die Eisenbahnen im europäischen Green Deal
- 53 ETCS**
Digitale Schiene Deutschland
DSD = ETCS + DSTW
-
- ## Technik und Normung
- 56 Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen**
Digitale Automatische Kupplung (DAK): Herausforderungen für Werks- und Industriebahnen

- 57 Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung**
ECM – eine Chance managen
- 58 Zugsicherungstechnik**
Zugsicherungs-Know-how ausbauen und für die Zukunft sichern
- 59 Betrieb ÖPNV**
Busfahrer und Busfahrerinnen sind Garanten für eine hohe Dienstleistungsqualität
- 60 Verkehrsplanung**
Status quo der integrierten Verkehrsplanung von Rad, Fußverkehr, Bus und Bahn
- 62 Eisenbahninfrastruktur**
Schieneninfrastruktur
- 63 Auslastungsprognose in der Fahrgastinformation**
Die Mobilitätsdatenverordnung und die Anwendung in der Praxis
- 64 Informationsverarbeitung, Dokumentation**
Informationen zur Besetzung der ÖPV-Fahrzeuge erheben und weitergeben
- 65 Umgang mit Daten aus technischer Sicht**
Digitalisierung der Prozesse als eine Maßnahme zum Wissensmanagement und zur Wissenshaltung
- 66 Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten**
Brandschutz in Betriebshöfen für Linienbusse
- 67 Kraftfahrwesen**
Führen die Anforderungen an Euro 7/VII direkt zur Elektromobilität?
- 68 Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen**
Zukunftsorientierte Fahrzeuginstandhaltung bei knappen Personalressourcen
- 69 Elektrische Energieanlagen**
Verkehrswende, Energiekrise und demografischer Wandel – weitere Steigerung der Nachhaltigkeit im ÖV
- 70 Nachhaltigkeit**
Nachhaltigkeit in sich verändernden Zeiten der Mobilität
- 72 KnowHow@ÖV**
Gegen den Fachkräftemangel: von KnowHow@ÖV zur vernetzten Weiterbildung in NetÖV
- 73 ÖV-LeitmotiF-KI**
Betriebliche Integration automatisierter Busse in den ÖV: das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI
- 74 Projekt Ameise**
Projekt „AMEISE: Ganzheitliche Forschung zu den Potenzialen des autonomen Fahrens im ÖPNV“
- 77 Baden-Württemberg**
Einführung der ÖPNV-Mobilitätsgarantie ins Stocken geraten
- 78 Bayern**
Bayern: politischer Rückenwind für ÖPNV und Schienengüterverkehr
- 79 Hessen**
VDV Hessen stellt Weichen für die Mobilitätswende
- 80 Niedersachsen/Bremen**
Optimismus trotz großer Herausforderungen
- 81 Nord**
Fahrpersonalmangel und fehlende Finanzmittel sorgen im Norden für Ernüchterung beim notwendigen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs
- 82 Nordrhein-Westfalen**
Nordrhein-Westfalen: Das Beste kommt zum Schluss
- 83 Ost**
Landesgruppe Ost – Kontinuität hat Vorrang
- 84 Sachsen/Thüringen**
Tarif oder Angebot – das war 2022 die Frage
- 85 Südwest**
Neuerungen im Saarland und weiterhin zu wenig Bewegung in Rheinland-Pfalz

VDV-Organisationen

- 88 VDV-Akademie**
VDV-Akademie: die Weiterentwicklung der Branchenbildung im Fokus
- 89 Stiftung Führungsnachwuchs**
Stiftung Führungsnachwuchs im VDV
- 90 VDV eTicket Service**
Digital und interoperabel: ((eTicket Deutschland macht das Deutschland-Ticket

VDV-Informationen

- 94 Neuerscheinungen 2022**
VDV-Schriften
VDV-Mitteilungen
VDV-Positionen
- 98 Weitere VDV-Veröffentlichungen 2022**
- 100 Digitale Angebote des VDV**
- 102 Der VDV**
Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur
- 103 Bildquellen**
- 104 Impressum**

VDV-Landesgruppen

- 76 Im Überblick**
Die VDV-Landesgruppen

Unsere Branche befindet sich aktuell in einem Wandel, wie wir ihn wohl selten erlebt haben. Ausgelöst durch den Angriffskrieg Russlands in der Ukraine und durch die daraus resultierende Energiekrise und die hohe Inflation verändern sich die Rahmenbedingungen für die Verkehrsunternehmen und -verbände in Deutschland tiefgreifend und in sehr hoher Geschwindigkeit.

Liebe Leserinnen und Leser, man muss gedanklich einige Jahre zurückgehen, um einen VDV-Jahresbericht zu finden, bei dem es nicht um große Herausforderungen oder tiefgreifende Veränderungen für die gesamte Branche ging. Ich vermute, ohne wirklich nachgeschaut zu haben, dass diese Zeiten in mehr oder weniger ruhigem Fahrwasser mindestens fünf Jahre zurückliegen. Verstehen Sie meinen Hinweis nicht falsch: Auch damals gab es viel zu tun und die Herausforderungen waren nicht wenige.

Wie grundsätzlich sich jedoch seit einigen Jahren unsere Gesellschaft – und das meine ich nicht nur auf Deutschland bezogen, sondern global betrachtet – verändert, das hat es vermutlich schon Jahrzehnte in dieser Form und Geschwindigkeit nicht mehr gegeben. Vor allem die vergangenen zwölf Monate standen mehr als einmal unter dem Motto: „Was heute gilt, ist morgen anders!“ Als eine Branche, die zum Wohle unserer Gesellschaft täglich Personen, Waren und Güter befördert, befinden wir uns mittendrin in diesen kurzfristigen Veränderungsprozessen.

Für einen Branchenverband wie den VDV – dessen Ziel es ist, innerhalb der unterschiedlichsten Interessen seiner verschiedenen Mitglieder durch Austausch und Diskussion Konsens herzustellen, um damit geschlossen und mit einer starken Stimme und fachlich eindeutiger Position in Richtung Politik und Gesellschaft aufzutreten – sind schnelle politische Entscheidungen in kurzer Zeitfolge und mit umfassenden Ergebnissen eine besondere Herausforderung. Ich möchte deshalb Ihnen allen und natürlich auch meinen hauptamtlichen Kolleginnen und Kollegen im VDV dafür danken, dass wir es trotz der nicht einfachen Rahmenbedingungen auch im letzten Jahr geschafft haben, die entscheidenden politischen Weichen im Sinne der Branche gemeinsam in die richtige Richtung zu stellen.

Ich glaube, dass es nicht übertrieben ist, wenn wir festhalten, dass die Verkehrsunternehmen und Verbände und damit die Branche und auch ihr Verband trotz schwieriger Zeiten gut dastehen. Noch besser geht immer, das steht außer Frage. Aber wenn man sich mal etwas Zeit nimmt, über den eigenen Tellerrand hinaus blickt und sich dabei mit anderen Dienstleistungsbranchen vergleicht, dann stellt man relativ schnell fest: Ja, auch wir

befinden uns mitten in einer tiefgreifenden Transformation. Aber bei den meisten Prozessen, die damit zusammenhängen, haben wir als Branche das Steuer (oder die Fäden) noch selbst in der Hand!

Damit das so bleibt, müssen wir auch weiterhin als Branche gemeinsam die richtigen und notwendigen Entscheidungen treffen. Dafür ist eine enge, fachlich tiefe und übergreifende Beschlussfassung innerhalb des Branchenverbands VDV relevanter denn je. Wir müssen, beginnend in den Arbeitsgruppen bis hoch ins Präsidium, einheitliche Positionen beschließen und diese Beschlüsse dann auch verbindlich überall umsetzen. Diese Gemeinschaft macht uns stark, besonders in Zeiten, in denen äußere Einflüsse und Rahmenbedingungen sich schnell und teilweise radikal ändern. Diese Orientierung ist nicht nur wichtig für uns und unsere Mitglieder, sondern auch für die Fahrgäste oder die Kunden im Schienengüterverkehr. Denn ein höheres Gut als Verlässlichkeit ist in Zeiten der Transformation und Veränderung kaum zu finden.

Lassen Sie uns also auch weiterhin gemeinsam die Zukunft der Branche aktiv gestalten! Der Politik und der Gesellschaft dabei ein zuverlässiger Partner zu sein ist eine gute und wichtige Ausgangsposition. Wenn wir das weiterhin schaffen, dann haben wir auch die Freiräume, um darüber hinaus innovativ und erneuernd die Transformation der Branche weiter voranzubringen. Die Blaupause dafür haben wir gemeinsam in den letzten Monaten selbst geliefert. Erlauben Sie mir an dieser Stelle, ein wenig im Vorgriff auf die erfolgreichen Themen und Projekte schlaglichtartig einzugehen, die unsere Arbeit im VDV im vergangenen Jahr in besonderem Maße geprägt haben.

Ich bitte um Verständnis, dass an dieser Stelle nicht alle Projekte genannt werden können, aber dafür gibt es ja die folgenden Seiten dieses Jahresberichts, der sich allein deshalb schon zu lesen lohnt. Es ist einmal mehr eine beeindruckende Sammlung erfolgreicher Arbeit, die ohne das Zusammenwirken von Haupt- und Ehrenamt nicht möglich gewesen wäre.

Vom 9-Euro-Ticket zum Deutschland-Ticket

Ja, tatsächlich, sowohl das 9-Euro-Ticket als auch der Übergang zum Deutschland-Ticket fanden im selben Jahr statt. Es kommt einem vor, als wäre es

erst gestern gewesen, als die Bundesregierung wortwörtlich über Nacht die Einführung eines bundesweiten ÖPNV-Tickets für 9 Euro im Monat einführte, um die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der steigenden Inflation und der Energiekostensteigerungen bei ihren Mobilitätskosten zu entlasten. Vermutlich weiß jeder von uns noch, wo und wie ihn und sie diese Nachricht erreichte. Die Maßnahme verfehlte ihre Wirkung jedenfalls definitiv nicht, denn sie war im Nachhinein betrachtet nicht nur hochgradig erfolgreich mit Blick auf die gewünschte Entlastungswirkung für die Bürgerinnen und Bürger. Sie war auch zweifelsohne der Beginn einer rasanten Transformation des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland. Manche sprechen sogar nicht ganz zu Unrecht von einer (überfälligen?) Tarifrevolution.

Einem bundesweit tätigen Branchenverband wie dem VDV fällt bei solchen übergreifenden Veränderungsprozessen naturgemäß eine besondere Rolle zu: die Koordination innerhalb der gesamten Mitgliedschaft mit ihren unterschiedlichen Herausforderungen, die Harmonisierung von verschiedenen Rahmenbedingungen und natürlich die Abstimmungen und Verhandlungen mit den politisch verantwortlichen Akteuren beim Bund, in den Ländern und bei den Kommunen. Das alles unter hohem Zeitdruck und mit permanenten Veränderungen. Es war mitunter – verzeihen Sie mir diese etwas platte Formulierung – ein wilder Ritt. Aber wir haben es geschafft, auch dank der Geschlossenheit der Branche, diese umwälzenden Prozesse aktiv und von der Spitze weg entscheidend mitzugestalten. Dafür gilt mein Dank nicht nur allen Kolleginnen und Kollegen aus dem Haupt- und dem Ehrenamt des VDV, sondern auch den politischen Akteuren, die auf unsere Expertise und fachliche Beratung nicht etwa verzichten, sondern diese aktiv eingefordert haben.

Aber die Arbeit an diesem Projekt ist keineswegs abgeschlossen, sie geht unvermindert und in hoher Schlagzahl weiter. In diesen Wochen wird nach intensiven Verhandlungen der Politik und nach ebenso aufwendigen Veränderungsprozessen bei den Verkehrsunternehmen und Verbänden das bundesweit gültige Deutschland-Ticket eingeführt. Noch wissen wir alle nicht, wie sich dieses Produkt auf den ÖPNV-Markt auswirkt. Doch auch hierbei ist klar, dass wir es als Branche sein müssen, die beim Deutschland-Ticket weiterhin als entscheidender Partner der Politik und mit großer Geschlossenheit die Fäden in der Hand halten. Der VDV wird also weiterhin alles Nötige tun, um gemeinsam mit seinen Mitgliedern hierbei als Berater und als Koordinator zu fungieren.

Wachstumsschmerz Schienengüterverkehr

Wann immer verkehrspolitisch über die notwendige Transformation des Sektors für die Erreichung der Klimaschutzziele gesprochen wird, werden der öffentliche Personenverkehr und der Schienengüterverkehr hinsichtlich ihrer hohen Wirksamkeit

für die Erreichung dieser Ziele genannt. Darüber hinaus hat der Schienengüterverkehr im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung ein klares Wachstumsziel: 25 Prozent Marktanteil bis zum Jahr 2030. Blickt man jedoch auf die aktuellen Entwicklungen in diesem wichtigen Teil unserer Branche, dann muss man auch für das vergangene Jahr festhalten, dass die Rahmenbedingungen für ein ambitioniertes Wachstum in kurzer Zeit einfach nicht oder nicht ausreichend vorhanden sind. Es beginnt beim Zustand des Schienennetzes und erstreckt sich bis zu Fragen der Digitalisierung und der Wirtschaftlichkeit. Vor allem die Bundespolitik muss sich die Frage gefallen lassen, wohin man eigentlich den Schienengüterverkehr in Deutschland steuern möchte. Unsere Aufgabe als VDV war und bleibt es dabei, fachlich fundierte Vorschläge zur Verbesserung der Rahmenbedingungen zu machen. Aber auch den Finger in die Wunde zu legen, wenn es gilt, die richtigen Weichenstellungen politischer Entscheidungen zu kommentieren und zu hinterfragen.

Doch das ist nur die eine Seite der Medaille. Genau so wichtig ist es, dass auch die Güterbahnen selbst aktiv werden und gemeinsam Angebote machen und Lösungen aufzeigen, wie das Wachstumsziel im Schienengüterverkehr erreicht werden kann. Denn zur Wahrheit gehört auch, dass die Branche bislang oft aufgrund zu wenig Kooperation und Veränderungswilligen Potenziale ungenutzt hat liegen lassen. Das ist übrigens nicht meine alleinige Erkenntnis. Das ist die Meinung einer vom VDV koordinierten Runde, in der die relevanten SGV-Unternehmen zusammengekommen sind, um genau über diese gemeinsamen Potenziale und die damit verbundenen Chancen miteinander zu diskutieren. Herausgekommen ist ein sehr konkretes Programm, das es nun nicht nur gilt, operativ umzusetzen, sondern auch der Politik und der interessierten Fachöffentlichkeit zu präsentieren. Die Botschaft lautet: Der Schienengüterverkehr in Deutschland kann mehr und will auch mehr leisten, um zu wachsen und damit seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor bis 2030 zu erreichen!

Liebe Leserinnen und Leser, dies war in wenigen Sätzen und als kurzer Ausschnitt das, was uns im vergangenen Jahr bewegt hat und uns weiterhin bewegen wird. Auf den kommenden Seiten werden Sie über viele spannende Projekte noch viel ausführlicher informiert. Ich wünsche viel Spaß bei der Lektüre unseres Jahresberichts!



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

Zwischen Corona-Rettungsschirm und Zeitenwende

Nach dem Abklingen der Corona-Pandemie im Frühjahr 2022 und der Hoffnung auf ein „New Normal“ und eine stringente Umsetzung des Koalitionsvertrages in Richtung Klimaschutz und Ausbau des ÖPNV kam am 24. Februar der Überfall auf die Ukraine – und Politik und Branche mussten wieder Handlungsfähigkeit und Krisenfestigkeit beweisen.

Das Jahr 2022 war für den deutschen ÖPNV derart dicht an Ereignissen, dass es im Nachhinein zuweilen schwerfällt, der Dynamik der Weiterentwicklung, den Diskussionen und Abwägungen, der Abfolge an Beschlüssen, Einigungen und Umsetzungen zu folgen. 2022 begann noch in einer anderen Welt, und die Akteurinnen und Akteure in der Branche und im politischen Berlin wähten sich angesichts der abklingenden Omikron-Welle im Übergang zur Endemie. Das Schlagwort des „neuen Normal“ machte die Runde. Gleichzeitig sorgte der bereits im Koalitionsvertrag erfolgreich verankerte ÖPNV-Rettungsschirm für ausreichende Planungs- und Finanzierungssicherheit. Die Maßnahmen der Gesundheitsbehörden und der Verkehrsunternehmen, wirksame Impfstoffe und weitgehende Verhaltensänderungen führten zu einem – im Rahmen der Möglichkeiten – kontrollierten Umgang mit dem Virus. Und auch die Fahrgäste kehrten sukzessive wieder zurück. Am Ende des Jahres pendelte sich die Fahrgastnachfrage bundesweit bei etwa 90 Prozent des Vorkrisenniveaus ein. Politik und Branche wendeten sich daher der Umsetzung des Koalitionsvertrages und der darin verankerten verkehrspolitischen Ziele zu.

VDV-Leistungskostengutachten

Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 23. Februar zum „Ausbau- und Modernisierungspakt“ hatte alle Eigenschaften, die Basis für eine zügige Umsetzung der Mobilitätswende mit einem erheblich erhöhten ÖPNV-Angebot in Deutschland zu werden. Die Entscheidung am Vorabend des Krieges stützte sich maßgeblich auf das vom VDV beauftragte Gutachten von Roland Berger mit dem Kurznamen „ÖPNV-Leistungskostengutachten“. Das vom VDV noch vor dem Inflationsanstieg in der Folge des russischen Angriffskrieges beauftragte „Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität“ beziffert den beträchtlichen Finanzierungsbedarf des ÖPNV für die Verkehrswende bis 2030: Für den Schienenpersonennahverkehr ergibt sich danach 2030 ein zusätzlicher konsumtiver Finanzierungsbedarf in Höhe von 6,8 Mrd. Euro und für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr von 7,8 Mrd. Euro. Basierend auf der damaligen Annahme, dass die Mittel der öffentlichen Hand gemäß gesetzlicher Vorgaben bzw. mit der unterstellten Inflationsrate anwachsen, sind 3,6 Mrd. Euro von diesen 14,6 Mrd. Euro bereits gedeckt. Die zusätzlichen

Finanzmittel zur Schließung dieser Lücke sollen zweckgebunden und orientiert auf die jeweiligen Angebotsformen an die Verkehrsunternehmen fließen.

Zeitenwende

„Der 24. Februar 2022 markiert eine Zeitenwende in der Geschichte unseres Kontinents. Mit dem Überfall auf die Ukraine hat der russische Präsident kaltblütig einen Angriffskrieg vom Zaun gebrochen. Aus einem einzigen Grund: Die Freiheit der Ukrainerinnen und Ukrainer stellt sein eigenes Unterdrückungsregime infrage ... Wir erleben eine Zeitenwende. Und das bedeutet: Die Welt danach ist nicht mehr dieselbe wie die Welt davor“, so Bundeskanzler Scholz am 27. Februar in seiner Regierungserklärung im Deutschen Bundestag. Während die allermeisten in den ersten Tagen des Krieges nur erahnen konnten, wohin ein Krieg in Europa führt, wurde für die Branche sehr schnell spürbar, dass die Auswirkungen des Krieges letztlich alle Politikbereiche und alle Wirtschaftssektoren treffen würden. Die Unsicherheit in der Energieversorgung war innerhalb kürzester Zeit mit den Händen zu greifen – und die damit verbundene Preisexplosion bei Kraftstoff und bei Strom stellten die Verkehrsunternehmen vor enorme Herausforderungen.

9-Euro-Ticket

Der ungebremsste Anstieg der Energiepreise sorgte auch bei der Politik für unmittelbaren und massiven Handlungsdruck und so wurden schnell Entlastungsmaßnahmen für die Bürger diskutiert. In diesem Kontext stand auch der nächtliche „9 für 90“-Beschluss des Koalitionsausschusses für den ÖPNV, der zusammen mit dem Tankrabatt beschlossen wurde. Eine im Kern sozialpolitische Maßnahme – und ohne Beispiel für unsere Branche. Der spätere, klarstellende Name „9-Euro-Ticket“ mit dem bundesweiten Geltungsbereich, digital und als Papierfahrkarte erwerbbar – und auch für bereits bestehende Abonentinnen und Abonenten –, führte nach einer anfänglichen kritischen Berichterstattung mit übervollen Zügen („Sylt“) zu einem „Stolzmoment“ für die Branche, die nach Corona erneut ihre Handlungsfähigkeit bewies. Verkehrsunternehmen und -verbände hatten die Maßnahme in kürzester Zeit umgesetzt und sie funktionierte erheblich besser als der Tankrabatt. Auch der Betrieb konnte in der Regel gemeistert werden, auch wenn Personal und

Material bis an die Grenze des Vertretbaren belastet wurden. Die Fahrgastnachfrage stieg in den drei Sommermonaten auf 105 Prozent gegenüber 2019. Viele nutzten die Ticketgültigkeit über die eigene Region hinaus, die Mobilität der Menschen stieg über das übliche Maß – und viele sonst bevorzugte eigene Pkw wurden stehen gelassen. Eine ÖPNV-Erfolgsgeschichte.

Deutschland-Ticket

Die hohe Anzahl von 52 Millionen Tickets, die gute Akzeptanz sowie die weit überwiegend positive Berichterstattung führten schon während des Aktionszeitraums zu einer intensiven politischen Debatte über eine Verlängerung oder eine Nachfolge des Tickets, einschließlich eines preislichen Unterbietungswettbewerbes jenseits wirtschaftlicher Gesichtspunkte. Um die gewonnene Kommunikationsstärke und Meinungsführerschaft bei dem Thema zu behalten und um einen unternehmerischen, sachgerechten Preis in der Debatte als Ankerpunkt zu setzen, schlug der VDV noch während der laufenden 9-Euro-Ticket-Maßnahme den Preis von 69 Euro vor – und dass die Branche bereitstehe, wenn die Finanzierung gewährleistet sei. Nach zähem verkehrs- und finanzpolitischem Ringen zwischen Bund, Ländern, Fahrgastverbänden, Parteien und Branche beschloss die VMK im Oktober das Deutschland-Ticket für 49 Euro als digitales, monatlich kündbares Abonnement sowie eine anfängliche Finanzierung über die bestehende ÖPNV-Rettungsschirmsystematik. Nach weiteren intensiven Auseinandersetzungen über die für die Branche notwendige Auskömmlichkeit des Tarifausgleichs beschloss die Ministerpräsidentenkonferenz am 8. Dezember unter Beisein des Bundeskanzlers eine Nachschusspflicht des Bundes für 2023.

Die damit verbundene finale politische Einigung zur Einführung des Deutschland-Tickets ist nicht weniger als ein Paradigmenwechsel. Einfachheit und Digitalisierung stehen dabei im politischen Fokus. Damit ist das Ticket Startpunkt einer Entwicklung, die zu dauerhaften Strukturveränderungen in der Tarif- und ÖPNV-Landschaft führen wird. Ausgang offen ...

Aufstockung der Regionalisierungsmittel

Die Einigung zum Deutschland-Ticket machte zudem den Weg frei, eine zwischen Bund und Ländern bis dahin umstrittene Aufstockung der Regionalisierungsmittel um 17,3 Milliarden Euro bis Ende 2031 vorzunehmen. Gleichzeitig führte der Bund im Rahmen der Strompreisbremse auch eigenständige Regelungen für den Eisenbahn-, Stadt- und Straßenbahnverkehr ein und entlastete die Branche auch in diesem Kontext. Mit diesen beiden Beschlüssen sind bis auf Weiteres die ÖPNV-Bestandsverkehre weitgehend gesichert. Es wird jedoch darauf zu achten sein, dass neben dem Bund auch die Länder ihrer Verantwortung gerecht werden und das Geld dem Gesamtsystem

und damit dem SPNV wie auch dem ÖSPV zugutekommt, um die gestiegenen Energiekosten zu kompensieren.

Ausbau- und Modernisierungspakt

Wichtig ist indes, dass die so wichtige Angebotsperspektive wieder in den Fokus rückt. Denn das preiswerteste Ticket nutzt nichts, wenn der Bus nicht fährt. Und so wird auch 2023 ein spannendes Jahr: Neben der operativen Umsetzung des D-Tickets, der Anschlussfinanzierung einschließlich der kommenden Tarifmaßnahmen müssen die Diskussionen über den Ausbau und Modernisierungspakt zum Abschluss gebracht werden, mit all seinen wichtigen Stellschrauben.

Und das Tempo bleibt hoch. Denn der Verkehrssektor bleibt weiterhin das Sorgenkind beim Klimaschutz. Und durch Pandemie und Krieg ging viel wichtige Zeit verloren. Wir brauchen daher eine mutige, zukunftsgerichtete sowie ehrgeizige Verkehrspolitik, entsprechende Maßnahmen und die nötigen Rahmenbedingungen für mehr klimafreundlichen Verkehr. Wir können es uns in Deutschland nicht mehr leisten, lediglich den Status quo zu verwalten.



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

Welches Eisenbahnnetz braucht das Land?

Für die laufende Legislaturperiode hat sich der Bund vorgenommen, die Infrastruktureinheiten der DB AG zu einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammenzulegen. Dies gibt Anlass für die Frage, welche Anforderungen an ein Netz zu stellen sind, das dem Gemeinwohl auftrag gerecht wird.

Die Koalitionsvereinbarung für die laufende Legislaturperiode des Bundes sieht vor, dass die Deutsche Bahn AG als integrierter Konzern erhalten wird und die Infrastruktureinheiten des Konzerns der Deutschen Bahn AG intern zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt werden. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur sollen in der neuen Infrastruktureinheit verbleiben. Die Bundesregierung hat sich vorgenommen, diese Vorgaben zügig umzusetzen, und hat die Vorarbeiten hierzu aufgenommen.

Diagnostizierter Änderungsbedarf

Mit diesem Schritt begegnet die Bundespolitik dem Vorwurf, dass die bisherigen Strukturen des Netzes den Gesichtspunkten des allgemeinen Wohls nicht hinreichend Rechnung getragen hätten. Die Auszehrung des Netzes mit der Folge einer kaum noch zu beherrschenden Störungintensität und zu geringer Leistungsfähigkeit wurde unter anderem auf eine zu starke Ausrichtung auf Gewinnerzielung zurückgeführt. Weitere Gesichtspunkte sind die Höhe und die Entwicklung der Infrastrukturnutzungsentgelte. Angesichts zu hoch empfundener Entgelte wird die Gewinnabführung an den Bund als Eigentümer kritisiert. Zwar werden diese Leistungen vonseiten des Bundes im Rahmen eines Finanzierungskreislaufes wieder in den Infrastrukturausbau zurückgespeist. Dieses Verfahren wird jedoch als Flucht der Bundesregierung aus ihrer originären Verantwortung für die Finanzierung dieser Investitionen durch Verlagerung auf die Nutzer angesehen. Dies wiederum belastet über die Entgelte die Nutzer mit abträglichen Folgen für die Verkehrswende.

Weniger im Brennpunkt standen bei der Entscheidung zur Neustrukturierung der DB AG die wettbewerblichen Aspekte. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG sollen als Bestandteil des integrierten Konzerns markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt werden. Aus dem Konzernverbund resultierende Vorteile im Wettbewerb für die dem Konzern zugehörigen Eisenbahnverkehrsunternehmen werden daher aller Voraussicht nach weiter Kritik auf sich ziehen.

Umsetzung des Auftrages

Die Vorgaben der Koalitionäre sollen zügig noch in der ersten Hälfte der Legislaturperiode umgesetzt werden. Dies wäre schon dann ein ehrgeiziges

Vorhaben, wenn es bei den bloßen Strukturänderungen bliebe. Bei diesem größten Eingriff in die Struktur der DB AG seit der Bahnreform sind umfangreiche und komplizierte organisatorische und rechtliche Fragen zu lösen und es ist darüber hinaus hierüber politischer Konsens zu erzielen. Über die Strukturen hinaus werden allerdings auch die Finanzierungswege neu geordnet werden müssen, wenn die Ziele der Operation erreicht werden sollen. Dies erhöht die Komplexität des Vorhabens weiter. Hinzu kommt, dass die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG innerhalb ihrer Laufzeit reformiert werden muss, da sie angesichts der aus dem Ruder gelaufenen Baupreise und der sich zuspitzenden Qualitätsmängel im Netz in ihrer derzeitigen Form nicht mehr haltbar ist. Idealerweise würde eine Neuregelung bereits Elemente des von der Beschleunigungskommission Schiene der Bundesregierung vorgeschlagenen Fondsmodells als umfassende Lösung für die Infrastrukturinvestitionen aufgreifen. Eine vollständige Umsetzung eines solchen Modells wird es allerdings im Rahmen der Neustrukturierung der DB AG noch nicht geben, da dies deren Realisierung zu sehr verzögern würde.

Anforderungen der Nutzer

Allein die Änderung der Strukturen und der Finanzierungsströme würde den Nutzern des Netzes allerdings wenig bringen, wenn sie nicht zu einem besseren Netz bei günstigen Entgelten führt. Der VDV hat seit nunmehr zwanzig Jahren regelmäßig seine Mitglieder um Verbesserungsvorschläge für das Netz der Eisenbahnen des Bundes gebeten. Diese Umfragen stießen auf eine große Resonanz und führten zu zahlreichen Vorschlägen, die in einem aufwendigen Prozess mit der DB Netz AG erörtert werden. Der Schwerpunkt der Vorschläge liegt seit jeher eindeutig auf der Schaffung von Kapazität und Betriebsstabilität für ein attraktives und insbesondere störungsfreies Angebot. Viele der Vorschläge betreffen keine Großprojekte, sondern rasch umsetzbare Kleinmaßnahmen, die umgehend zu Fortschritten für die Nutzer führen.

Kleinmaßnahmen

Beispiel ist die Schaffung von gleisfreien Zugängen zu Bahnsteigen, um zu ermöglichen, dass die betroffenen Bahnhöfe auch während des Fahrgastwechsels durchfahren werden können. Eine weitere Maßnahme dieser Art ist die Schaffung normgerechter, d. h. auf 740 Meter Nutzlänge

ausgelegter Überhol- und Kreuzungsgleise. Gerade diese Maßnahmen haben häufig mit geringem Aufwand netzweit positive Wirkungen mit erheblichem Produktivitätsgewinn für die Güterbahnen und geringeren gegenseitigen Störungen der Verkehrsarten. Mittlerweile ist der Wert solcher kleinerer Vorhaben in der Politik angekommen und der bisherige Fokus auf prestigeträchtige Großprojekte einer größeren Praxisorientierung gewichen, die sich mittlerweile konkret in Finanzierungsvereinbarungen für solche Brot-und-Butter-Projekte niederschlägt.

Resilienz schaffen

Dennoch muss es aus Sicht der Nutzer weiterhin auch größere Investitionen geben. Das betrifft zum Beispiel die umfassende Elektrifizierung zumindest aller wesentlichen Durchgangsstrecken. Nach wie vor sind viele Hauptbahnen, insbesondere viele Nebenfernstrecken, nicht elektrifiziert. Sie scheiden damit als Umleitungsstrecken im Fall von Störungen und Baustellen aus bzw. sind nur mit hohem betrieblichem Aufwand zu nutzen. Um die Qualität des Eisenbahnbetriebes zu stabilisieren, müssen für alle wesentlichen Eisenbahnkorridore alternative Laufwege geschaffen oder so ertüchtigt werden, dass Züge ohne massive Qualitätseinbußen umgeleitet werden können. Die Elektrifizierung dieser Alternativrouten ist eine notwendige, aber keineswegs hinreichende Bedingung für die Erreichung dieses Zieles. Ähnliches gilt für den zweigleisigen Ausbau von Hauptbahnen. Die Tatsache, dass es bis heute nicht möglich war, selbst für wichtige Hauptstrecken wie Münster-Dortmund oder Stuttgart-Singen die vollständige Zweigleisigkeit herzustellen, stellt ein Armutszeugnis der bisherigen Infrastrukturpolitik dar.

Herausforderung Deutschlandtakt

Der Deutschlandtakt (als Verkörperung der politisch gewollten Verkehrswende) wird das Netz vor weitere große Belastungsproben stellen. Deshalb sind nicht nur die bereits angeführten Kleinmaßnahmen und Maßnahmen zur Schaffung von Resilienz im Netz erforderlich, sondern auch Neubaustrecken. Ohne sie wird man die erforderlichen Kapazitäten sowie attraktive Fahrzeiten zwischen den Taktknoten nicht schaffen können. Hinzu kommt, dass das bestandsferne Bauen auf neuen Strecken die Kapazität auf dem Bestandsnetz weit weniger belastet als zum Beispiel mehrgleisige Ausbauten vorhandener Strecken.

Reaktivierungen

Um den zukünftigen Anforderungen zu entsprechen, muss das Netz nicht nur im vorhandenen Netz und durch neue Strecken wachsen, sondern auch durch die Reaktivierung brachliegender Trassen. Dies gilt zum einen, weil durch Wiederinbetriebnahme von Verbindungskurven in Knoten oder potenziellen Entlastungstrecken für überlastete Infrastrukturen die Belastbarkeit des Gesamtnetzes gesteigert werden kann. Zum anderen

verlangt das Verfassungsgebot der Schaffung gleicher Lebensverhältnisse im Bundesgebiet, dass auch der ländliche Raum hinreichenden Zugang zum Schienennetz erhält. Die Forderungen des VDV zur Reaktivierung von 277 stillliegenden Eisenbahnstrecken, die unter anderem 60 Mittelzentren wieder an das Schienennetz anbinden, haben daher eine große Resonanz gefunden und zu zahlreichen Verbesserungen bei der Planung und Finanzierung solcher Vorhaben geführt.

NE-Infrastruktur nicht vergessen

Während bei der Finanzierung von Reaktivierungen und Elektrifizierungsprojekten für den Personenverkehr Schienenwege der DB AG und der NE-Bahnen weitgehend gleichgestellt sind, gibt es für die NE-Bahnen nichts, was dem Bundesschieneausbaugesetz oder der LuFV für die Bundesstrecken gleichkäme. Das Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (SGFFG) wurde zwar auf Drängen des VDV von der Förderung von Ersatzinvestitionen auf Aus- und Neubauminvestitionen erstreckt und die Mittelzuweisungen im Bundeshaushalt erhöht. Dennoch bleiben die Förderhöhe und der Umfang der Mittel nach wie vor hinter dem Bedarf zurück. Sofern der Bund die Fondslösung zur Finanzierung der Schienenwege umsetzt, sollten die NE-Infrastrukturen in der Finanzierung voll gleichberechtigt in die Finanzierungsmöglichkeiten einbezogen werden. So oder so bleibt die auskömmliche NE-Infrastrukturfinanzierung auf der Tagesordnung.



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

2022: gute Erfahrungen für die anstehenden Herausforderungen

Die ÖV- und SGV-Branche hat im Jahr 2022 die Konsequenzen der Corona-Maßnahmen gut gemeistert, aber auch erste Erfahrungen mit dem erwarteten Fachkräftemangel sammeln dürfen. Digitalisierungsmaßnahmen und Verkehrsverlagerungen zum Erreichen der Klimaziele wurden jedoch mehr auf theoretischer Ebene behandelt und warten noch auf eine Umsetzung.

Im Jahr 2022 konnten wertvolle Erfahrungen für die anstehenden Herausforderungen gesammelt werden

Die EU-Kommission intensivierte ihre Aktivitäten zur Erarbeitung von Richtlinien und Direktiven im Bereich des Klimaschutzes, der Nachhaltigkeit sowie in der Regulierung der ÖV-Branche im Bereich der digitalen Dienste. So zeichnet es sich ab, dass Nachweispflichten, Berichtswesen und eine Datenbereitstellung in den kommenden Jahren deutlich ausgebaut werden. Auch wenn wir unsere Aufgabe fortsetzen und weiterhin diese Entwicklungen begleiten, damit diese Forderungen im Sinne und mit Mehrwerten für die Branche umgesetzt werden, wird zusätzliches Personal erforderlich sein. Die im Jahr 2022 durch Corona und andere Viren-, Erkältungs- und Atemwegserkrankungen verursachten hohen Krankenstände haben uns herausgefordert, unseren Service mit weniger Personal aufrechtzuerhalten. Dies könnte ein erster Vorbote sein, welche Situation auf uns zukommt, wenn die „Babyboomer“ in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts in Rente gehen werden.

Nachwuchsgewinnung und -förderung

Die Konsequenz daraus ist, dass wir uns um Nachwuchs und neue Kolleginnen und Kollegen intensiv kümmern müssen. Hierzu wird in den VDV-Gremien und in der VDV Akademie ausführlich diskutiert, es werden Erfahrungen ausgetauscht und Konzepte erarbeitet. Naturgemäß bleiben wir im VDV von den Entwicklungen ebenfalls nicht verschont. Ungefähr die Hälfte der VDV-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im technischen Bereich ist im Ruhestand bzw. geht in Kürze in den Ruhestand. Wir konnten viele neue, motivierte Kolleginnen und Kollegen gewinnen und unter Gewährleistung des Wissenstransfers in die verbandstechnischen Abläufe einführen. Dafür schaffen wir neue Arbeitsweisen und kreative Ideen. Unser besonderer Dank geht hier auch an alle VDV-Mitglieder, die uns bei der Aufnahme und Integration der neuen Kolleginnen und Kollegen unterstützt haben.

Mit den digitalen Angeboten, wie z. B. der Wissensplattform KnowHow@ÖV, bieten wir allen im ÖV Aktiven eine Datenbank mit VDV-Schriften, VDV-Mitteilungen und anderen Hinweisen an,

wie z. B. Hinweisen auf Lehrgänge mit Verbindungen zu deren inhaltlichen Zusammenhängen. So engagiert sich der technische Bereich auch intensiv bei der inhaltlichen Ausarbeitung von Weiterbildungen, um das Fachwissen an jüngere und neue Kolleginnen und Kollegen weitergeben zu können.

Digitalisierung als Grundlage der Automatisierung

Neben verschiedenen nötigen Maßnahmen zur Gewinnung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind auch die Potenziale aus den Prozessen zur Abmilderung des Arbeitskräftemangels zu heben. So bieten vernetzte Abläufe ohne händisches Übertragen von Daten mehr Qualität und zeitliche Freiräume für produktivere Arbeiten. Eine technische Basis kann hierfür der betriebliche Datenbroker (VDV 435 ff.) bieten. Mit dem Konzept können Daten aus dem Betrieb, Zustandsdaten von Komponenten, Systemen und Fahrzeugen zusammengetragen werden und je nach Bedarf der Abteilungen verschnitten werden. So steht der VDV mit Herstellern, Verbänden, der Politik und Forschungseinrichtungen im Austausch, um das Konzept der Digitalisierung und Automatisierung abzustimmen und voranzubringen.

Standardisierung

Um unseren Fahrgästen neue Services und Angebote anbieten zu können, werden die Aktivitäten in der Standardisierung der Schnittstellen weitergeführt. So konnten u. a. die Haltestellen-ID und die Auslastungsinformation nachgepflegt werden.

Autonomes Fahren

Ein großer Stellhebel für den Ausbau des Leistungsangebots im ÖV und im Hinblick auf die Erwartungshaltung zur Schaffung von mehr individuellen Angeboten wird im automatisierten und autonomen Fahren gesehen. Mit der Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen (AutonomG & AFGBV) hat der Bund die Erprobung von autonomen Fahrzeugen in Stufe „4“ im ÖV ermöglicht und auch die Finanzierung für weitere Projekte bereitgestellt. Zur betrieblichen und technischen Einbindung entsprechender Services in die Hintergrundsysteme konnten wir im letzten Jahr auch unsere Aktivitäten durch Forschungsprojekte fortsetzen. Nach „AMEISE“, „ÖV-LeitmotiF-KI“ folgen „KIRA“ und weitere

noch in der Bewertungsphase befindliche Anträge. Auch wenn der Einsatz im Straßenverkehr nicht gleich zu erwarten ist, begleiten wir die Entwicklung und bereiten die Anforderungen und Umsetzungen für den ÖV vor.

Tram

Automatisiertes Fahren wird ebenfalls auf der Schiene erprobt. Neben der S-Bahn Hamburg testet ViP Potsdam automatisiertes Fahren im Betrieb und auf dem Betriebshof. Mit der Einführung von CBTC stehen neue Steuerungsmöglichkeiten für weitere Tests zur Verfügung.

Zur Harmonisierung und Aktualisierung der Zulassungsvoraussetzungen läuft der Prozess zur Veröffentlichung der ehemaligen technischen Regelwerke der BOStrab weiter. Um die Anforderungen an einen energieeffizienteren Betrieb umzusetzen, arbeitet der VDV an entsprechenden Empfehlungen. Die erste Empfehlung für kurzfristig umsetzbare Energieeinsparungen konnte veröffentlicht werden. Eine weitere mit Hinweis zur Umsetzung der Klima- und Energieeinsparungsziele mit dem Blick auf 2030 folgt. Auch bezüglich der Verwendung klimaneutraler Kältemittel wurden Empfehlungen erarbeitet.

Eisenbahn

Mit dem Umrüstprogramm auf gehärtete GSM-R-Module hat die Branche einen Beitrag zur Verbesserung des Mobilfunks in Deutschland geleistet. Wir hoffen, dass dies für unsere Fahrgäste Ende 2023 dann zu der gewünschten spürbaren Verbesserung der digitalen Konnektivität und zu einer zufriedenstellenderen Nutzung der Eisenbahnen beiträgt. Die Erwartungen an die Umstellungen auf das neue Leit- und Sicherungssystem ETCS wurden hingegen mit dem neuen Konzept der Bundesregierung zur Sanierung des Hauptnetzes ausgebremst. Damit müssen wir die Forderungen und Diskussionen zum Erhalt eines einheitlichen deutschen Schienennetzes mit klaren Übergängen zu Nebenstrecken und Anschlussbahnen weiter aufrechterhalten. Der VDV passt nun seine Erwartungen und Anforderungen an die neuen Rahmenbedingungen an und wird an dem Konzept für ETCS für Nebenstrecken zum Erhalt eines ungestörten Übergangs zum Hauptnetz weiterarbeiten. Hinweise zur Elektrifizierung von Nebenstrecken sowie der betriebliche Übergang von elektrifizierten auf nicht elektrifizierte Strecken werden für einen flexiblen und durchgängigeren Betrieb erarbeitet.

Zur Reduktion der Belastungen der in die Jahre gekommenen Infrastrukturen erfolgen intensive Abstimmungen in der Branche zur Bewertung und Reduktion des Einflusses von Zügen auf Brücken. Auch die Umsetzung und Auslegungen der Anforderungen aus der ECM (Entity in Charge of Maintenance (kurz: ECM, die für die Instandhaltung zuständige Stelle) bezeichnet eine neue Rolle im Eisenbahnverkehr, werden ein weiterer

Schwerpunkt der VDV-Arbeit sein. Die Erprobungen zur Einführung einer Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) im Schienengüterverkehr müssen aufgrund der Erfahrungen fortgesetzt werden. Der VDV konzentriert sich hierbei auf die betrieblichen und infrastrukturellen Anforderungen sowie auf die Einbindung in die Lokomotive.

Bus

Mit der Veröffentlichung des Entwurfs zu EURO VII wurde deutlich, dass die EU-Kommission sehr hohe und kostenintensive Anforderungen an das bewährte System des Verbrennungsmotors stellt. Da bislang auch keine Ausnahmen für CO₂-neutrale Kraftstoffe vorgesehen sind, scheinen Investitionsansätze in alternative Kraftstoffe ausgebremst zu werden. So engagiert sich der VDV weiter für eine umsetzbare und rechtssichere Vorgabe. Die Hinweise der Hersteller, nicht mehr alle Fahrzeugklassen mit allen Antriebsvarianten anbieten zu können, müssen auch als Weckruf zu Investition in neue Antriebe verstanden werden. Diese Bereitschaft der Branche, mehr für die CO₂-Einsparziele der Bundesregierung zu unternehmen, wurde jedoch mit der bislang nicht erfolgten Aufstockung der Fördermittel ausgebremst, sodass ca. 2.500 emissionsfreie Fahrzeuge nicht beschafft werden konnten. Die Erfahrungen aus den Depotbränden im Jahr 2021 wurden intensiv aufgearbeitet und mit dem GdV gemeinsam in ein Empfehlungspapier überführt. Die Schaffung von Pop-up-Radwegen und deren Ausbau, das geänderte und aggressivere Verkehrsverhalten, Tempo-30-Zonen sowie die Anforderungen an barrierefreie Haltestellen erschweren den Busbetrieb. Mit unserem Engagement in externen Gremien und mit VDV-Positionspapieren fassen wir die Erfahrungen und Empfehlungen für Diskussionen mit Bürgerinnen und Bürgern und Entscheidungsträgern aufbereitet zusammen.

Nur mit einem attraktiven, verlässlichen und sicheren ÖV- und SGV-Angebot können wir unsere Fahrgäste halten bzw. auch neue dazugewinnen. Unsere Ziele, bis 2030 die Anzahl der Fahrgäste um 30 Prozent und die Güter im SGV auf 25 Prozent Marktanteil zu steigern, werden nötig sein, um auch die Klimaziele für 2030 zu erreichen. Lassen Sie uns diese Ziele als motivierende Vorgaben nutzen, um unsere Branche weiterzuentwickeln und auszubauen. Wenn Sie an den Themen im Verband mitwirken möchten, stehen wir alle Ihnen bzw. die verschiedenen Fachbereiche des VDV gerne zur Abstimmung zur Verfügung.



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.

Zu Beginn des Jahres 2022 wurde die Arbeit des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV noch durch die Einschränkungen im Zusammenhang mit der Coronapandemie beeinflusst. In Fortführung der Meetings im Onlinemodus traf sich der Wissenschaftliche Beirat virtuell. Im September konnte dann endlich wieder ein Treffen in Präsenz in der Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Städtetages in Berlin durchgeführt werden.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV befasste sich im Jahr 2022 schwerpunktmäßig mit dem Thema Verkehrswende, es war zentraler Punkt sowohl bei virtuellen Treffen als auch beim Treffen in Präsenz im Herbst 2022. Als wichtige Ergebnisse dieser Arbeit wurden eine Presseerklärung und eine Stellungnahme an das BMDV verfasst.

In der Arbeit zum Thema Verkehrswende zeigte sich aus Sicht des Wissenschaftlichen Beirats, dass die klimagerechte Verkehrsprognose für die Bedarfsplanüberprüfung des BMDV nicht den Anforderungen an eine Verkehrswende gerecht wird.

Bei der Beschäftigung mit der Bedarfsplanüberprüfung wurde die fachliche Herangehensweise kritisiert und eine fragwürdige Festlegung von Maßnahmen und Technologien festgestellt. Die Annahmen sind eine ambitionierte Fortschreibung des Istzustandes, berücksichtigen aber nicht die gesetzlich vereinbarten Klimaschutzziele bis 2030, die an anderer Stelle von der Bundesregierung durch das Klimaschutzgesetz fixiert sind, und die daraus folgenden Konsequenzen. Die Annahmen werden ohne Pandemie, Fluten, Dürren, Handelskrisen und Kriege wachstumsorientiert in Bezug auf die Wirtschaftsleistung gewählt. Die Ergebnisse der Klimakonferenz COP Glasgow 2021 (UN Framework Convention on Climate Change, 26th Conference of the Parties) werden als „unrealistisch“ eingestuft. Der fiskalische Aspekt, dass bei sinkenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer und bei steigenden Zulassungszahlen der Pkw mit Elektroantrieb der Staat sich eine Erhaltung des Straßennetzes nicht leisten könnte und deshalb eine Nachfolgefiananzierung benötigt wird, wird ausgeblendet. Es kommen keine Pkw-Maut, keine Drittnutzerfinanzierung, keine Kerosinsteuer, keine umweltorientierten Verhaltensänderungen, keine autonomen Fahrzeuge etc. zur Anrechnung. Allerdings wird eine Elektrifizierung von Bundesautobahnen für den Straßengüterverkehr unterstellt.

Im Wissenschaftlichen Beirat wird erörtert, dass ohne Iteration die Bedarfsplanüberprüfung lediglich eine Anpassungsplanung ohne

wissenschaftlichen und normativen Bezug darstellt. Bedingung ist aber, eine Konsistenz zwischen Zielen und gesetzgeberischen Maßnahmen einschließlich der Haushaltsgesetzgebung und den entsprechenden Prognosen herzustellen. Da eine politische Bewertung durch das BMDV noch nicht erfolgte, sah der Wissenschaftliche Beirat die Möglichkeit, hier noch Impulse geben zu können.

In der Pressemitteilung und einem Schreiben an das BMDV zum Projekt Verkehrsprognose 2040 wurde beklagt, dass in der sogenannten „Basisprognose“, die der Bedarfsplanüberprüfung dient, verschiedene Annahmen gesetzt werden, die insbesondere zu Mehrverkehr im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie im Straßengüterverkehr führen. Dies ist kontraproduktiv für die Zielerreichung der Energie-, Klima- und Umweltpolitik, denn es werden auf diese Weise Straßenbauprojekte begründet, die Deutschland vom Erreichen der Klimaneutralität abbringen. Werden prognostizierte Verkehrsmengen, die nicht den Zielen des Klimaschutzes entsprechen, als Grundlage für die Netzplanung und den Ausbau genommen, führt dies zu teuren Fehlplanungen. Dies würde eine weitere Verzögerung der notwendigen Anpassung um eine BVWP-Planungsperiode von 10 bis 15 Jahren bedeuten, genau die Zeit, welche jetzt noch für die Zielerreichung im Klimaschutz bleibt.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV fordert, dass auch das BMDV den Weg der jährlichen sektoralen Klimaschutzziele für den Verkehrssektor anstrebt und effektive Maßnahmen konzipiert und umsetzt, um dieses Ziel zu erreichen. Die völkerrechtlichen Verträge zum Klimaschutz sowie die nationale Klimaschutzgesetzgebung stellen auch für den BVWP und die Langfristprognose einen zu beachtenden normativen Rahmen dar. Das Bundesverfassungsgericht hat im vergangenen Jahr nicht von ungefähr ein Nachschärfen des Klimaschutzgesetzes eingefordert.

Die Szenario-Philosophien der Verkehrsprognose 2040 schlagen sich in zwei Planfällen unter den Bezeichnungen „absehbarer Weg“ und „ambitioniertere Gestaltung“ nieder und werden im Projektdossier folgendermaßen konkretisiert: „Basisprognose 2040: Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung und Basis der langfristigen Infrastrukturplanung des Bundes, berücksichtigt die verabschiedeten Maßnahmen und eingegangenen Verpflichtungen im Hinblick auf die Klimaziele und verkehrspolitischen Ziele und bildet einen bereits ambitionierten, aber noch realistischen Weg bis zum Jahr 2040 ab (Hinweis: A priori kann zu

einem definierten Prämissen-Set nicht garantiert werden, dass ein Ergebnis auf dem Pfad zur Klimaneutralität 2045 erzielt wird).

Szenario Beschleunigte globale Transformation 2040: Die internationale Wettbewerbssituation wird als eines der zentralen Hemmnisse bei der Umsetzung der Verkehrs- und Klimawende angesehen. Dies wird in diesem Szenario adressiert.“ (Zitat aus den Projektunterlagen zur Verkehrsprognose 2040)

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV hält fest, dass beide Planfälle von den Zielen der Bundesregierung ganz offensichtlich abweichen. Die Ziele sind durch das Klimaschutzgesetz fixiert und auf dessen hohe Bedeutung für zukünftige Generationen hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Leitsatz von 2021 nochmals deutlich hingewiesen. Die Bedarfsplanüberprüfung, wie sie aktuell vorgesehen ist, stellt lediglich eine Anpassung der Infrastrukturplanung an eine fortgeschriebene Entwicklung dar, ohne normativen Zielbezug und wissenschaftlich iteratives Vorgehen. Notwendige Bedingung für eine Zukunftsorientierung ist aber, die Konsistenz zwischen Zielen und gesetzgeberischen Maßnahmen in den entsprechenden Planfällen herzustellen. Stand der Technik bei der Infrastruktur- und strategischen Verkehrsplanung ist seit mindestens 20 Jahren eine zielorientierte Planung und eben keine auf eine Anpassung der Kapazitäten ausgerichtete Anpassungsplanung.

Besonders kritisch wird vom Wissenschaftlichen Beirat die Argumentation des BMDV gesehen, dass ein Verfehlen der Klimaziele nicht auszuschließen sei, denn man wolle „kein schönes Bild zeichnen, sondern eine realistische Zukunftsprognose erhalten“ (Zitat aus den Besprechungen zur Beratung der Verkehrsprognose 2040). Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV erwartet eine klare politische Steuerung durch die Leitung des BMDV, um die verbindlichen Ziele der Bundesrepublik und die notwendigen Schritte für den Klimaschutz mit dem größten und langfristigen Investitions- und Maßnahmenpaket des Hauses in Einklang zu bringen. Es wird zusätzlich auf die Anstöße zu einem „Bundesmobilitätsgesetz“ verwiesen, die eine Abkehr von der vornehmlich verkehrsträgerspezifischen Ausbauplanung des Bundes erbringen würden. Verkehrsprojekte müssen integriert und an gesellschaftlichen Zielen ausgerichtet, geplant, finanziert und gestaltet werden.

Zur Erreichung der Ziele aus Daseinsvorsorge, Teilhabegerechtigkeit, Klima- und Energiepolitik bedarf es eines zielorientierten Planfalls mit entsprechend wirksamen Maßnahmen. Nur ein solcher Planfall kann die Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung sein.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV empfiehlt dem BMDV eine Neuauflage der Diskussion um die Prämissen der Langfristprognose bis 2040.

Erforderlich ist die Ergänzung der Langfristprognose um alle notwendigen Maßnahmen und verzichtbaren Straßenneubaumaßnahmen, die geeignet sind, die Klimaziele 2030, 2040 und die Klimaneutralität 2045 zu erreichen. Der Beirat empfiehlt hierzu eine iterative Maßnahmenplanung, die das Erreichen der Ziele garantiert. Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV geht davon aus, dass dies bei einer sachgerechten politischen Bewertung innerhalb der Bundesregierung im Konsens erfolgen müsste, da das bisherige Vorgehen den kommunizierten Zielen der Bundesregierung widerspricht. Das BMDV bestätigte das Schreiben, ein gewünschter Austausch kam leider nicht zustande.

Die weiteren Arbeiten des Wissenschaftlichen Beirats befassten sich mit Anforderungen und Erwartungen an die neue Bundesregierung und insbesondere an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Auch die weiteren Auswirkungen der Coronakrise und die Möglichkeiten, die sich aus dem 9-Euro-Ticket ergaben, waren Diskussionsgegenstand. In der Diskussion um das 9-Euro-Ticket werden die Auswertungen des VDV begrüßt, gleichzeitig werden die bisherigen Erkenntnisse zu den verlagerten und induzierten Fahrten kritisch diskutiert. Es wird begrüßt, dass die Daten zur Begleitforschung des 9-Euro-Tickets für weitere Forschungen zur Verfügung stehen werden.

Ein Vortrag zur Pkw-Maut als Baustein für ein nachhaltiges Verkehrssystem war Gegenstand einer Diskussion im Herbst. Es wurden Möglichkeiten besprochen, wie die wegbrechenden Energiesteuern im Straßenverkehr durch eine verursachergerechte Straßenbenutzungsgebühr als Baustein für ein klimaneutrales Verkehrssystem ersetzt werden könnten. Die Zweckbindung für den Verkehr wäre günstig und Gesamtlösungen mit dem ÖPNV sollten angestrebt werden.

Die Verkehrswende erfordert qualifiziertes Personal auf allen Ebenen. Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung hat hierzu eine Untersuchung durchgeführt, die noch einmal deutlich zeigt, dass die notwendigen zusätzlichen Fachkräfte und Hochschulabsolventen derzeit fehlen; es müssen verstärkt Studierende für diese spannenden Tätigkeiten gewonnen werden.

Dr.-Ing. Thomas Siefer

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

Dr.-Ing. Felix Huber

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

GEMEINSAM FÜR DIE ARBEITSWELT UNSERER BRANCHE BEGEISTERN.

www.in-dir-steckt-zukunft.de
#jobsmitzukunft



VDV
ARBEITGEBER-
INITIATIVE

Politik und Kommunikation

VDV-Veranstaltungen im Jahr 2022



VDV-Jahrestagung

Rund 820 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft, Verbänden sowie Verkehrsunternehmen kamen auf der VDV-Jahrestagung 2022 endlich wieder in Präsenz zusammen, diskutierten über die drängenden Themen der Branche und zeigten, welche zentrale Bedeutung unsere Jahrestagung hat. Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing, Grünen-Vorsitzende Ricarda Lang, Journalist Markus Lanz, die Moderatorin Catherine Vogel und viele andere mehr sorgten für einen interessanten Austausch und für Unterhaltung am Abend. Wir bedanken uns bei allen Teilnehmenden und beim Gastgeber Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH.



Rheinischer Abend in Berlin

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

Britta Böhne

Koordination Veranstaltungen

T 0221 57979-102

boehne@vdv.de



9-Euro-Ticket: Verbandskommunikation auf neuem Level

Das Jahr 2022 war in der Branchenkommunikation des VDV und der durch ihn koordinierten bundesweiten Kampagne zunächst noch geleitet von dem sich stetig verändernden Pandemiegeschehen. Bis dann ab März wortwörtlich über Nacht das 9-Euro-Ticket die Kommunikationsaktivitäten des VDV dominierte.

Wer erinnert sich noch an „9 für 90“? So hieß das 9-Euro-Ticket zunächst, als der Koalitionsausschuss dies im wahrsten Sinne des Wortes über Nacht in einer Sitzung Mitte März beschloss. Was erst, ob des missverständlichen Namens, für Rätselraten in der Branche sorgte, weil niemand genau wusste, in welcher Form und mit welchen Rahmenbedingungen dieses Ticket umgesetzt werden sollte, führte in der Kommunikation des Branchenverbandes bereits unmittelbar nach dem Bekanntwerden des politischen Beschlusses zu umfangreichen Konsequenzen: Alle ursprünglichen Planungen waren obsolet und sowohl die Kommunikation des VDV als auch die durch ihn koordinierte bundesweite Kampagne #BesserWeiter mussten in kürzester Zeit und komplett neu aufgestellt und ausgerichtet werden.

Im Zentrum der Kommunikation rund um das 9-Euro-Ticket stand dabei zunächst die Aufklärung: Wie funktioniert das Ticket? Welche Rahmenbedingungen hat es? Wie wird das Ganze abgewickelt? Und was müssen Fahrgäste und Verkehrsunternehmen beachten? Diese Fragen und viele weitere erreichten den Verband sowohl seitens seiner Mitglieder als auch vonseiten der Medien und der Öffentlichkeit. Dem VDV und seiner Kommunikationsabteilung kam dabei eine zentrale Rolle bei der Erstellung, Koordination und Weitergabe von Informationen zu. Die Verbandskommunikation erreichte damit eine völlig neue Dimension, sowohl bezogen auf den Umfang als auch auf die Zielgruppen. Zwar hatten auch die vorherigen Kampagnen, die der VDV unter anderem in Zeiten der Coronapandemie für die Branche koordiniert hatte, schon einen starken Bezug zur breiten Öffentlichkeit und auch gerade rund um COVID-19 musste viel Aufklärung betrieben werden.

Mit der durch die Bundesregierung ad hoc entschiedenen Einführung eines 9-Euro-Tickets für den gesamten ÖPNV bundesweit erreichte der Kommunikationsbedarf für die Branche und damit auch für den VDV jedoch noch einmal ein neues Level. Normalerweise ist es nicht die Kernaufgabe eines Branchenverbands, die Kommunikation mit der breiten Öffentlichkeit zu organisieren. Dies war jedoch aufgrund der Kurzfristigkeit der Einführung des 9-Euro-Tickets nötig, weil ein Großteil der Branche kommunikativ nicht vorbereitet sein konnte und es zudem erstmals ein bundesweit einheitliches ÖPNV-Ticket gab.



Plakatmotiv zur Kampagne



Landingpage der Kampagne

Fahrgastzahlen, Evaluation, online

Zentraler Anlaufpunkt für alle externen Zielgruppen, deren Informationsbedürfnisse zum 9-Euro-Ticket bedient werden mussten, war die Landingpage der Kampagne besserweiter.de, die kurzerhand auf das neue Thema umgestellt wurde und in ausführlichem Umfang aktuell über alle Fragen rund um das 9-Euro-Ticket informierte. Ergänzt wurde das Onlineangebot um entsprechende Kommunikation über die bestehenden Social-Media-Kanäle des VDV und der Kampagne, sodass

der überwiegende Anteil der Kommunikation mit Schwerpunkt auf Informationsweitergabe für die allgemeine Öffentlichkeit und die Fahrgäste online stattfand. Dies ist vor allem der Aktualität geschuldet, denn online lassen sich am schnellsten neueste Entwicklungen und Veränderungen verbreiten.

Die Medienarbeit rund um das 9-Euro-Ticket erreichte im Laufe der Zeit zwischen März und August (am 31.8. endete die 9-Euro-Ticket-Aktion) mehrere Höhepunkte und fand insgesamt auf einem konstant hohen Niveau statt: Unmittelbar nach der politischen Entscheidung sowie kurz vor und während der Einführung des Tickets und am Ende des Geltungszeitraums stand der VDV als Stimme der Branche im Mittelpunkt der medialen Aufmerksamkeit im gesamten Bundesgebiet. Sowohl die Entwicklung der Fahrgastzahlen bzw. der verkauften Tickets als auch die Ergebnisse der begleitenden Marktforschung zum 9-Euro-Ticket, die der Verband im Auftrag von Bund und Ländern gemeinsam mit der Deutschen Bahn koordiniert, standen dabei im Fokus der Anfragen.

Ausgewählte Überschriften der Medienberichte zum 9-Euro-Ticket



Nahtlose Anschlusskommunikation

Nach dem 9-Euro-Ticket ist vor dem Deutschland-Ticket. Unter diesem Motto hätte die zweite Jahreshälfte stehen können. Bereits gegen Ende des dreimonatigen Aktionszeitraums des 9-Euro-Tickets wurden öffentliche, mediale und politische Stimmen laut, die aufgrund des großen Erfolgs des 9-Euro-Tickets (52 Mio. verkaufte Tickets) eine längerfristige Anschlussregelung für ein bundesweit gültiges, preiswertes ÖPNV-Ticket forderten.

Dies war nicht nur die Geburtsstunde des ab 1. Mai 2023 gültigen Deutschland-Tickets, sondern auch die nahtlose Fortsetzung der branchenweiten Kommunikationsaktivitäten zu diesem Thema. Für die VDV-Kommunikation bedeutet dies, seitdem weiterhin intensiv den gesamten Prozess der Entstehung des neuen Ticketprodukts umfangreich kommunikativ zu begleiten. Mit dem bereits aus dem 9-Euro-Ticket bewährten Dreiklang von Information, Aufklärung und Verkaufsförderung wurden die Kommunikationsmaßnahmen und -kanäle des VDV und der Kampagne ein weiteres Mal neu ausgerichtet und entsprechend angepasst.

Bundesweite Kampagne erneut neu ausgerichtet

Auch die bewährte Zusammenarbeit mit Bund, Ländern und Branche in Sachen gemeinsamer bundesweiter Kommunikationsaktivitäten setzt sich im Rahmen der Einführung des Deutschland-Tickets entsprechend fort: Mit der abermals neu ausgerichteten Kampagne „Deutschland steigt ein“ wollen die Akteure in den ersten Wochen und Monaten des Deutschland-Tickets gemeinsam und übergreifend die Verkaufsförderung des Tickets in allen Regionen Deutschlands unterstützen.

In einer weiteren Phase ab Spätsommer bzw. Herbst dieses Jahres soll das D-Ticket bzw. dessen Nutzung dann mehr und mehr in Richtung nachhaltiger Mobilität und Klimaschutz aufgeladen und positioniert werden. Ab Ende April, also pünktlich zum Start des Deutschland-Tickets, wird die neu ausgerichtete Kampagne dann bundesweit präsent sein:



Beklebte Lok zum Pressetermin in Berlin am 25.4.2023 mit der neuen Kampagne „Deutschland steigt ein“

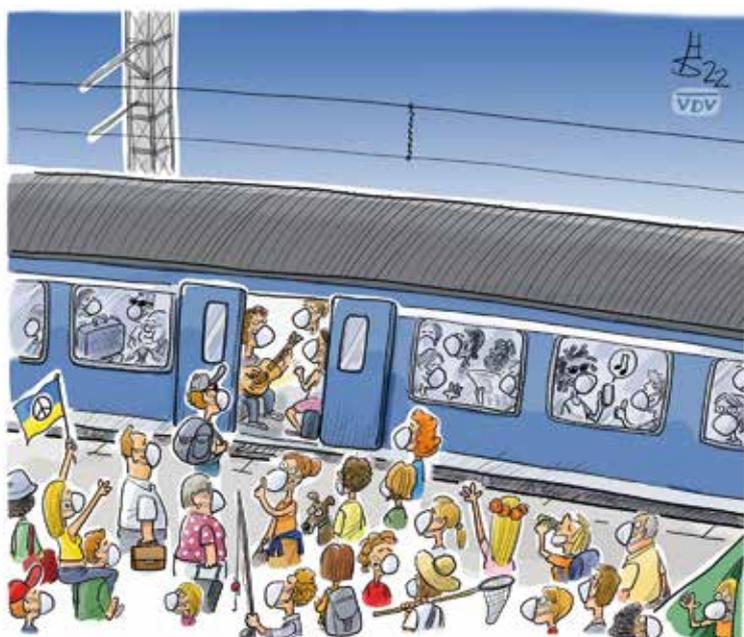
Die Entwicklungen, die zu einem bundesweit einheitlichen Tarifprodukt zu einem sehr günstigen Preis geführt haben, waren dynamisch, schnell und in dieser Form lange Zeit nicht absehbar. Nun gilt es für die Branche, mit diesem politischen Willen proaktiv umzugehen und das Deutschland-Ticket letztlich zum Erfolg zu machen. Dazu gehört in erster Linie, dass das Ticket möglichst häufig verkauft wird und die finanziellen Belastungen der Branche dabei im Rahmen bleiben. Um dies zu erreichen, fokussiert sich die bundesweite Kampagne zunächst auf die Verkaufsförderung und auf die Weitergabe von allen relevanten Infos rund ums Deutschland-Ticket. Im Zentrum der Aktivitäten steht dabei das Info- und Serviceportal www.d-ticket.info.

Lars Wagner

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

Das Deutschland-Ticket in der Verbandskommunikation auf Social Media und beim VDV-Marketingkongress

Das 9-Euro-Ticket war eine Art Woodstock-Festival des öffentlichen Nahverkehrs. Ein kurzes, packendes Massenevent. Doch nicht nur Sylt war die Masse nicht gewohnt, auch der ÖPNV selbst hatte mit der schieren Menge an Fahrgästen zu kämpfen. Diese Situation spiegelte sich auch auf Social Media wider: Zwar griff eine Flut an lustigen Memes die Überforderung des Systems humoristisch auf, aber gleichzeitig wurde die Forderung einer breiten Öffentlichkeit laut, das günstige Ticket über den Aktionszeitraum hinaus zu verlängern. Mittendrin der VDV, mit immer aktuellen Informationen aus der bundesweiten Marktforschung und den politischen Forderungen. Der Hype flachte etwas ab, als aus dem 9-Euro-Ticket das Deutschland-Ticket wurde. Die Diskussionen um Einführung, Finanzierung und operative Herausforderungen blieben jedoch Teil der Branche.



DAS 9-EURO-TICKET IST DAS WOODSTOCK
DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS.

Summer of '22

Das 9-Euro-Ticket bedeutete einen Paradigmenwechsel für die gesamte ÖPNV-Branche und auch für die Verbandskommunikation: Für die Fortführung eines deutschlandweiten vergünstigten Tickets im ÖPNV forderte der VDV nicht nur ein neues Finanzierungskonzept von Bund und Ländern, sondern zog auch weitere wichtige Themen wie Ausbau und Modernisierung des ÖPNV-Netzes, Personalbedarf und Verkehrswende bis 2030 in den Fokus. Die regelmäßige Kommunikation, u. a. der Zwischenergebnisse aus der bundesweiten Marktforschung zum 9-Euro-Ticket und die bundesweite Berichterstattung in den Medien, ließen zwischenzeitlich auch die Aufrufe der VDV-Internetseite mit der Bilanz zum 9-Euro-Ticket in die Höhe steigen. So hatte zum Beispiel die Seite www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket allein an zwei Tagen im Monat August 2022 rund 82 000 Impressions und rund 50 000 Klicks.

Kommunikation der Forderungen an Politik über Social Media

Natürlich war nicht nur die Bilanz des 9-Euro-Tickets mit den aktuellen bundesweiten Verkaufszahlen ein Schwerpunkt der Kommunikation. Viel entscheidender war es, die Vorschläge und politischen Forderungen der Branche für ein Nachfolgeticket sowie die Herausforderungen bei der operativen Umsetzung rechtzeitig und so klar wie möglich auch auf den Social-Media-Kanälen zu kommunizieren. Hier bestand der größte Aufklärungsbedarf. Und es gab viele offene Fragen. Ein Grund, weshalb der Ausschuss für Marketing und Kommunikation (AMK) den VDV-Marketingkongress 2022 mit politischer Podiumsdiskussion in Berlin veranstaltete.



Transformation im ÖPNV

Pandemie, Energiepreiskrise, Inflation und das neue Deutschland-Ticket: Das ist das Spannungsfeld, in dem sich die ÖPNV-Branche derzeit bewegt. Hinzu kommt das übergeordnete Ziel einer Verkehrswende bis 2030, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Dafür sollen bis 2030 ein Drittel mehr Busse und Bahnen als heute unterwegs sein. „Mehr Leistung, mehr Kunden, mehr bewegen: ÖPNV-Marketing in Zeiten der Transformation“ hieß der Titel des VDV-Marketingkongresses 2022 in Berlin.



Auf Einladung des VDV und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) tauschten sich mehr als 150 Branchenfachleute zwei Tage lang auf dem Kongress aus. Bei der hochkarätig besetzten Podiumsdiskussion mit Dorothee Martin (MdB SPD), Eva Kreienkamp (BVG), Ramona Pop (vzbv), Nyke Slawik (MdB Bündnis 90/Die Grünen) und Ulf Middelberg (LVB-Chef und AMK-Vorsitzender) kam die Branche mit Politik und Verbraucherschutz zusammen. Klar war allen Beteiligten, dass das 9-Euro-Ticket eine Zeitenwende im öffentlichen Nahverkehr eingeläutet hat. Es steigerte die bundesweite politische und gesellschaftliche Wahrnehmung des ÖPNV.

Podiumsdiskussion (v. l. n. r.): Moderator Johannes Büchs, Dorothee Martin, (MdB SPD), Eva Kreienkamp (BVG), Ramona Pop (vzbv), Nyke Slawik, (MdB Bündnis 90/Die Grünen), Ulf Middelberg (LVB)



Doch die Transformation des ÖPNV für eine Verkehrswende braucht mehr als nur eine Änderung beim Ticketpreis. Die Marketingverantwortlichen im ÖPNV müssen das Potenzial der Megatrends und die Macht der Generation Z rechtzeitig erkennen und schon jetzt nutzen.

Ausblick in die Zukunft der Social Media

Es ist absehbar, dass Social Media sich bereits in naher Zukunft wesentlich komplexer gestalten als heute. Etablierte Plattformen wie Facebook

und Twitter haben mit sinkender Reichweite und auch mit sinkender Akzeptanz zu rechnen. Viele User*innen weichen auf kleinere Plattformen aus, was mehr Kanäle und damit mehr Aufwand bedeutet. Gleichzeitig setzen etablierte Plattformen immer stärker auf Algorithmen statt auf organische Reichweite. Dies erhöht die Anforderungen für Kampagnen deutlich. Absehbar ist auch, dass in Zukunft Plattformen, deren Hauptaugenmerk auf (Kurz-)Filmen statt auf statischen Bildern liegt, eine deutlich größere Rolle spielen werden. So sollte der Aufwand (Personal, Budget, Zeit und technische Equipments) für Social Media schon jetzt nicht unterschätzt werden, denn die Chancen sind immens. Es ist kein „einfach mal machen“.



Rahime Algan

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

Der E-Bus-Sound für Deutschland

Der Branchenverband koordiniert den Standard: Wie aus einem kleinen Fachtext ein Thema für Deutschlandfunk, Tagesschau und Spiegel wurde.

Im Homeoffice wäre diese Kommunikation anders gelaufen, fachlich korrekt, aber ohne diese Reichweite und ohne Branchenstandard. Und sie zeigt, wie innovativ und fachlich tief Branche und Branchenverband sind – und dass auch gut vorbereitete Fachthemen bundesweit Beachtung finden können. So geschah es, dass die Redaktion einer ÖPNV-Fachzeitschrift auf den Branchenverband VDV zukam und um einen Gastbeitrag zum Thema Fahrzeuggeräusch-Generatoren (Acoustic Vehicle Alert System – AVAS) bat. Alltagsgeschäft für den VDV und Gelegenheit, den Sachstand bei einem Thema und die Positionierung der Branche darzustellen. Die Europäische Kommission hatte in der Vergangenheit in mehreren Verordnungen vorgegeben, dass Elektrofahrzeuge, also auch E-Busse, im Bereich von Geschwindigkeiten bis zu 20 km/h einen Mindestschallpegel in dB(A) in bestimmten Frequenzen generieren müssen, damit diese den Sicherheitserfordernissen für alle anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere von sehbehinderten Menschen oder solchen des Rad- und Fußverkehrs, genügen. Also fordert der Gesetzgeber zur Sicherheit von anderen Verkehrsteilnehmern, abhängig vom Grundgeräusch des Fahrzeugs, einen Geräuschgenerator. Der fachlich einwandfreie Text wurde zur Endverarbeitung in den Kommunikationsbereich geschickt.

Ein Kaffeegespräch mit Folgen

Durch einen Zufall – beim Warten an der Kaffeemaschine – trafen Kommunikatoren und Fachmann aufeinander. Eine gute Gelegenheit, noch ein paar Verständnisfragen zu stellen, zum Beispiel, ob es denn „das eine Geräusch“ schon gebe oder ob es noch „Spielraum für Kompositionen“ gebe, man hätte da letztens etwas bei einem Pkw-Verband gesehen. Irgendwann sagte jemand: „Eigentlich müssen wir die Geschichte anders erzählen – etwas mehr wie ‚Deutschland sucht den Super-Sound‘ für Busse oder so.“ Geboren war ein Projekt, das später den Namen Soundscape bekommen sollte, mit dem Ziel, dieses vermeintliche Nischenthema mit einer Branchenstandard-Erzählung viel größer zu machen. Die Idee: Statt in die Situation zu kommen, dass die E-Bus-Hersteller einfach nur „Frequenzkrach“ im Sinne der Norm einbauen, sollte ein branchentypischer E-Bus-Klang komponiert werden – und eine vielfältige Jury sollte den VDV-E-Bus-Sound auswählen.

Ein Sound als Marke

Neben der Erhöhung der Sicherheit gab diese Überlegung dem VDV die einmalige Möglichkeit,

dem Bus eine auditive, wiedererkennbare Identität zu geben, um die Attraktivität des Busverkehrs über einen Branchenstandard zu steigern. Denn jeder Stadtbus in Deutschland verkörpert das Design des jeweiligen Verkehrsunternehmens vor Ort – und prägt damit das Stadtbild. Am sichtbarsten ist dabei die charakteristische Farbe: Die Berliner BVG ist traditionell gelb, Münchner SWM-Busse strahlen blau und Busse der DB Regio im klassischen Rot. Die Fahrzeuge und Infrastrukturen sind wiedererkennbar gestaltet, mit „ihren“ Farben und Formen. Aber wie klingen Busse eigentlich? Haben sie einen prägnanten Busklang? Und wenn ja, werden diese von den Fahrgästen mit einem bestimmten, vielleicht sogar bejahenden Attribut verbunden? Es wurde schnell klar, dass man sich externer Akustikexperten bedienen müsse, um das Thema professionell zu organisieren.

Ein Projekt namens Soundscape: VDV und FOAM

Hier setzte das Sound-Engineering-Projekt „Soundscape“ vom VDV und vom FOAM Institute in Berlin an. Über einen professionell begleiteten Wettbewerb unter Sounddesign-Studierenden entstand ein dem ÖPNV der Zukunft angemessener Busklang, der den verschiedenen Interessengruppen aus Verkehrsunternehmen, Landes- und Bundesministerien, Fahrgastverbänden, Blindenverband etc. gerecht wird. Die Sichtweisen waren hier – das wurde in dem wettbewerbsvorbereitenden Workshop mit den Anspruchsgruppen und den begleitenden Gesprächen deutlich – naturgemäß unterschiedlich, doch nur mit Vorgabe, diese zu berücksichtigen, entstand ein Klang, der der geforderten Qualität genügt. Während beispielsweise das Fahrpersonal mit diesem künstlich generierten Busgeräusch umgehen können muss, müssen seheingeschränkte Personen den Klang eindeutig zuordnen können – und er darf niemanden beeinträchtigen. Dem Wettbewerb gingen eine Marktrecherche, Interviews und ein Workshop mit Interessengruppen voraus. Ergänzend zum gesetzlichen Rahmen entstand ein Leitfaden für den genannten kreativen Kompositionsprozess und für die Jury. So wurden zu verschiedenen Themengebieten Attribute festgelegt, die den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Wettbewerbs helfen sollten, einen Sound zu kreieren. Im Bereich Umwelt sollte der Bus beispielsweise unaufdringlich, sicher, dezent klingen – gleichzeitig aber den vorgegebenen Attributen im Bereich Sicherheit genügen: unverwechselbar, warnend, klar abgrenzbar zum Pkw etc. Weitere Themenbereiche mit entsprechenden Attributen waren Ergonomie und

Identität. Mittels Filmaufnahmen – unterstützt durch die Berliner Verkehrsbetriebe – konnten die Studierenden die spezielle Bussituation mit ihrem Sounddesign „befüllen“.

Ein Pressegespräch im Kino

So sehr die Erzählung des Branchensounds für E-Busse eine gute Idee war, so war der Siegersound ohne visuellen Kontext, also ohne einen fahrenden Bus im Stadtverkehr, doch für Außenstehende schwer zu begreifen, wenn man ihn einfach am Laptop abgespielt hätte. So entstand die Idee, einen kleinen Erklärfilm zu drehen, den Hintergrund des E-Bus-Sounds – ... Markengedanken – erläutert und so für die Zuschauenden und Zuhörenden besser verständlich macht. Folgerichtig wurde die Juryentscheidung im Kino Arsenal in Berlin bei einem Pressegespräch bekanntgegeben – zusammen mit Jurymitgliedern, den Soundingenieuren des FOAM, Repräsentanten der Industrie sowie des BMDV als bedeutendem Fördergeber. Die Entscheidung zum Video hatte sich als goldrichtig herausgestellt: Erst im Verlaufe des Pressetermins und teilweise mit deutlicher Verzögerung und der ersten Berichterstattung danach kamen, weit über die übliche Nachlese hinaus, über viele Wochen weitere Anfragen zu Interviews und Hintergrundinformationen.



VDV-Vizepräsident
Werner Overkamp
vor der Jury-
entscheidung

Ein freundlicher Nachbar in den Medien

FOAM-Chef Prof. Waschulewski gab dem Sound einen Spitznamen: „Dieses Soundprojekt war wirklich ein besonderes. Auf der einen Seite eine Branche, die die Transformation der Mobilität vorantreibt, auf der anderen Seite strenge EU-Vorgaben, die mit der Kreativität der Sounddesigner ausgefüllt werden sollten. Unser gemeinsames Ziel ist, dass wir schon bald den neuen Standardsound auf den Straßen hören werden. Durch den Wettbewerb haben wir eine sehr gute Gestaltungsgrundlage erhalten: einen einzigartigen, umweltfreundlichen und modernen Klang. Wir nennen ihn den ‚freundlichen Nachbarn‘.“ Die bundesweite Resonanz war beachtlich, neben den prädestinierten Radiosendern Deutschlandfunk („London Beat: E-Busse bekommen neuen Sound“) und RBB („Es sollte nicht nach Star Wars klingen“) kam der VDV-E-Bus-Sound schließlich auch in die mediale Königsklasse: Tagesschau („Es ist teilweise ein

Fluch, dass die Busse so leise sind“, so Verbands-Vizepräsident Overkamp. Die Fahrzeuge seien so für Menschen schwer wahrnehmbar, die schlecht sehen oder hören.“) oder im Spiegel („Man will ja nicht, dass ein Klavier an einem vorbeifährt“). Der Vollständigkeit halber: Natürlich wurde auch das erwähnte Fachmedium, DER NAHVERKEHR, bedient. Der Film, die Audiodatei sowie die komplette Sounddokumentation stehen auf vdv.de/ebussound zur Verfügung.

Siegerehrung bei VDV-Elektrobuskonferenz

Eine Audiodatei und ein gelungenes Video waren ein respektabler Erfolg, aber am Ende musste der Sound, um wirklich kommunikativ in der Branche und bei der Industrie zu überzeugen, an den Bus. In Zusammenarbeit mit einem Hersteller konnten die weiteren Arbeiten – die Installation in einen E-Bus – erfolgreich vollzogen und auf der VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse vorgestellt werden. VDV-Vizepräsident Werner Overkamp: „Wir stehen hier nun erstmals vor einem E-Bus, der mit dem künftigen Branchen-Standardsound ausgestattet wurde.“ Bei der Gelegenheit konnten auch die drei Erstplatzierten bei dem Studierendenwettbewerb geehrt werden.



Branchensound ab Werk

Die ersten E-Bus-Hersteller sind gerade dabei, den Sound auf einen Soundgenerator zu spielen, damit er dem TÜV zur Abnahme vorgeführt werden kann. Das Ziel ist klar: Auf den kommenden Elektrobuskonferenzen und Fachmessen sollen immer mehr Neufahrzeuge im Branchensound ertönen – und in der Folge auf deutschen Straßen.

Eike Arnold

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

Verbandspolitische Arbeit wieder in Präsenz

Die verbandspolitische Arbeit war 2022/23 nach vielen coronabedingten Einschränkungen wieder in Präsenz möglich. Gespräche im Deutschen Bundestag, in den Bundesministerien oder den Landesvertretungen in Berlin konnten wieder persönlich stattfinden. Auch die Teilnahme an Fachkonferenzen und Bundesparteitagen war wieder vor Ort möglich. Eine besondere Herausforderung stellte schließlich die Koordination der Hilfsangebote aus der VDV-Mitgliedschaft für die Ukraine dar.

Politik beim Rheinischen Abend und bei der VDV-Jahrestagung in Frankfurt a. M.

Wie wichtig persönliche Gespräche sind, hat vor allem der Rheinische Abend im VDV-Hauptstadtbüro gezeigt, der traditionell unmittelbar nach der parlamentarischen Sommerpause stattfindet. Die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket und Vorschläge zu einem Nachfolgeangebot in Form eines „Deutschland-Tickets“ dominierten die Gespräche.



Ingo Wortmann und Oliver Wolff eröffnen den „Rheinischen Abend 2022“

Aber auch aktuelle Gesetzesinitiativen zur Begrenzung der steigenden Energiepreise oder auch zur nötigen Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren waren Thema bei zahlreichen Veranstaltungsformaten, wie etwa bei der VDV-Jahrestagung oder auch den zahlreichen Fachkonferenzen im politischen Berlin.

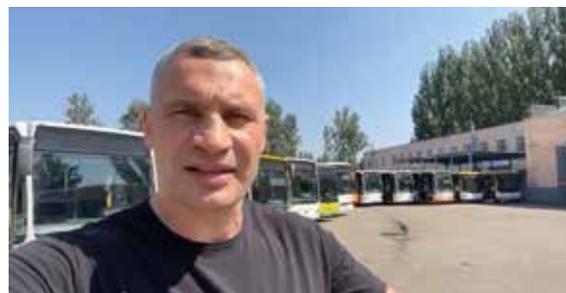


Ingo Wortmann begrüßt die Bundesvorsitzende von Bündnis 90/ Die Grünen, Ricarda Lang MdB

Ukraine: Unterstützung bei Flüchtlingsüberführungen und Linienbusspenden

VDV und VDV-Mitgliedsunternehmen haben sich darüber hinaus im Rahmen einer „konzertierten Aktion“ von Bund, Ländern und Branche an der Ukraine-Hilfe beteiligt. So konnte etwa bis Ende August 2022 ein Pool von rund 300 Fahrzeugen gebildet werden, um die Flüchtlingsüberführung aus der Ukraine nach Deutschland zu unter-

stützen. Ferner hat die Branche Linienbusse für den dauerhaften Verbleib in der Ukraine bereitgestellt. Im Rahmen der nötigen bundesweiten Koordination haben die VDV-Hauptgeschäftsstelle und das VDV-Hauptstadtbüro auf Wunsch des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr mehrfach die Kapazitäten bei den Unternehmen abgefragt.



Kiews Bürgermeister Vitali Klitschko bedankt sich mit einem „Selfie-Video“ für Linienbusspenden

So konnten bis zum Jahreswechsel 2022/23 rund 50 Busse in enger Kooperation mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Stadt München, Partnerstadt von Kiew, überführt werden. Für die beispiellose Unterstützung aus ganz Deutschland bedankte sich der Bürgermeister von Kiew, Vitali Klitschko, mit einem persönlichen Video.

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

Personalbedarfsumfrage der VDV-Arbeitgeberinitiative verdeutlicht dringenden Handlungsbedarf der Branche

VDV-Arbeitgeberinitiative als Lösungsbringer – mit der diesjährigen VDV-Personalbedarfsumfrage konnte die Initiative erneut zentrale Handlungsfelder identifizieren, für die sie den Mitgliedsunternehmen konkrete Unterstützungsangebote anbieten wird. Denn die aktuelle Umfrage macht es deutlich: Der hohe Personalbedarf der Branche hat sich, vor allem im Fahrbetrieb, weiter zugespitzt und wird bis 2030 rasant zunehmen.

Die Wirtschaft leidet seit Jahren unter Fachkräftemangel. Im letzten Jahr stieg die Zahl der offenen Stellen deutschlandweit auf ein Rekordhoch von fast 2 Millionen unbesetzter Stellen (Q4/22, IAB) – davon waren 82 Prozent sofort zu besetzen. Auch für die Verkehrsbranche sind Personalgewinnung und -bindung zentrale Herausforderungen, die – neben dem finanziellen Rahmen, den Bund und Länder setzen – darüber entscheiden, ob die Klimaschutzziele im Verkehrssektor bis 2030 erreicht werden können. Die VDV-Personalbedarfsumfrage, an der 182 Unternehmen aus dem öffentlichen Personen- und dem Schienengüterverkehr teilnahmen, gibt dabei Aufschluss über den Status quo und zeigt potenzielle Handlungsfelder für die VDV-Arbeitgeberinitiative auf.

Spannungsfeld zwischen steigendem Bedarf und sinkenden Bewerberzahlen

Der Bedarf an Personal ist schon heute ein begrenzender Faktor für die Branche und nahm 2022 bei 79 Prozent der Unternehmen weiter zu. Jedes zweite Unternehmen musste im letzten Jahr aus personellen Gründen den Fahrbetrieb zumindest zeitweilig einschränken. Aufgrund des demografischen Wandels werden außerdem bis 2030 durchschnittlich 25 Prozent der Belegschaft altersbedingt ersetzt werden müssen – allem voran im Fahrdienst (74 Prozent), gefolgt vom gewerblich-technischen Bereich (13 Prozent). Diesem steigenden Bedarf steht ein Abwärtstrend in der Quantität und Qualität von qualifizierten Bewerberinnen und Bewerbern gegenüber. So registrierten 45 Prozent der Unternehmen 2022 eine sinkende Zahl an Bewerbungen und 77 Prozent eine Verschlechterung der Qualität. Ursächlich dafür sind die starke Konkurrenz mit anderen Branchen und die derzeit günstigen Arbeitsmarktbedingungen für Fachkräfte.

Arbeitgeberinitiative unterstützt mit Employer Branding sowie weiteren Serviceangeboten

Die VDV-Umfrage zeigt aber auch eine Branche, die aktiv auf dem Arbeitsmarkt unterwegs ist: Insgesamt haben 82 Prozent der Verkehrsunternehmen 2022 mehr Personal eingestellt als noch 2021 – obschon im Vorjahr die Zahlen bereits gestiegen sind. 39 Prozent der Unternehmen nehmen ein gesteigertes Interesse an der Arbeit in der

Branche wahr – ein positiver Trend, den die VDV-Arbeitgeberinitiative über Kooperationen und Employer-Branding-Maßnahmen für die Branche weiter stärken wird. So wird es 2023 erstmalig eine Kampagne in Form eines Wettbewerbs explizit für den Busfahrerberuf geben sowie eine Branchenoffensive in der Ausbildungskommunikation.

Ein großes Potenzial birgt das Rekrutieren im EU- und Nicht-EU-Ausland, das bisher lediglich von 14 Prozent der Unternehmen aktiv betrieben wird. Als Hemmnisse werden häufig Sprachbarrieren, hürdenreiche Bürokratie und erhöhter Organisationsaufwand bei zu knappen Personalressourcen genannt. Eine Novellierung des Fachkräfteeinwanderungsgesetzes verspricht den verstärkten Abbau bürokratischer Hürden für Unternehmen und wird vom VDV aktiv begleitet. Die VDV-Arbeitgeberinitiative unterstützt dabei die Mitgliedsunternehmen mit Informations- und Serviceangeboten sowie dem Aufbau eines Expertennetzwerks zur Förderung des Wissenstransfers in der Branche.

Auch die Fokussierung der Zielgruppe Frauen bietet für die technisch geprägte Verkehrsbranche eine weitere Chance, dem Personalbedarf aktiv zu begegnen. Um den Frauenanteil in der Branche zu erhöhen – aktuell liegt dieser bei knapp 22 Prozent –, werden jedoch die Anpassung von Arbeitsbedingungen, Arbeitsumfeld, aber auch ein verstärktes Angebot von flexiblen Arbeitszeitmodellen notwendig sein. Somit kann die steigende Tendenz, die 43 Prozent der Unternehmen bereits wahrnehmen, weiter erhöht werden. Im Rahmen der Arbeitgeberinitiative werden über das Webinarformat „AI-Personaldialog“ gute Branchenbeispiele vorgestellt und der Erfahrungsaustausch bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen aktiv gefördert und unterstützt.

Lisa Gadomski
Personalmarketing /
Projekt VDV-Arbeitgeberinitiative
T 030 4020309-66
gadomski@vdv.de

Mobility-as-a-Service: Die EU drängt auf eine stärkere Integration der Verkehrsmodi – auch im Vertrieb

Um das multimodale Reisen in Europa zu erleichtern, forciert die EU-Kommission die Vernetzung von Verkehrsangeboten auf digitalen Mobilitätsplattformen. Dabei geht es nicht nur um das Teilen von Daten, sondern auch um den gegenseitigen Vertrieb.

In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (2020) schrieb die Europäische Kommission: „Planung und Fahrscheinkauf sind bei multimodalen Reisen umständlich, da es an einem günstigen Rahmen für EU-weite, integrierte, multimodale Informations-, Fahrscheinausstellungs- und Zahlungsdienste mangelt. Zu diesem Zweck müssen die unzureichende Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Daten, die suboptimale Zusammenarbeit zwischen Lieferanten und Verkäufern, das Fehlen digitaler Fahrscheine in einigen Fällen, die unzureichende Interoperabilität der Zahlungssysteme und das Bestehen unterschiedlicher Lizenz- und Vertriebsvereinbarungen behoben werden.“

Im gleichen Dokument kündigte die Kommission an, 2022 ihren Rechtsrahmen umzugestalten, und forderte die lokalen Behörden auf, intelligente und interoperable Zahlungsdienste und Fahrscheine standardmäßig in ihren öffentlichen Aufträgen vorzuschreiben.

Die multimodale Integration von Verkehrsangeboten, welche die EU-Kommission anstrebt, wird oft als „Mobility-as-a-Service“ (MaaS) bezeichnet und basiert auf zwei Säulen: dem Austausch von Daten und dem gegenseitigen Vertrieb.

Im Juni 2023 ist es nun so weit und die Kommission plant, zwei Gesetzesvorschläge vorzulegen, die genau diese beiden Aspekte regulieren sollen:

- die Überarbeitung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 über multimodale Reiseinformationssysteme (MMTIS), welche schon heute Mobilitätsanbieter dazu verpflichtet, bestimmte, in digitalem Format vorliegende Daten an einen nationalen Zugangspunkt (NAP) zu liefern und mit Dritten zu teilen;
- ein neues Gesetz über multimodale digitale Mobilitätsdienste (MDMS), welches die Rechte und Pflichten von Mobilitätsanbietern sowie Kundeninformations- und Vertriebsplattformen regeln soll.

Im Jahr 2022 hat die Kommission mit Mitgliedstaaten, Fahrgästen bzw. Verbrauchern und Vertretern der Verkehrsbranche sowie der Digitalwirtschaft über ihre Vorhaben gesprochen und damit begonnen, die beiden Gesetzesinitiativen vorzubereiten.

VDV-Positionspapier

Der VDV hat sich im Frühjahr 2022 intensiv mit der möglichen Öffnung des Vertriebs durch die europäische Gesetzgebung befasst und im Mai 2022 ein Positionspapier herausgebracht, welches zehn Empfehlungen an die EU-Kommission richtet, darunter folgende:

- Ganz im Sinne des Subsidiaritätsprinzips sollte die EU-Kommission grenzüberschreitende Verkehre betrachten, nicht jedoch Vorgaben für die lokale Ebene festlegen. Eine freiwillige Beteiligung der lokalen Verkehre sollte jedoch nicht ausgeschlossen sein.
- Die MDMS-Initiative sollte die Vertragsfreiheit und unternehmerische Freiheit der Verkehrsunternehmen und -verbände achten, sowohl bei der Auswahl ihrer Vertriebspartner als auch bei der Frage, welche Fahrscheine sie über dritte Plattformen vertreiben möchten.
- Um zunächst Erfahrungen zu sammeln, wie sich die MDMS-Initiative auswirkt, sollte das Gesetz zunächst nur Einzelfahrscheine und ggf. touristische Tickets betreffen, nicht jedoch sämtliche Produkte wie die Abonnements der Stammkunden. Letztere könnten ggf. freiwillig über MDMS angeboten werden.
- Provisionen an MDMS-Plattformen müssen so gering gehalten werden, dass sie nicht zur finanziellen Belastung für die Verkehrsunternehmen, Kunden und Steuerzahler werden. Auch über eine Gewinnbeteiligung der Verkehrsunternehmen, die den Plattformen Kunden bringen, sollte gesprochen werden.
- Verkehrsunternehmen und -verbände sollten über Lizenzverträge die wichtigsten Konditionen für den Vertrieb ihrer Fahrscheine selbst festlegen können.
- Die Sicherheit und Überprüfbarkeit der Fahrscheine, welche über dritte Plattformen verkauft werden, muss gewährleistet werden.
- Das neue EU-Gesetz sollte die Dynamik der Datenwirtschaft und das Prinzip der Datenreziprozität beachten. So müssen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger z. B. weiterhin vollen Zugriff auf die Anfrage- und Nutzungsdaten behalten.

Multimodal Passenger Mobility Forum (MPMF)

Ebenfalls 2022 richtete die Europäische Kommission eine neue Expertengruppe mit dem Titel „Multimodal Passenger Mobility Forum“ ein. Das

VDV-Veranstaltung
zum Thema
multimodale
Mobilitäts-
plattformen,
September 2022,
Brüssel



Gremium soll die Kommission bei der Vorbereitung ihrer Gesetzestexte beraten. Der VDV hat sich erfolgreich auf einen Sitz in diesem Gremium beworben und konnte seine Vorstellungen auf diese Weise mit in die Diskussionen einbringen. Auch unsere Dachverbände CER und UITP waren in dem Gremium präsent und haben ähnliche Positionen vertreten. Auch 2023 soll die Arbeit des Forums fortgeführt werden, wengleich die Kommission den Rahmen der kommenden Gesetzgebung inzwischen bereits abgesteckt haben dürfte.

VDV-Veranstaltung in Brüssel

Um die Sichtweise der deutschen ÖPNV-Branche in Brüssel vorzutragen und insbesondere auf die Erfahrungen hinzuweisen, die in Deutschland beim gegenseitigen Vertrieb und beim Gründen von Mobilitätsplattformen schon gemacht wurden, organisierte das VDV-Europabüro 2022 auch eine eigene Veranstaltung zu diesem Thema in Brüssel: In der Landesvertretung Nordrhein-Westfalens bei der EU trafen sich am 27. September 2022 rund 50 Expert*innen aus den EU-Institutionen sowie aus Mitgliedsunternehmen und anderen Verbänden. Herr Jaeger (Wuppertaler Stadtwerke) eröffnete als NRW-Landesgruppenvorsitzender die Veranstaltung. Das fachliche Input lieferten die Vorträge von Herrn Heider (Jelbi), Herrn Puzicha (Mobility inside) und Herrn Wolff (VDV). Auf der anschließenden Podiumsdiskussion tauschten sich die Redner mit Herrn Ertug, MdEP, und Frau Champenois (EU-Kommission) über die kommende europäische Regulierung aus. Übereinstimmung gab es hinsichtlich der Ziele der Gesetzesinitiative, den Personenverkehr attraktiver zu machen und gleichzeitig die Nahverkehrsbranche zu stärken, damit es auch zukünftig vielfältige Mobilitätsplattformen und nicht nur eine einzige dominante Mobilitätsplattform in Europa gibt.

Mit Echtzeitdaten die Kunden überzeugen

Parallel dazu und weitestgehend hinter verschlossenen Türen bereitete die Europäische Kommission außerdem die Revision der delegierten MM-TIS-Verordnung vor. Lediglich die Regierungen der europäischen Mitgliedstaaten erhielten zwischen September 2022 und Januar 2023 erste Informationen und immer neue Textentwürfe, welche sie

kommentieren durften. Die Überarbeitung betrifft die Verpflichtung zur Öffnung dynamischer Echtzeitdaten (über die statischen Fahrplandaten hinaus, die heute schon über den NAP geteilt werden müssen), technische Vorgaben für vertriebsrelevante Daten und Buchungsschnittstellen sowie das Bereitstellen neuer Datenkategorien wie historische Daten über Verspätungen und Fahrtenausfälle. Umstritten ist derzeit noch, ob auch Auslastungsdaten in Echtzeit mit Dritten geteilt werden müssen.

Ausblick

Ursprünglich wollte die EU-Kommission ihre Gesetzesinitiative zu MDMS schon 2022 veröffentlichen. Sie hat sich zur Vorbereitung nun doch viel Zeit genommen, was der politischen Bedeutung des Themas durchaus gerecht wird. Allerdings wird dadurch der Zeitraum, in dem die anderen beiden an der Gesetzgebung beteiligten Institutionen (das Europäische Parlament und der Rat der EU) eine Positionierung finden können, kürzer. Viel Zeit bleibt dem Parlament nicht, denn 2024 finden die nächsten Europawahlen statt. Und ohne einen formalen Beschluss vor den Wahlen könnten sich die Verhandlungen um Monate verzögern.

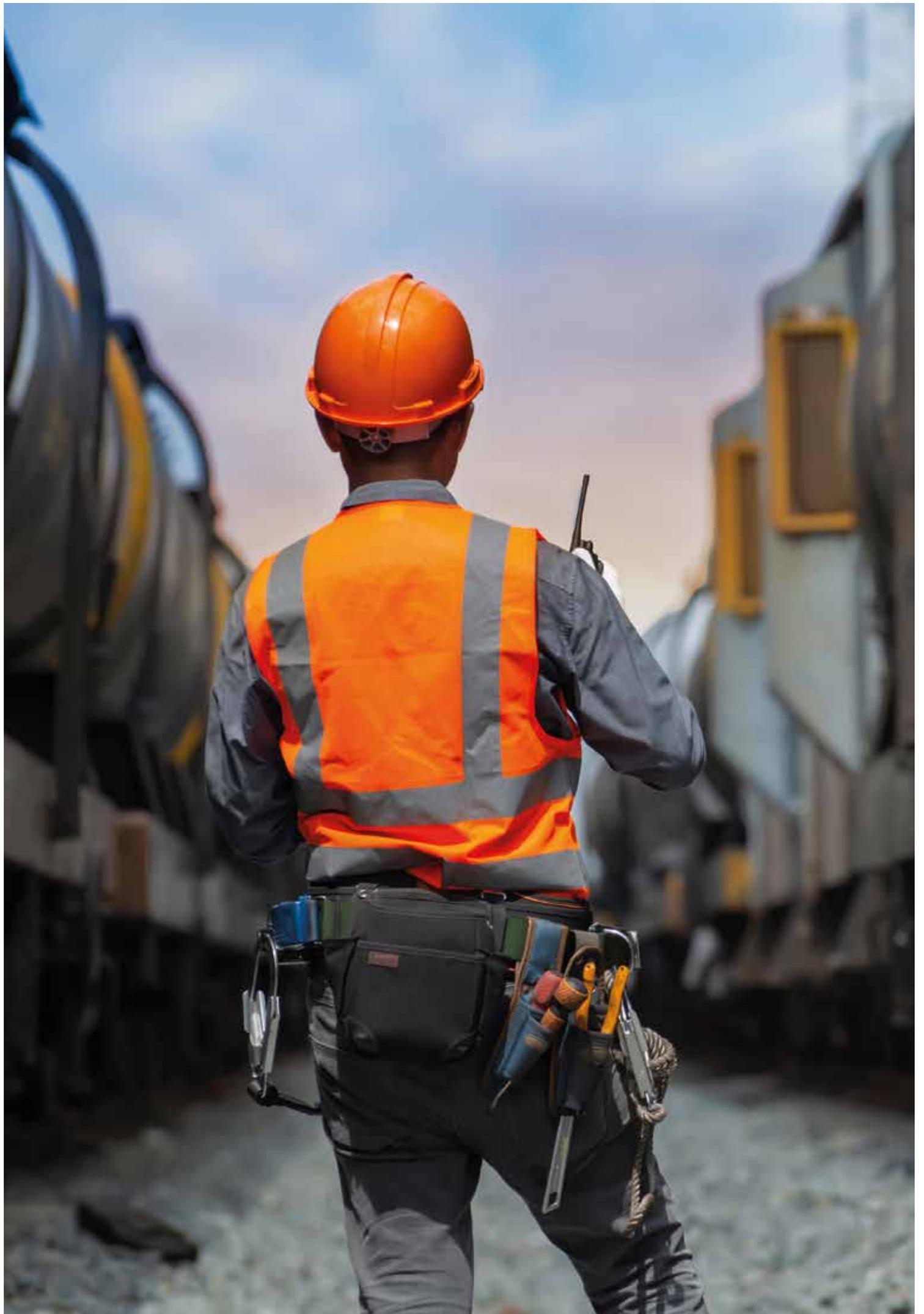
Diese Zeit kann die Branche nutzen, um ihre Digitalisierung voranzutreiben und gleichzeitig in Brüssel ihre roten Linien mit Bezug auf die europäische Gesetzgebung deutlich zu ziehen.

Annika Degen

Leiterin VDV-Europabüro Brüssel

T 0032 2 663 6633

degen@vdv.de



Wirtschaft und Recht

Linienbedarfsverkehre: von erfolgreichen Pilotprojekten zur festen Säule des differenzierten ÖPNV-Angebots

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde 2021 die dauerhafte Genehmigungsmöglichkeit eines neuen, ÖPNV integrierten On-demand-Angebots geschaffen: der Linienbedarfsverkehr. Diese gesetzliche Neuerung ist sehr erfolgreich und zeitgemäß, wie der starke Zuwachs an Projekten zeigt. Doch sind die meisten Umsetzungen als Pilotprojekte deklariert – eine dauerhafte und ausreichende Finanzierungsgrundlage für den Regelbetrieb ist indes noch zu stärken.

Nach einer Umfrage des VDV gab es Anfang 2019 etwa ein Dutzend solcher On-demand-Angebote. Zum Ende 2022 sind es mit über 80 Projekten bereits viermal so viele. 85 Prozent der neuen Projekte werden dabei als Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG genehmigt. Es gilt nun, diese und weitere Projekte zu verstetigen, um das im VDV-Leistungskostengutachten benannte Ziel des Aufwuchses von heute 400 auf etwa 20 000 Linienbedarfsverkehrsfahrzeuge bis 2030 zu erreichen. Dafür ist ein aufwachsender Bedarf von 110 Millionen Euro im Jahr 2023 auf 3,8 Milliarden Euro p. a. ab 2030 ermittelt worden.

Im VDV New Mobility Forum und in der AG Multimodale Mobilität sind Mitglieder mit On-demand-Verkehren vertreten, die ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet haben.

Linienbedarfsverkehr als Ergänzung

Durch die unterschiedliche Nachfrage nach dem 9-Euro-Ticket in Stadt und Land wurde es nochmals deutlich: Um die Verkehrswende bei der täglichen Verkehrsmittelwahl Realität werden zu lassen, ist eine Ausweitung des öffentlichen Verkehrs auch in Zeiten und Räumen disperser Nachfrage dringend notwendig. Dabei kamen bisher schon differenzierte Bedienweisen zum Einsatz, die vom Anruf-Sammel-Taxi bis zum Linienbus reichten. Dennoch wurde in Studien festgestellt, dass etwa 25 Prozent der Bevölkerung in Deutschland zwar in der Nähe von Haltestellen wohnt, dort aber weniger als 30 Abfahrten am Tag angeboten werden. Hier können Linienbedarfsverkehre mit elektrischen Fahrzeugflotten und klugen Pooling-Algorithmen flächendeckend Erreichbarkeit und Mobilität, soziale Inklusion und Standortfaktoren sowie ein im Vergleich zum Linienverkehr effizientes und nachhaltiges Angebot schaffen.

Im ländlichen Raum gilt es, mit integrierten Angeboten aus SPNV (zukünftig im Deutschlandtakt), beschleunigten, qualitätsaufgewerteten Buslinien (z. B. PlusBus, Landesbuslinien) und ergänzendem flächendeckendem Linienbedarfsverkehr ein den Bedürfnissen entsprechendes Angebot des öffentlichen Verkehrs zu schaffen, das die subjektive Angewiesenheit auf den privaten Pkw beendet.

Ausbau- und Modernisierungspakt als Chance

Für das Jahr 2022 war eigentlich die Verhandlung über den Ausbau- und Modernisierungspakt und die auch im Koalitionsvertrag bekräftigte Erhöhung der Regionalisierungsmittel vorgesehen. Durch die Folgen des Ukraine-Krieges verschob sich die politische Agenda, sodass diese Fragen erst nun wieder auf die Tagesordnung kommen. Es gilt, die Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende adäquat in eine Erhöhung der ÖPNV-Finanzierung umzusetzen und bei der Verteilung zwischen den Ländern und den Angebotsformen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) mit Bussen, Bahnen und Bedarfsverkehren eine Beschreibung entsprechend dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz nach diesen Stichworten zu leisten: Mindeststandards, Qualität, Erreichbarkeit, Attraktivitätssteigerung, Digitalisierung, intermodale Vernetzung und Tarife.

Finanzierungssäule Linienbedarfsverkehr

In all diesen Stichworten hat der Linienbedarfsverkehr seine eigenen Qualitäten. Er ist in die Garantie von Mindeststandards einzubeziehen und er verkürzt die Gesamtreisezeit durch ein dichteres Netz an virtuellen Haltestellen sowie im Flächenbetrieb durch mehr Fahrten ohne Umsteigen. Eine weitere Maßnahme, um zukunftsgerechte und integrierte Verkehrsangebote zu erschaffen, ist es, Linien- und Linienbedarfsverkehre gemeinsam auszuschreiben. Dies ermöglicht die dynamische Anpassung des Angebots an die Nachfrage mittels digitaler Instrumente.

Insgesamt ist eine ÖPNV-Angebotsoffensive im Linien- und Linienbedarfsverkehr notwendig. Der Linienbedarfsverkehr sollte dabei eine weitere Säule des normalen ÖPNV werden: zukunftsgerichtet, integriert und nachfragegesteuert.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

Deutschlands größtes Reallabor: das 9-Euro-Ticket

Das 9-Euro-Ticket wurde während einer Sitzung des Koalitionsausschusses der Bundesregierung überraschend in der Nacht vom 23. auf den 24. März 2022 erdacht – und zwar als Ergänzung des Tankrabatts zur Entlastung des Teils der Bevölkerung, der durch die Benutzung des öffentlichen Verkehrs schon hilft, den Ausstoß von Klimagasen zu senken. Schnell wurde klar, dass diese Aktion ein großes Reallabor darstellen würde, das durch eine entsprechend gute Marktforschung evaluiert werden sollte.

Im Rahmen der kurzfristigen Umsetzung des 9-Euro-Tickets wurde der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe mit der Koordinierung der bundesweiten Marktforschung zur Evaluierung und Erfolgskontrolle gebeten. Der VDV hat sich zur Umsetzung mit der DB Regio und dem DB Konzernmarktforschungsteam zusammengetan, um in kürzester Zeit und vergaberechtskonform eine der größten bundesweiten Marktforschungsuntersuchungen für ein ÖPNV-Ticket zu starten, die es in den letzten Jahren in Deutschland gegeben hat.

Größte Stichprobe in Online-Panels

Methodisch wurde eine bevölkerungsrepräsentative Stichprobenbefragungen in Online-Panels mit einer täglichen Datenerhebung im Aktionszeitraum ausgewählt. Durch die Menge von wöchentlich etwa 6 000 befragten Personen über 14 Jahren in Deutschland ist die Befragung nicht nur in jeder Befragungswoche bevölkerungsrepräsentativ, sondern erlaubt in der Gesamtstichprobe von 78 146 Personen auch Auswertungen auf Ebene der Bundesländer (auch der Stadtstaaten und des Saarlandes) bzw. auf Ebene von Regionstypen oder größeren Verkehrsverbänden. Die Grundgesamtheit umfasste repräsentativ alle Gruppen: Kunden mit einem bestehenden ÖPNV-Abo, Käufer des 9-Euro-Tickets, Nichtkäufer und Nichtnutzer des ÖPNV.

Die Marktforschung umfasste verschiedene Themenblöcke: Bekanntheit und Kaufverhalten, Vertrieb und Kaufgründe, Bewertung und Einstellungen, Zufriedenheit mit der letzten Fahrt und dem ÖPNV-Angebot, Verlagerungs- und Induktionseffekte, Ticketnutzung und die Soziodemografie der Kundengruppen sowie als Exkurs die VDV-Abschätzung der Klimawirkung.

Marktforschung belegt Erfolg des Tickets

Das 9-Euro-Ticket erreichte höchste Bekanntheitswerte und führte zu einem Schub der digitalen Vertriebswege. Natürlich war der Hauptkaufgrund der günstige Preis, aber der „Verzicht auf Autofahrten“ und die „Flexibilität der Nutzung“ folgen direkt dahinter.

Fast die Hälfte der Befragten hatte ein 9-Euro-Ticket gekauft oder besaß eines als vergünstigtes

Abo. Hochgerechnet auf die Bevölkerung ergeben sich aus der Befragung somit für jeden Monat mindestens 30 Mio. Personen (inkl. Abonnenten), die ein 9-Euro-Ticket besessen haben.

Hoher Anteil an gewonnenen Neukunden

Jeder fünfte Käufer war ein „Neukunde“, der den ÖPNV zuvor normalerweise nie genutzt hatte. Weitere 26 Prozent der Käufer waren „aktivierte Kunden“, die den ÖPNV zuvor seltener als einmal im Monat genutzt hatten. Bei etwa 17 Prozent der Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket wurde von einem anderen Verkehrsmittel wie Pkw, Fahrrad etc. auf den ÖPNV umgestiegen. Darunter etwa 10 Prozent vom Auto.

In der Nachbefragung im Herbst wurde ermittelt, dass fast 30 Prozent der durch das 9-Euro-Ticket gewonnenen Neukunden den ÖPNV zwischen September und November weiterhin genutzt haben.

Deutliche Klimawirkung

Auf Basis der aus der Marktforschung stammenden Fahrtenhäufigkeiten bzw. hochgerechneten Fahrtenzahlen von etwa 1 Mrd. ÖPNV-Fahrten im Monat und der Aussage, dass etwa 10 Prozent der Fahrten ohne das 9-Euro-Ticket mit dem Auto durchgeführt worden wären – bei einer durchschnittlichen Reiseweite dieser Fahrten von 50 km –, schätzte der VDV mittels des Treibhausgasemissionsmodells des Umweltbundesamtes (UBA) die eingesparten CO₂-Emissionen ab. Dabei wurde mit 1,9 Personen die durchschnittliche Gruppengröße von 9-Euro-Ticket-Fahrten, die statt einer Pkw-Fahrt durchgeführt wurden, zugrunde gelegt. Auf die Berücksichtigung von zusätzlichen Emissionen durch induzierte Fahrten wurde verzichtet, da diese Fahrten im bestehenden ÖPNV-Angebot durchgeführt wurden. Daraus ergibt sich eine abgeschätzte Gesamteinsparung von etwa 1,8 Mio. t CO₂ durch das 9-Euro-Ticket im Aktionszeitraum.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

Strom- und Erdgaspreisbremsen drängen die Energiesteuerreform in den Hintergrund

Die Begrenzung der kriegsbedingten Energiepreissteigerungen war im vergangenen Jahr vorrangiges Ziel des Gesetzgebers. Er führte deshalb kurz vor Weihnachten die Strom- und Erdgas-/Fernwärmepreisbremsen ein, deren monatliche Berechnungen, Anpassungen und Monitoring die Branche 2023 beschäftigen werden.

Rückblick: Die Entlastung der Strompreise zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030 ist bereits seit dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung 2019 und dem Green Deal der Europäischen Kommission erklärtes Ziel aller Beteiligten.

In dem Entwurf der Energiebesteuerungsrichtlinie (RL 2003/96) im Juli 2021, die die europäischen Rahmenbedingungen zur Besteuerung von Strom, Kraftstoffen und den meisten Heizstoffen vorgibt, war vorgesehen, dass Strom die steuerlich am niedrigsten zu belastende Energiequelle werden soll. Weiterhin sollten Möglichkeiten zur steuerlichen Entlastung des öffentlichen Verkehrs eröffnet werden (Jahresbericht 2022). Leider ruht das Gesetzgebungsverfahren seit der ersten Lesung weitgehend und von den internen Diskussionen des Rates dringt wenig an die Öffentlichkeit, sodass sich auch die ökologische Reform der Energiesteuern in Deutschland verzögert.

Gelungen ist hier in erster Linie die endgültige Abschaffung der EEG-Umlage, die im 2. HJ 2022 eine Entlastung der Strompreise ermöglichte. Diese wurde jedoch durch den Anstieg der Strompreise an den Börsen aufgrund des Ukrainekrieges und des Mangels an Erdgas aufgezehrt. Darüber hinaus explodierten im 2. HJ 2022 die Preise an den Strommärkten nahezu, was den Gesetzgeber zur Einführung von Preisbremsen für Strom, Erdgas und Fernwärme veranlasste, um die Anschaffungskosten für Energie gesetzlich zu begrenzen.

Aktuell: Die Preisbremsengesetze verlangen eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Entlastungssystem und umfangreiche Berechnungen zu den beihilferechtlich zulässigen Höchstgrenzen in den Verkehrsunternehmen und den verbundenen Mutter-, Tochter- und Schwestergesellschaften. Inhaltlich basieren sie auf den europäischen „Temporary Crisis Framework (TCF)“, die den beihilferechtlichen

Rahmen vorgeben. Eine Ausnahme hiervon bilden die Hilfen für Schienenbahnen. Sie beruhen auf den europäischen Eisenbahnleitlinien, die deutlich weitgehendere Entlastungen ermöglichen.

Im Gesetzgebungsverfahren ist es gelungen, die Wichtigkeit der Entlastung der stromkostenintensiven Schienenbahnen zu vermitteln. Dies führte dazu, dass der Fahrstrom für Schienenfahrzeuge aufgrund der eigenen beihilferechtlichen Regelung in Höhe von 90 Prozent der krisenbedingten Mehraufwendungen geltend gemacht werden kann. Darüber hinaus sind diese Kostenentlastungen von den Höchstbetragsberechnungen im Konzern aufgenommen.

Die Elektrobussen fallen demgegenüber unter die allgemeine Regelung. Für sie ist das Verbrauchsreferenzjahr 2021 aufgrund des erheblichen Ausbaus keine zufriedenstellende Lösung. In dem zusätzlichen Beschluss des Bundestages (Beschluss zu 663/22) sowie in § 11 Abs. 6 Satz 2 StromPBG sind nun Möglichkeiten vorgesehen, der Prüfbehörde abweichende Voraussetzungen darzulegen. Es bleibt abzuwarten, ob und wie diese Möglichkeiten für sachgerechtere Erfassungen zur Anwendung kommen.

Ausblick: Für 2023 wird weiterhin mit hohen Energiepreisen und deren Volatilität gerechnet. Ob die Verlängerung der Energiepreisbremsen bis 2024 erfolgt, muss deshalb abgewartet werden. Die Reform der Energiebesteuerungsrichtlinie sollte trotzdem zeitnah erfolgen. Dann eröffnen sich auch in Deutschland Möglichkeiten für eine Energiesteuerreform zugunsten öffentlicher Verkehre.

Petra Maring

Steuern

T 0221 57979-112

maring@vdv.de

Strompreisbremse Unternehmen und verbundene Unternehmen



Änderungsvorschläge zum Straßenverkehrsrecht – für eine gute Mobilitätswende

Das Straßenverkehrsrecht entwickelte sich seit Anfang des letzten Jahrhunderts aus der Notwendigkeit heraus, den motorisierten Individualverkehr zu regeln. Dem lag der Gedanke zu Grunde, die „Sicherheit und Leichtigkeit“ dieses Verkehrs sicherzustellen. Die Worte „Umweltverbund“ und „ÖPNV“ oder eine Sensibilität für Flächenverbrauch, Umweltschutz oder menschengerechte Verkehrsentwicklung hatten damals hingegen noch keine Bedeutung.

Jetzt findet sich im Koalitionsvertrag der Ampelregierung folgender Satz: „Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“

Ansage für eine frühzeitige Befassung

Der Satz ist ein Kompromiss. So wie ein Koalitionsvertrag immer ein Kompromiss ist. Man hätte sich mehr, aber auch weniger denken können. Und die Beharrungskräfte, die gegen eine solche Reform wirken, dürfen auch nicht unterschätzt werden. Gleichwohl ist eine solche Vereinbarung in einem Koalitionsvertrag eine Aussage, die einen aufmerksamen und frühzeitig agierenden Verband das Zeichen gibt, tätig zu werden.

Arbeit des VDV

Entsprechend nahm der VDV den Hinweis auf und führte die bereits seit Jahren entwickelten Gedanken für ein aus Sicht des ÖPNV besseres Straßenverkehrsrecht zusammen. Es entstand das Positionspapier „Änderungsvorschläge zum Straßenverkehrsrecht – für eine gute Mobilitätswende“. Dieses Positionspapier soll helfen, frühzeitig in den entsprechenden Kreisen für Änderungen im Straßenverkehrsrecht zu werben, die dem ÖPNV ein stärkeres Gewicht gegenüber dem motorisierten Individualverkehr verleiht.

Beispiel Parkverbot um das Haltestellenschild

Nach der bisherigen Regelung des § 41 Abs. 1, Anlage 2, Zeichen 224 enthält das Haltestellenschild ein Verbot des Parkens von 15 m vor und hinter einem Haltestellenschild. Für den heutigen Busverkehr greift diese Regelung insbesondere aus zwei Gründen deutlich zu kurz:

1. es werden häufiger längere Busse (Gelenkbusse) eingesetzt und
2. Busse müssen „spaltfrei“ an den Haltestellen zum Stehen kommen, damit auch Mobilitätseingeschränkte (Rollator, Rollstuhl, Gehstock etc.) ohne (ggf. unüberwindliche) Lücke das Fahrzeug betreten oder verlassen können.

Dies geht jedoch nur, wenn der Bus möglichst im kleinsten Winkel an die Haltestelle heranhelfen kann. Aus diesem Grund muss der Raum an Haltestellen länger von parkenden Autos freigehalten werden.

Beispiel neues Verbotsschild zum Linksabbiegen

Eine sehr häufige Unfallursache in den Straßenbahnunternehmen sind Kfz, die unmittelbar vor einer herannahenden Bahn über Gleiskreuzungen links abbiegen, an denen Linksabbiegen aber gar nicht gestattet ist. Vielfach ist die Ursache des Fehlverhaltens, dass das Verbot des Linksabbiegens aus der StVO-Beschilderung nur indirekt aus der vorgeschriebenen Fahrtrichtung (z. B. Zeichen 209 ff.) erkennbar wird. Andere europäische Länder (z. B. Frankreich) haben hierfür ein Verkehrszeichen mit einem „Verbot des Linksabbiegens“. Ein solches Verkehrsschild würde auch in Deutschland helfen, Leben zu retten und Sachschäden zu vermeiden und dadurch das Ziel der StVO, die Gefahrenabwehr, besser zu erreichen. Aus diesem Grund schlagen wir in dem Positionspapier vor, den Katalog der Vorschriftzeichen um ein Zeichen 271 mit dieser sinnhaften Darstellung, analog zu Zeichen 272, zu ergänzen.

Fazit und Ausblick

Die beiden Beispiele mögen banal klingen, haben jedoch eine große praktische Relevanz. Sie zeigen auch, dass sowohl für den Bus- als auch den Straßenbahnverkehr Änderungsnotwendigkeiten in der StVO bestehen. Und sie sind nur zwei von einer Vielzahl von Vorschlägen, die sich in dem Werk finden.

Der VDV wird mit diesen Vorschlägen 2023 an die Entscheidungsträger herantreten und damit einen Aufschlag unternehmen, der für die von den Koalitionären avisierte Novellierung des Straßenverkehrsrechts hoffentlich eine hilfreiche Blaupause ist.

Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

Autonomes Fahren im ÖPNV

Mit der nun verabschiedeten Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung (AFGBV) ist der Rechtsrahmen für das autonome Fahren vervollständigt. Doch kommen damit die angekündigten Roboshuttledienste endlich auf die Straße? Bund, Länder und Industrie arbeiten intensiv an der Umsetzung, damit die Reallabore in den Regelbetrieb kommen. Doch nach wie vor stellt sich die Frage: Wo sind die autonomen Shuttles?

Der nationale Rechtsrahmen ist da

Nach intensiven Diskussionen konnte das Bundesverkehrsministerium (BMDV) zu Beginn der neuen Legislaturperiode die Durchführungsverordnung zum Gesetz zum autonomen Fahren verabschieden. Der VDV hat den Verordnungsprozess intensiv begleitet. Die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung (AFGBV) regelt hierbei detailliert die spezifischen Anforderungen an Hersteller und Halter von Kraftfahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen. Insbesondere bietet sie auch klare Anforderungen an die sogenannte Technische Aufsicht – eine neue Rechtsfigur, welche die Roboshuttles aus der Ferne und in höherem Betreuungsschlüssel überwachen soll.

Besonders erfreulich dürfte für die Branche sein, dass die anfangs hohen Qualifikationsanforderungen an die Technische Aufsicht („Ingenieurnachweis“) im Bundesratsverfahren einer praxisingerechteren Lösung zugeführt werden konnten. So dürfen jetzt auch Personale in der Technischen Aufsicht miteingesetzt werden, die über mindestens drei Jahre Berufserfahrung im Bereich des Verkehrs- oder Kraftfahrzeugwesens verfügen. Dies wird auch den vielen Beschäftigten in der Branche ermöglichen, neue Rollen und Berufsbilder beim Einsatz autonomer Fahrzeuge zu entwickeln und wahrzunehmen.

Reallabore in den Regelbetrieb bringen

Mit dem neuen Rechtsrahmen sind jedoch noch vielfältige Umsetzungsfragen verbunden, insbesondere zum neuen Genehmigungs- und Zulassungsverfahren. Während für die Betriebserlaubnis das Kraftfahrtbundesamt (KBA) zuständig ist, wird der sogenannte Betriebsbereich durch die Länder festgesetzt. Der Betriebsbereich ist dabei der örtlich und räumlich bestimmte öffentliche Straßenraum, in dem das Kraftfahrzeug mit autonomen Fahrfunktionen betrieben werden darf. Damit es zu einer einheitlichen Genehmigungspraxis kommt, sind umfangreiche Abstimmungsprozesse erforderlich. Im Hintergrund sind die Länder bereits aktiv und arbeiten an entsprechenden Genehmigungsleitfäden, an denen auch der VDV mitwirkt.

Europa zieht nach

Fast zeitgleich hat auch die Europäische Kommission im vergangenen Jahr neue Rechtsvorschriften im Zuge der General Safety Regulation (EU)

2019/2144 verabschiedet. Die Inhalte decken sich in hohem Maße mit denen der deutschen Regulierung. Dadurch ist es möglich, 250 autonome Fahrzeuge eines Typs pro Jahr je Mitgliedstaat und 1500 Fahrzeuge EU-weit zu genehmigen. Eine umfangreiche Revision der EU-Typgenehmigungsverordnung ist für das Jahr 2024 vorgesehen, sodass auch eine harmonisierte europäische Großserienzulassung ermöglicht werden soll.

Voraussetzungen für den Hochlauf schaffen

Der VDV hatte sich intensiv für eine neue Förderrichtlinie für autonome Shuttleflotten eingesetzt. Im letzten Jahr hat das BMDV eine solche geschaffen und dafür im ersten Förderaufruf 55 Mio. Euro bereitgestellt. Mit einem weiteren Förderaufruf wird noch in diesem Jahr gerechnet. Mit der Unterstützung des Bundes und der Länder ist damit zu rechnen, dass in den kommenden Monaten neue Flottenbetriebe in den Betrieb genommen werden können. Ein erstes Schaufenster bietet hierbei das auf der VDV-Jahrestagung 2022 angekündigte autonome On-demand-Projekt KIRA im Rhein-Main-Verkehrsverbund, an dem auch der VDV beteiligt ist. Doch daneben bestehen nach wie vor wichtige Standardisierungserfordernisse, wie z. B. bei der Integration der autonomen Shuttles in die bestehenden Leitstellensysteme der Verkehrsunternehmen. Auch hierfür existiert mit ÖV-LeitmotiF-KI unter Federführung des VDV ein Projekt, welches sich der damit verbundenen branchenspezifischen Herausforderungen annimmt. Doch neben der Finanzierung und Standardisierung ist es entscheidend, dass auch autonome Fahrzeuge für den Einsatz bei den Verkehrsunternehmen bereitstehen. Umso erfreulicher ist es, dass auch die deutsche Fahrzeugindustrie nachzieht (Holon, ZF, Schaeffler und weitere) und entsprechende Fahrzeuge für die Branche in ausreichender Stückzahl angekündigt hat.

Emanuele Leonetti

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

Planungsbeschleunigung nimmt Fahrt auf – VDV positioniert weitere Vorschläge im Brancheninteresse

2022 hat der VDV seine erfolgreiche Arbeit für schnellere Genehmigungsverfahren von Schieneninfrastrukturvorhaben fortgesetzt. Mit zahlreichen Vorschlägen in einem Fünf-Punkte-Papier zur Planungsbeschleunigung sowie intensiver Mitarbeit unter anderem in der Beschleunigungskommission Schiene sowie durch Stellungnahmen hat der VDV die Politik auf der Basis ihres Bekenntnisses im Koalitionsvertrag von 2021 für die Realisierung weiterer effektiver Beschleunigungsmaßnahmen in die Pflicht genommen.

Der politische Konsens auch über die Koalitionsfraktionen im Bund hinaus ist klar: Insbesondere für Schieneninfrastrukturen braucht es schnellere und verlässlichere Planungs- und Genehmigungsverfahren. Ohne wirkliche Verkehrswende können die Klimaziele für den Verkehrssektor nicht erreicht werden. Eine deutliche Verlagerung der Verkehrsleistung auf die umwelt- und klimafreundliche Schiene ist dafür von zentraler Bedeutung. Dies erfordert aber einen viel schnelleren Aus- und Neubau der dafür nötigen Infrastruktur als bisher. Die Arbeit der letzten Jahre an einer Verbesserung und Entschlackung insbesondere der rechtlichen Rahmenbedingungen genügt dafür aber noch nicht. Die Koalition auf Bundesebene hat daher 2021 weitere Beschleunigungsmaßnahmen verabredet.

VDV: Fünf-Punkte-Papier zur Planungsbeschleunigung

Anschließend an die sehr erfolgreichen Initiativen des VDV in den Jahren 2017 bis 2020 wurde 2021 vom Präsidium eine hochrangige Arbeitsgruppe gegründet, um unter Einbeziehung von externen Sachverständigen zentrale Forderungen zur Planungsbeschleunigung für Schieneninfrastrukturen zu erarbeiten, die bisher noch nicht oder nicht ausreichend gesetzlich verankert worden sind. Diese wurden im März 2022 in einem ausführlichen Positionspapier „Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur“ veröffentlicht und den maßgeblichen politischen Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt. Untergliedert in fünf Kapitel werden darin sowohl kurzfristig realisierbare konkrete Änderungsvorschläge gemacht als auch politische Ziele formuliert. Das Positionspapier wurde von zahlreichen Fachpolitikern auf Bundesebene als wichtiger und konstruktiver Beitrag sehr positiv aufgenommen.

Viele Initiativen angestoßen – zentrale Forderungen noch offen

Die Bundesregierung hat in der Folge auch einige Gesetzesänderungen angestoßen, insbesondere im Verwaltungsprozess- und Raumordnungsrecht, die allerdings hinter den mit dem Koalitionsvertrag geweckten großen Erwartungen zurückbleiben. Des Weiteren wurden Eckpunkte

zur Digitalisierung und zur Verbesserung personeller Ressourcen verabschiedet. Die Beschleunigungskommission Schiene beim Bundesverkehrsministerium hat Ende 2022 ihren Schlussbericht vorgelegt.

Leider wurde das von der Bundesregierung noch für 2022 angekündigte große Gesetzespaket mit Beschleunigungsmaßnahmen für den Verkehrssektor noch immer nicht vorgelegt. Es bleibt zu hoffen, dass das zentrale Ziel der Planungsbeschleunigung für Schieneninfrastrukturen nicht auf dem Altar des Koalitionsfriedens geopfert wird, sondern baldmöglichst wirksame Ergebnisse verbindlich verabschiedet werden können.

Daniel Brand

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

49 aus 9 – eine Revolution in Schritten

Mit dem 9-Euro-Ticket wurde über Nacht – zunächst für 3 Monate – die Tarifwelt im Nahverkehr grundlegend verändert und die bestehenden Tarifgrenzen wurden obsolet. Bereits während der Maßnahme aus dem Entlastungspaket der Bundesregierung wurde der Branche klar: Dies ist der Einstieg in eine dauerhafte Transformation der ÖPNV-Tarife.

Aus 2 Wochen werden 3 Monate

Nach dem „Deutschland Abo-Upgrade“ im Herbst 2021, als die ca. 12 Mio. Abonent*innen den Nahverkehr in nahezu ganz Deutschland 2 Wochen ohne zusätzliche Kosten nutzen konnten, kam im März 2022 quasi über Nacht eine Revolution für die gesamte Tarifwelt im Nahverkehr. Diese Revolution hatte ihren Ursprung in einem Koalitionsausschuss der aktuellen Bundesregierung und wurde dort als eine Maßnahme des „Entlastungspaketes“ für die Bürgerinnen und Bürger beschlossen: Am 24. März 2022 beschloss die Ampelkoalition, im Rahmen des Energie-Entlastungspakets II unter anderem ein für drei Monate stark rabattiertes ÖPNV-Ticket einzuführen (9 Euro pro Monat für 90 Tage), um die Millionen von ÖPNV-Pendler*innen temporär bei ihren Mobilitätskosten zu entlasten. Dieser Beschluss wurde in seiner Zielsetzung auch von den Verkehrsminister*innen der Länder am 25. März mitgetragen. Auch die Branche begrüßte die Maßnahme, dass neben den Autofahrenden über den sog. „Tankrabatt“ auch die zahlreichen ÖPNV-Fahrgäste aufgrund steigender Energiekosten für drei Monate entlastet werden sollten. Es wurde als ein starkes Signal an die Kundinnen und Kunden wahrgenommen, das zudem den öffentlichen Personennahverkehr als zentralen Mobilitätsdienstleister in Deutschland stärken und im Rahmen der Pandemie verlorene Fahrgäste zurückbringen sollte. Gleichwohl bedeutet es für die Branche einen Paradigmenwechsel und eine weitgehende Abkehr von der erfolgreichen Nutzerfinanzierung.

Fragen – Antworten – Umsetzen

Im Anschluss galt es, auf viele Fragen der Branche Antworten von der Politik zu erhalten, um das Ticket auch zeitnah umsetzen zu können:

- Wann soll der Starttermin sein?
- Welchen Geltungsbereich soll das Ticket umfassen?
- Soll das Ticket eine einfache Monatskarte oder ein Aboticket sein?
- Wie gehen wir mit den bestehenden Abonnenten um und wer zählt zur Gruppe der Entlasteten?
- Wie wird der durch die Absenkung entstehende Schaden der Branche ausgeglichen?

Die Antworten auf diese Fragen und viele weitere beschäftigten die Nahverkehrsbranche fortan und standen nicht nur bei der Umsetzung des

9-Euro-Tickets im Vordergrund, das in Hochgeschwindigkeit zum 01.06.2022 eingeführt wurde. Bereits nach Start des 9-Euro-Tickets entfachte über Verkaufszahlen und Zwischenergebnisse aus Marktforschung und Evaluation die Diskussion darüber, wie es nach dem 31.08.2022, dem Ende des dreimonatigen 9-Euro-Ticket-Zeitraums, weitergehen könnte. In den Ausschüssen des VDV, insbesondere im Ausschuss für Preisbildung und Vertrieb, und den angeschlossenen Arbeitsgruppen wurden verschiedene Modelle skizziert und diskutiert, wie ein Nachfolgeprodukt ausgestaltet werden könnte, beispielsweise mit Blick auf bestimmte Zielgruppen oder eine Ausrichtung auf Freizeitmobilität. In der öffentlichen Debatte wurden durch viele Akteure während der Sommermonate im Preiskorridor von 29 bis 69 Euro pro Monat dazu entsprechende Vorschläge unterbreitet. Am Ende der Debatten konnte keine Entscheidung zu einer sofortigen Nachfolgeregelung erzielt werden.

Aus 3 Monaten wird „unbefristet“

Erst im Herbst nahm die Diskussion um die Nachfolge Formen an und der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 12./13. Oktober 2022 wurde durch die Konferenz der Ministerpräsident*innen am 02.11.22 bestätigt, „ein digitales, deutschlandweit gültiges ‚Deutschland-Ticket‘ für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement vorzusehen“.

Die Operationalisierung der Beschlusslage wird seit Oktober 2022 fachlich intensiv und maßgeblich durch den Verband und die Gremien der Verkehrsverbände und des Ausschusses für Preisbildung und Vertrieb mitgestaltet und begleitet (Tarifbestimmungen, digitales Ticket und Kontrolle, EAV etc.). Seither gilt es, auf viele Fragen noch mehr Antworten zu finden. Mit Blick auf den Starttermin zum 01.05.2023 bleibt noch viel zu tun. Die Branche jedenfalls ist fest entschlossen, das Deutschland-Ticket zum Erfolg zu führen!

Elmar Sticht

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

Personalgewinnung und Beschäftigtenbindung – zwei Seiten einer Medaille

Es ist nicht der demografische Wandel allein, der die Gewinnung von Fahrpersonal, von IT-Fachleuten, Auszubildenden und anderen Berufsgruppen aktuell so beschwerlich macht. Der sogenannte Arbeitnehmermarkt, der das Verhältnis von Angebot und Nachfrage in den vergangenen Jahren zuungunsten der Arbeitgeber verschoben hat, erzeugt einen Sog, der eine offensive Suche von Beschäftigten nach beruflichen Alternativen erleichtert und fördert. Neben den geplanten Abgängen von Beschäftigten in den Ruhestand drohen folglich Fluktuationen auch in der Mobilitätsbranche weiter zuzunehmen.

Erfolgreiche Mitarbeitergewinnung mit entsprechenden Onboarding-Prozessen ist das eine. Das andere, mindestens genauso wichtig, sind nachhaltige Bindungsstrategien und -aktivitäten. Wer seine Bus- und Tramfahrschulen mit neu eingestellten Fahrerinnen und Fahrern auslasten kann, für die IT-Abteilung talentierte Fachkräfte und Experten gewinnt und alle technischen und kaufmännischen Ausbildungsplätze besetzt hat, dem sei gratuliert. Denn das ist verdammt schwierig in der heutigen Zeit. Doch es ist erst die halbe Miete. Die Kunst als Arbeitgeber besteht auch darin, die Beschäftigten langfristig im Unternehmen zu halten und Abwanderungen weitgehend zu vermeiden.

Beschäftigte binden

Fluktuation, das sollte bekannt sein, ist einer der großen Kostenverursacher im Unternehmen. Investitionen für Rekrutierung, Einarbeitung, Aus- und Weiterbildung müssen aufgebracht werden. Schlimmer wirkt oft der mit einem Weggang einhergehende Know-how-Verlust. Vor Jahren noch sind Fluktuationsraten von 8 bis 12 Prozent als „gesund“ bezeichnet worden. Die Zeiten sind vorbei. Solche Größenordnungen werden sich aktuell Unternehmen kaum leisten können und wollen.

Eine entscheidende Fähigkeit der Arbeitgeber, betriebliche Fluchttendenzen erkennen und ihnen begegnen zu können, sollte darin bestehen, zu erfahren, wie Beschäftigte ihre Tätigkeiten wahrnehmen und bewerten. In den vergangenen Jahren ist beispielsweise der Fahrdienst von vielen Mitarbeitenden als zunehmende Belastung für die eigene Gesundheit und als immer weniger kompatibel mit den individuellen Werte- und Gestaltungsmöglichkeiten empfunden worden.

Die Gründe sind vielfältig: Nacht- und Schichtarbeiten, wenige Karrieremöglichkeiten, Übergriffe, Wochenendarbeit – um nur einige zu nennen. Darüber verblassen schnell und oft attraktive Rahmenregelungen, wie sie in Manteltarifverträgen festgeschrieben sind, wie beispielsweise finanzielle Zulagen oder Zusatzurlaube. Auch der Anreiz Arbeitsplatzsicherheit scheint seit einiger Zeit bei mehr und mehr Beschäftigten an Be-

deutung zu verlieren. Die Folgen kennen wir alle: vermehrte Kündigungen, Suche nach Teilzeit- und alternativen Fahrberufen, steigende Krankenzahlen.

Eine Gestaltungs- und Kommunikations-offensive tut not

Was wir brauchen, sind vernünftige Vorschläge für eine neue Kommunikations- und Gestaltungs-offensive im Fahrdienst und in anderen Berufen in den Branchenunternehmen. Ziel sollte sein, gute Arbeit und nachhaltige Beschäftigung zu gewährleisten und somit den Menschen Rahmenbedingungen zu bieten, in denen sie individuelle Überlastungen und Kontrollverluste vermeiden können sowie Gestaltungsoptionen zugesprochen bekommen. Beides wird wichtig sein, um sie auf dem Weg in die digitale Transformation mitzunehmen statt sie zu verlieren. Beschäftigtenverluste in einer Zeit, in der nahezu 180 000 Personale gewonnen werden müssen, sind Gift für das unternehmerische Portefeuille, die Verkehrswende und das Management des demografischen Wandels.

Die Gestaltungsagenda könnte u. a. beinhalten: offensive Angebote zur Mitgestaltung bei der Entwicklung neuer Arbeitsprozesse, innovative Arbeitszeitmodelle, mehr Bildungszeit für die weitere Ausprägung beruflicher Kompetenzen, Lernen im Arbeitsprozess bewusst und proaktiv fördern, um die berufliche Handlungsfähigkeit nachhaltig zu sichern.

In den vergangenen Jahren dürfte außerdem deutlich geworden sein, dass die Branche Anstrengungen unternehmen muss, eine Neubewertung des Faktors „Auskömmliches Einkommen“ für die Beschäftigten im Fahrbetrieb vorzunehmen. Das wird angesichts wachsenden Kostendrucks eher schmerzvoll sein. Notwendig ist es trotz alledem.

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

ÖPNV-Finanzierung durch den Bund 2022 – 7. und 8. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

Der Bund hat sich mit dem 7. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2022 nicht nur an einer erneuten Kompensation von Einnahmeausfällen aufgrund der finanziellen Folgen der COVID-19-Pandemie für den ÖPNV beteiligt, sondern mit dem 9-Euro-Ticket zudem als sozialpolitische Maßnahme einen befristeten bundesweit gültigen Tarif eingeführt. Auf Grundlage der Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket wurde Ende 2022 durch Bund und Länder beschlossen, im Jahr 2023 ein sogenanntes Deutschland-Ticket einzuführen. Mit dem 8. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes stellte der Bund Ende 2022 zudem mehr Geld zur Sicherung von Bestandsverkehren zur Verfügung.

Den Ländern steht für den ÖPNV nach Maßgabe des Regionalisierungsgesetzes für jedes Jahr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Damit leistet der Bund einen Finanzierungsbeitrag zu dieser Länderaufgabe. Das Regionalisierungsgesetz wurde im Jahr 2022 mit einem 7. und dem 8. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes novelliert.

7. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Das Bundeskabinett hat sich in seiner Sitzung am 27. April 2022 mit einer Formulierungshilfe für einen durch die Koalitionsfraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP einzubringenden Entwurf eines 7. Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes befasst. Die Koalitionsfraktionen haben sich diese Formulierungshilfe zu eigen gemacht und den Entwurf eines 7. Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit Datum vom 10. Mai 2022 in den Deutschen Bundestag eingebracht (BT-Drs. 20/1739). Der Deutsche Bundestag hat sich in seiner Sitzung am 12. Mai 2022 in erster Lesung mit dem Gesetzentwurf befasst und diesen zur federführenden Beratung an den Verkehrsausschuss überwiesen. Kern des Gesetzentwurfes war die erneute Beteiligung des Bundes an den Einnahmeverlusten aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den ÖPNV in Höhe von 1,2 Mrd. Euro sowie die finanzielle Beteiligung des Bundes an einer ÖPNV-Tarifmaßnahme – dem sogenannten 9-Euro-Ticket. Mit dieser Tarifmaßnahme wurde eine auf die Monate Juni bis August 2022 befristete Preisobergrenze für eine (bundesweit gültige) ÖPNV-Monatskarte eingeführt. An den hieraus resultierenden Einnahmeverlusten aufseiten der Verkehrsunternehmen beteiligte sich der Bund mit 2,5 Mrd. Euro.

Im Vorfeld der Sachverständigenanhörung am 16. Mai 2022 im Deutschen Bundestag hat der VDV darauf hingewiesen, dass der Gesetzentwurf zwar im Grundsatz einen richtigen Schritt darstellt, jedoch unberücksichtigt lässt, dass bedingt

durch die COVID-19-Pandemie bereits seit dem Jahr 2019 keine Fahrgastzuwächse mehr eintreten konnten. Zudem ist aufgrund allgemeiner inflationsbedingter Steigerungen der Bau-, Energie- und Personalkosten sowie durch die zusätzlich gestiegenen Energiekosten infolge des Ukrainekrieges ein erheblicher finanzieller Mehrbedarf bei den Verkehrsunternehmen entstanden, der sachlich Preisanpassungen anstatt gesetzlicher Preisobergrenzen rechtfertigen würde.

Das Gesetz wurde am 19. Mai 2022 auf Grundlage der Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses (BT-Drs. 20/1847) vom 17. Mai 2022 in zweiter und dritter Lesung im Deutschen Bundestag beraten und beschlossen. Der Bundesrat stimmte am 20. Mai 2022 zu.

8. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Das Bundeskabinett hat sich in seiner Sitzung am 18. November 2022 mit einer Formulierungshilfe für einen durch die Koalitionsfraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP einzubringenden Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes befasst. Die Koalitionsfraktionen haben sich diese Formulierungshilfe zu eigen gemacht und den Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit Datum vom 29. November 2022 in den Deutschen Bundestag eingebracht (BT-Drs. 20/4684). Der Deutsche Bundestag hat sich in seiner Sitzung am 1. Dezember 2022 in erster Lesung mit dem Gesetzentwurf befasst und diesen zur federführenden Beratung an den Verkehrsausschuss überwiesen. Kern des Gesetzentwurfes war eine Erhöhung des Finanzierungsbeitrages des Bundes zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Hintergrund waren die im Jahresverlauf erheblich gestiegenen Energiekosten, die andernfalls Einschnitte in das bestehende Angebot nach sich gezogen hätten. Damit wurden die ausschließlich für den Betrieb zur Verfügung stehenden Mittel seitens des Bundes erstmals seit Februar 2020

wieder erhöht. Insgesamt sollen den Ländern zwischen 2022 und 2031 rund 17,3 Mrd. Euro mehr zur Verfügung gestellt werden als im bisherigen Entwicklungspfad vorgesehen. Dieser Aufwuchs ergibt sich im Wesentlichen (nicht ausschließlich) aus der Erhöhung der Dynamisierung der nach dem Kieler Schlüssel ausgereichten Mittel nach § 5 Abs. 2 bis 4 des Regionalisierungsgesetzes (Anlage 1 zum RegG) von 1,8 Prozent auf 3 Prozent ab 2023 sowie einem neu eingefügten Finanzierungsbaustein nach § 5 Abs. 13 und 14 des Regionalisierungsgesetzes. Dieser beträgt im Jahr 2022 insgesamt 1 Mrd. Euro und wird ab dem Jahr 2023 bis zum Jahr 2031 ebenfalls mit 3 Prozent dynamisiert. Die Verteilung erfolgt nach demselben Schlüssel, der bereits für die Verteilung der Mehrmittel aus dem Klimapaket der Bundesregierung gemäß dem Fünften Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes auf die Länder diente (Anlage 3 zum RegG), und wurde in das Gesetz als weitere Anlage 4 eingefügt. Auch die Finanzierungsbausteine nach § 5 Abs. 5 bis 8 des Regionalisierungsgesetzes sowie § 5 Abs. 11 und 12 des Regionalisierungsgesetzes werden ab 2023 bzw. ab 2024 mit 3 Prozent statt wie bisher vorgesehen mit 1,8 Prozent dynamisiert.

Mit dem Gesetz wurde für das Jahr 2023 zudem eine Ausnahme von der Regel nach § 5 Abs. 10 Satz 1 des Regionalisierungsgesetzes in Verbindung mit § 37 Abs. 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes zugelassen. § 37 Abs. 2 Satz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes sieht regelmäßig vor, dass die Trassen- und Stationsentgelte mit der in § 5 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes festgesetzten jährlichen Änderungsrate zu erhöhen sind. § 5 Abs. 10 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes lässt nun für das Jahr 2023 insoweit eine Ausnahme von der Regel zu, als die entsprechende Erhöhung auch im Jahr 2023 bei 1,8 Prozent verbleibt. Damit können anteilig mehr Mittel in Verkehrsleistungen fließen.

Im Vorfeld der Sachverständigenanhörung am 12. Dezember 2022 im Deutschen Bundestag hat der VDV die Erhöhung der Regionalisierungsmittel grundsätzlich begrüßt, jedoch auf die besondere Dynamik der Kostensteigerungen insbesondere im laufenden Jahr sowie auf die hohe Bedeutung langfristiger Planungssicherheit für die Branche hingewiesen. Auch wird der Mechanismus der Wechselwirkung zwischen § 5 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes und § 37 Abs. 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes allenfalls befristet unterbrochen, wodurch ein erheblicher Anteil der Mehrmittel in Trassen- und Stationsentgelten gebunden ist und nicht für die Finanzierung von Mehrverkehren zur Verfügung steht. Im Ergebnis ist auch im Lichte der erfolgten Änderungen eine auskömmliche und planbare Finanzierung des qualifizierten Bestandes des Gesamtsystems bis 2031 weder im Bereich der Produktion noch im Bereich der Infrastrukturfinanzierung ausreichend sicher gegeben.

Das Gesetz wurde am 15. Dezember 2022 auf Grundlage der Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses (BT-Drs. 20/4873) vom 13. Dezember 2022 in zweiter und dritter Lesung im Deutschen Bundestag beraten und beschlossen. Der Bundesrat stimmte am 16. Dezember 2022 zu.

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

Statistik zum 9-Euro-Ticket

Von Juni bis August konnten Abonnenten und Neukunden mit dem 9-Euro-Ticket bundesweit Busse und Bahnen im ÖPNV nutzen. Sonderauswertungen aus der Verkehrsstatistik ergänzen die Ergebnisse der begleitenden Marktforschung und zeigen die Wirkung des 9-Euro-Tickets auf die Verkehrsnachfrage.

Von Juni bis August konnten Abonnenten und Neukunden mit dem 9-Euro-Ticket bundesweit Busse und Bahnen im ÖPNV nutzen. 52 Millionen 9-Euro-Tickets wurden verkauft. Wie viele Fahrten wurden mit diesen Tickets durchgeführt? Wie viel sind die Menschen seitdem im ÖPNV unterwegs? Neben der begleitenden Marktforschung, über die im Kapitel „Deutschlands größtes Real-labor: das 9-Euro-Ticket“ berichtet wird, zeigen Auswertungen aus der Verkehrsstatistik die Wirkung des 9-Euro-Tickets.

Fahrgäste im ÖPNV

Kurzfristige Veränderungen der Nachfrage im ÖPNV zu messen ist nicht einfach. Dabei standen im letzten Jahresbericht die Herausforderungen der Coronapandemie für die Fahrgaststatistik im Fokus. Kurz zusammengefasst: Weil Zeitfahrkarten in der Pandemie weniger genutzt wurden, lagen die Parameter aus Vor-Pandemie-Zeit tendenziell zu hoch. Im Sommer 2022 trat mit dem 9-Euro-Ticket genau das Gegenteil ein. Weil Abonnenten im Aktionszeitraum ihre Fahrkarten bundesweit nutzen konnten, mussten zusätzliche Fahrten berücksichtigt werden.

Um solche kurzfristigen Schocks abzubilden, haben sich Daten aus Automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZS) als hilfreich erwiesen. Der VDV erstellt seit Beginn der Coronapandemie eine Schätzung der monatlichen Fahrgastentwicklung im ÖPNV anhand von Daten ausgewählter Verkehrsunternehmen mit ausreichend hoher

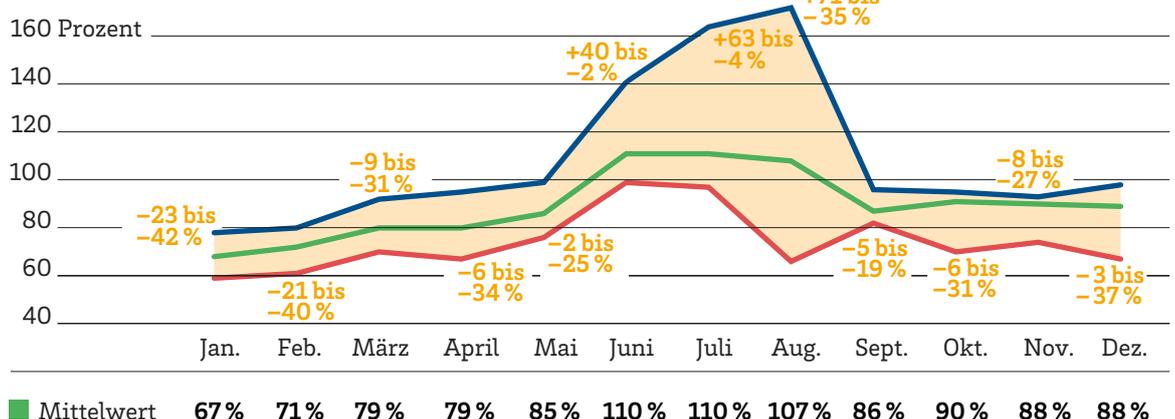
AFZS-Ausstattung der Fahrzeuge. Ergänzt werden diese Daten durch Beobachtungen für den regionalen Verkehr nur mit Bussen.

Im Durchschnitt stiegen die Fahrgastzahlen von zuletzt 85 Prozent des Vor-Corona-Niveaus im Mai auf 110 Prozent im Juni und Juli und 107 Prozent im August. Mit Ende des Aktionszeitraums sank die durchschnittliche Fahrgastentwicklung auf 86 Prozent des Vor-Corona-Niveaus und damit fast wieder zurück auf den Ausgangswert vom Mai.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets hebt sich deutlich ab von der stetigen, aber langsamen Erholung aus der Omikron-Welle zu Jahresanfang und dem nahezu konstanten Fahrgastniveau von September bis zum Jahresende. Die Entwicklung aus AFZS-Daten deutet damit auf ein Plus von durchschnittlich 30 Prozent im ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket im Aktionszeitraum hin.

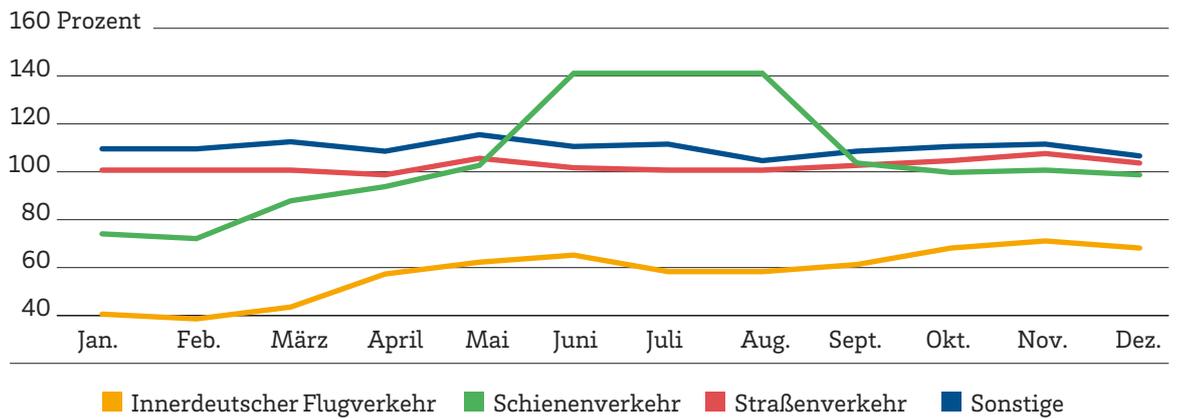
Die Nachfrage durch das 9-Euro-Ticket war dabei nicht überall gleich. Vielmehr ist der Abstand zwischen den höchsten und den niedrigsten Veränderungs-raten im Aktionszeitraum stark auseinandergegangen. Hier offenbart sich die statistische Unsicherheit der Datensammlung. Da es sich um eine kleine Stichprobe handelt, ist das Ergebnis nur repräsentativ für den gesamten ÖPNV, wenn sich die Nachfrage bei allen Verkehrsunternehmen gleich entwickelt. Diese Einschränkung war

Fahrgastentwicklung im ÖPNV 2022/2019



© VDV | 2023 | Quelle: VDV | Fahrgastentwicklung in Prozent im Vergleich zum selben Monat in 2019

Mobilität nach Verkehrsträgern 2022/2019



© VDV | 2023 | Quelle: Statistisches Bundesamt | eigene Darstellung

während der Coronapandemie weniger maßgeblich, weil die Infektionswellen und Maßnahmen zum Infektionsschutz überall sehr ähnliche negative Nachfrageschocks auslösten. Für die Bewertung des 9-Euro-Tickets bedeutet das, dass der Mittelwert statistisch nicht mehr so gut abgesichert ist.

Fahrten mit der Bahn

Längere Fahrten ab 30 Kilometern lassen sich anhand von Mobilfunksignalen der Reisenden erkennen. Das Statistische Bundesamt veröffentlicht seit Beginn der Coronapandemie tägliche Mobilitätsindikatoren auf Basis anonymisierter und aggregierter Mobilfunkdaten des Unternehmens Teralytics. Um die Kennwerte direkt vergleichbar zu machen, wurde hier ein einfacher Monatsdurchschnitt gebildet ohne besondere Gewichtung der Wochentage.

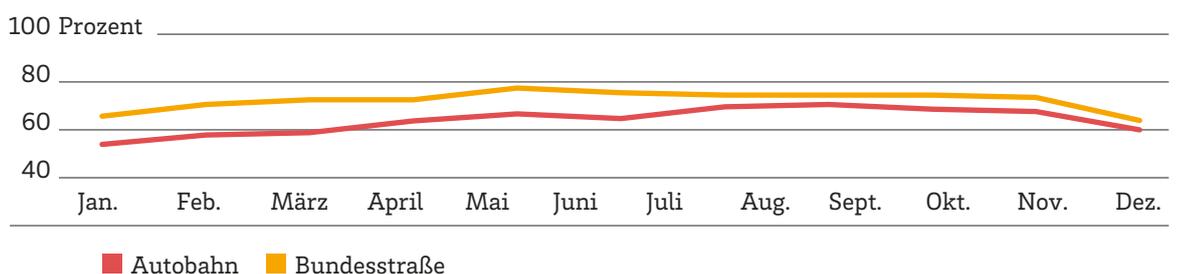
Die Entwicklung der Reisen im Schienenpersonenverkehr anhand von Mobilfunkdaten sieht dem Verlauf der Fahrgastzahlen im ÖPNV aus AFZS-Daten sehr ähnlich. Unterschiede sind die steilere Erholungskurve zum Jahresanfang von 72 Prozent des Vor-Corona-Niveaus im Februar auf 103 Prozent im Mai und der noch stärkere Anstieg im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets auf 142 Prozent des Vor-Corona-Niveaus. Direkt nach Ende des Aktionszeitraums sank die Zahl der Reisen im September wieder auf 104 Prozent des

Vor-Corona-Niveaus und damit ebenfalls fast exakt zurück auf den Ausgangswert vom Mai.

Weitere Auswertungen des Statistischen Bundesamtes zeigen, dass Bahnreisen zwischen 100 und 300 Kilometern mit plus 57 Prozent und Fahrten an Wochenenden mit bis zu einem Plus von 105 Prozent besonders stark zugenommen haben. Für Bahnreisen mit einer Länge von mehr als 300 Kilometern und Reisen im Straßenverkehr zeigen die Mobilfunkdaten keine Veränderung. Die Ergebnisse der Mobilfunkauswertung sprechen damit für eine besonders hohe Nachfragewirkung des 9-Euro-Tickets im öffentlichen Nahverkehr mit der Bahn.

Aus Mobilfunkdaten gemessene Reisen lassen sich einem Verkehrsträger zuordnen, nicht jedoch einem Verkehrsmittel. Das bedeutet, dass innerhalb des Schienenverkehrs nicht zwischen Personenfernzügen und Nahverkehrszügen unterschieden werden kann. Im Straßenverkehr kann der Verkehr mit Bussen nicht vom Individualverkehr getrennt werden. Hier kommt hinzu, dass auch zahlreiche Fahrzeuge im Straßengüterverkehr Mobilfunkdaten erzeugen, die nicht vom Personenverkehr getrennt werden können. Die Ergebnisse für den Schienenverkehr können daher nicht weiter heruntergebrochen oder direkt mit Zahlen anderer Verkehrsmittel verglichen werden.

Entwicklung des Pkw-Verkehrs auf Bundesfernstraßen 2022/2019



© VDV | 2023 | Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Straßenverkehr

Der Straßenverkehr auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wird über Messstellen erfasst, die das Aufkommen nach Fahrzeugtypen zählen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht im Verkehrsbarometer aus diesen Zählungen abgeleitete monatliche Kennwerte unter anderem für den Pkw-Verkehr. Die monatliche Entwicklung ist im Vergleich zum Jahresdurchschnitt im Jahr 2019 dargestellt.

Auch der Pkw-Verkehr ist seit Jahresanfang stetig angestiegen, auf den Autobahnen von 54 Prozent des Jahresdurchschnitts von 2019 im Januar auf 67 Prozent im Mai. Auf den Bundesstraßen lag der Anstieg bei 12 Prozentpunkten von 66 Prozent im Januar auf 78 Prozent im Mai. Von Mai auf Juni sank das Aufkommen jeweils um zwei Prozentpunkte. Auf den Bundesstraßen verringerte sich das Aufkommen danach weiter auf 75 Prozent im Juli und August, auf den Bundesautobahnen stieg die Pkw-Menge aber wieder an auf 70 Prozent im Juli und 71 Prozent im August.

Zeigt der Rückgang des Pkw-Verkehrs auf den Bundesfernstraßen die Verlagerungswirkung des 9-Euro-Tickets? Im Vorjahr 2021 war der Pkw-Verkehr von Mai auf Juni noch um 15 Prozent auf den Autobahnen und 14 Prozent auf den Bundesstraßen angestiegen. Dieses starke Plus wurde in Teilen von den vermehrten Urlaubsfahrten im Inland und im Auto aufgrund der Coronapandemie verursacht. Ein Rückgang des Pkw-Verkehrs zum Sommeranfang ist aber wirklich ungewöhnlich und deutet tatsächlich auf eine Verlagerungswirkung hin. Zu diesem Ergebnis kommt auch die Auswertung von Staudaten durch den Anbieter von Navigationssystemen und Geodaten TomTom. Die deutlich niedrigere Anzahl von Staus in deutschen Städten während der Ferienzeit 2022 verglichen mit 2019 zeigt laut TomTom den positiven Einfluss des 9-Euro-Tickets auf den Verkehrsfluss durch Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr.

Dr. Theresa Steiner

Statistik

T 0221 57979-113

steiner@vdv.de

Herausforderungen der Regulierung

Das ereignisreiche Jahr 2022 erforderte Flexibilität in einem bisher kaum erlebten Ausmaß. Dabei gerieten auch die Bereiche an ihre Grenzen, die üblicherweise weniger im öffentlichen Fokus stehen, aber gleichwohl nicht unwesentlich betroffen waren. Einer dieser Bereiche ist die Eisenbahnregulierung.

Angesichts stark steigender Preise, insbesondere bei Energie und Material, ist es für jedes Unternehmen eine Erleichterung, sich bei der Beschaffung auf faktisch unkündbare bzw. lang laufende Verträge stützen zu können. So können Ausschläge bei den Faktorkosten der Produktion gemindert und die eigenen vertraglichen Verpflichtungen erfüllt werden, ohne durch Preiserhöhungen eventuell Kunden zu verlieren. Überträgt man dies auf die Summe der Unternehmen, bleibt der jeweilige Markt als solcher stabil trotz Krise und kann sich gegenüber der Substitutionskonkurrenz behaupten.

So ist es nicht nur für den wirtschaftlichen Erfolg der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern auch für den Beitrag des Verkehrsträgers Schiene zu umweltgerechter Mobilität zunächst nicht unerheblich, dass zumindest ein Teil der „Zulieferer“ seine ebenfalls gestiegenen Faktorkosten nicht ohne Weiteres auf die Verkehrsunternehmen überwälzen kann: die Infrastrukturbetreiber.

Als Betreiber monopolistischer Engpässe werden Infrastrukturunternehmen in ihrer Entscheidungsfreiheit über Umfang und Konditionen des Zugangs zu ihren Leistungen beschränkt. Reichweite und Ausgestaltung dieser Regulierung hängen vor allem von der Größe und der Art der jeweiligen Eisenbahnanlage ab. Mit der staatlichen Intervention soll trotz monopolistischer Engpässe ein dem Wettbewerb vergleichbares Marktergebnis erzielt und die gesamtwirtschaftliche Wohlfahrt gesteigert werden. In den Netzwirtschaften, also auch der Eisenbahn, wird dies über eine geeignet ausgestaltete Regulierung grundsätzlich erreicht. Im Mittelpunkt steht dabei die Regulierung der Nutzungsentgelte, da diese unmittelbar auf den wirtschaftlichen Erfolg der gewerblichen Kunden, hier der fahrenden Gesellschaften, durchschlagen.

Aber: Das Instrumentarium ist auf einen Normalzustand ausgerichtet. Also vor allem auf Situationen, in denen die wesentlichen Rahmenbedingungen relativ gut kalkulierbar sind und überdurchschnittliche Abweichungen (nach oben oder nach unten) der wesentlichen Eingangsgrößen unterbleiben. Insoweit kann man 2022 nicht unbedingt als ein durchschnittliches Jahr bezeichnen. Vielmehr dürfte man in der Rückschau feststellen müssen, dass die Zeit nach Beginn des Ukraine-Krieges auch in dieser Hinsicht nicht den bis-

herigen Erfahrungen entsprach. Und man muss feststellen, dass die damit verbundenen wirtschaftlichen Konsequenzen für die Infrastrukturbetreiber durch die Regulierung als solche natürlich nicht aufgefangen werden – im Gegenteil. Insofern ist der angenommene Vorteil zumindest kurzfristig fester Preise für die Zugangsberechtigten möglicherweise ein Phyrrussieg für die Eisenbahnen insgesamt.

Bereits zu Beginn der Coronakrise wurde deutlich, dass die Infrastrukturunternehmen ein Mengenrisiko tragen: Wird die Nachfrage nach Infrastrukturkapazität – eine Grundlage der Entgeltkalkulation – erreicht oder nicht? Neben dem Mengenrisiko müssen die Infrastrukturbetreiber in ihren Entgeltkalkulationen mit den Kostenrisiken umgehen. Während das Mengenrisiko 2020 zumindest über den Gesamtmarkt nicht eintrat, ist dies bei der Kostenbetrachtung 2022 anders: Die eingangs beschriebenen Preissteigerungen bei der Beschaffung von Energie (z. B. für die Sicherungssysteme oder die Ausleuchtung der Anlagen) und von Material (z. B. Schwellen oder Kabel) treffen die Infrastrukturunternehmen unmittelbar. Umso wichtiger ist es, dass auch die Infrastrukturbetreiber an den Entlastungsmaßnahmen des Staates partizipieren können.

Ansonsten haben die Unternehmen je nach Art ihrer Infrastruktur bzw. Umfang der Regulierung nur eingeschränkte Möglichkeiten, auch ihre bereits genehmigten Entgelte anzupassen. Allein aus Verfahrensgründen ist dies relativ zeitaufwendig und kann nur in die Zukunft wirken. Insofern sollten die Infrastrukturunternehmen, so eine Entgelterhöhung in Abwägung der Vor- und Nachteile mit den unternehmerischen Zielen vereinbar ist, mit der Entscheidung über eine (ungeplante) Anpassung nicht zu lange warten. Schließlich muss die Instandhaltung der Anlagen im Interesse aller Zugangsberechtigten gesichert werden.

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

Einführung TAF TSI rückt näher

Die Ursprünge der technischen Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ reichen bis ins Jahr 2006 zurück. Seitdem gab es viele TAF-Revisionen und zahlreiche Masterpläne. Auch der Datenaustausch über Internet hat die digitale Welt erheblich verändert. Jetzt scheint es voranzugehen mit der Einführung von TAF TSI in Deutschland. Den Anfang macht die DB Netz. Andere Akteure des Schienengüterverkehrs werden dem folgen (müssen).

Digitale Technik gibt es nicht zum Nulltarif. Aber sie eröffnet Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung in allen Bereichen des Schienengüterverkehrs. Um die Attraktivität des Bahnverkehrs zu steigern, ist es sicher hilfreich, dass die Europäische Union interoperable Standards auch für den Datenaustausch geschaffen hat. Damit verringert sie das Risiko inflationärer Einzelösungen. Diese Standards gelten auch für kleinere und mittlere Unternehmen, die damit zu Investitionen gezwungen werden, die sie aus freien Stücken nicht getätigt hätten. Deshalb setzt sich der VDV dafür ein, dass auch kleinere und mittlere Eisenbahnen von der TAF TSI profitieren und sie die Einführung finanziell schultern können.

VDV-Gremien sorgen für richtige Flughöhe

Bisher wurde sehr abstrakt über die TAF-TSI-Einführung gesprochen und informiert. Damit die operative Umsetzung in den Unternehmen gelingen kann, hat der VDV in Zusammenarbeit mit der DB Netz und dem National Contact Point (NCP) verschiedene Austauschformate eingerichtet.

TAF TSI im Betrieb der DB Netz

Den Startpunkt soll die Train Composition Message (TCM) bilden, die ab Dezember 2024 verpflichtend eingeführt werden soll. Später folgen dann weitere betriebliche TAF-Meldungen. Bereits im September 2023 sollen Teilsysteme aus dem neuen IT-System PRISMA an den Start gehen. Mit diesen Themen beschäftigt sich der Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB).

Trassenbestellungen bei DB Netz

Ab Netzfahrplan 2026 werden die Trassenbestellungen bei DB Netz auf ein TAF-konformes System umgestellt. Dafür werden derzeit ein neues Trassenbestellportal und eine EVU-Datenschnittstelle vorbereitet. AEB und Verkehrsausschuss Güterverkehr (VAG) begleiten diese Themen.

Netzübergreifende Trassenbestellungen

Das Eisenbahnregulierungsgesetz sieht vor, dass EVU netzübergreifende Trassen bei nur einem der beteiligten Betreiber der Schienenwege (BdS) bestellen dürfen. Wie die BdS dies TAF-konform gestalten werden, ist Gegenstand einer Arbeitsgruppe von DB Netz und NE-BdS.

TAF TSI bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen

Manchmal hat man den Eindruck, die EU habe nur die großen (staatlichen) Eisenbahnen im Blick. Dass gerade in Deutschland ein dichtes Netz an NE-Bahnen existiert, spiegelt sich in der TAF TSI nicht ausreichend wider. Gemeinsam mit dem NCP arbeitet der Ausschuss für Nichttechnische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (NTEI) daran, den vielen kleinen und mittleren NE-BdS die Teilnahme an der TAF ohne großen finanziellen Schaden zu ermöglichen. Ob dies ohne staatliche Förderung gelingen kann, ist noch zu klären.

TAF TSI auch bei Serviceeinrichtungen

Aktuell sieht die TAF TSI auch Regelungen für die Einbindung von KV-Terminals vor. Ob damit auch die Betreiber von Zuführungsgleisen wie z. B. Hafeneisenbahnen gemeint sind, ergibt sich nicht eindeutig aus der TAF. Auch arbeitet die EU-Kommission bereits an der nächsten TAF-Revision mit weiteren Regelungen zu den Serviceeinrichtungen. Ab 2023 startet deshalb eine Arbeitsgruppe der Eisenbahnen öffentlicher Häfen (EÖH) mit dem NCP, um dieses Thema zu klären.

DB Netz informiert über TAF/TAP TSI

DB Netz hat eine Internetseite eingerichtet, über die sich die Unternehmen aktuell und detailliert über die Umsetzung der TAF TSI (Güterverkehr) und TAP TSI (Personenverkehr) informieren können. Den Link schicken wir Ihnen bei Bedarf gerne zu.

Georg Lennarz

Marktfragen Güterverkehr

T 0221 57979-146

lennarz@vdv.de

VDV-Engagement erfolgreich: KV-Förderrichtlinie bis Ende 2026 verlängert

Mit der zum Jahresende 2022 erfolgten Notifizierung der aktualisierten Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) durch die EU-KOM konnten die durch den VDV intensiv begleiteten Arbeiten an der Evaluierung nunmehr erfolgreich abgeschlossen werden. Damit hat die Bundesregierung ihre im Koalitionsvertrag enthaltene Zusage, KV-Terminals auch weiterhin fördern zu wollen, erfüllt. Wichtigste Neuerung in diesem Zusammenhang ist die künftige Einbeziehung von Ersatzinvestitionen, die aufgrund der starken Abnutzungserscheinungen in zahlreichen, gerade älteren Anlagen nunmehr in den kommenden Jahren realisiert werden können.

Die Fortführung der KV-Förderung ist ein wichtiges Signal des Bundes und schafft für alle Akteure die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit, zumindest bis Ende des Jahres 2026. Der VDV hat das Festhalten an der KV-Förderung in verschiedenen Veröffentlichungen zum Jahresende 2022 ausdrücklich begrüßt.

In der Folge geht es darum, im Rahmen des Bundeshaushaltes die notwendigen Finanzmittel zeitnah zur Verfügung zu stellen. Nur so kann es gelingen, die mit der Neuausgabe der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ verbundenen Erwartungen vollumfänglich zu erfüllen und den für die Verkehrsverlagerung notwendigen kombinierten Verkehr erfolgreich in die Zukunft zu führen.

Rückblickend betrachtet stellt sich die Frage: Kann die Förderung des kombinierten Verkehrs (KV) Erfolge nachweisen und wenn ja, welche? Mithilfe der Bundesförderung sind an rund 120 Standorten Terminals in den Bereichen Schiene/Wasserstraße/ Straße gebaut worden. Das führte zu einer Zusatzkapazität im KV von nahezu 8 Millionen Ladeeinheiten. Konkret heißt das: Der KV entlastet das ohnehin strapazierte bundesdeutsche Straßennetz von 4,5 Millionen Lkw-Fahrten 2019 (pro Jahr) und trägt damit aktiv zur Vermeidung von 2,8 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen bei. Letztendlich hat die Förderung des KV einen direkten Einfluss auf den Modal Split (Anteil der Verkehrsträger). Ohne ihn wäre der Anteil der Straße an der Transportleistung um rund 6 Prozent höher.

VDV-Forderungen/Stellungnahme

Im Rahmen des gesamten Evaluierungsprozesses hat sich der VDV intensiv mit konkreten Vorschlägen zur künftigen inhaltlichen Neuausrichtung der bundesdeutschen KV-Förderung gegenüber dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit einer ausführlichen Stellungnahme positioniert. Die wesentlichen Punkte finden sich nunmehr im Richtlinien-text wieder. Konkret handelt es sich um folgende Punkte:

– **Ersatzinvestitionen zukünftig fördern** Die ersten geförderten KV-Terminals sind jetzt über 20

Jahre in Betrieb und weisen starke Abnutzungserscheinungen aufgrund hoher Inanspruchnahme auf. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten, um die Leistungsfähigkeit dieser Standorte aufrechtzuerhalten.

- **Digitalisierung und Automatisierung im kombinierten Verkehr vorantreiben** | Die Aufnahme der Digitalisierung und Automatisierung als Förderziel und Fördergegenstand zur besseren Nutzung der Terminalkapazitäten ist zu begrüßen. Diese Maßnahmen helfen, den Terminalbetrieb kurzfristig effizienter, schneller und durchlässiger zu gestalten, da langwierige Bauplanungs- und Genehmigungszeiträume entfallen.
- **Förderquote bleibt unverändert** | Die Festlegung auf eine Maximalförderquote von 80 Prozent ist kein Selbstzweck, sondern nachgewiesene Notwendigkeit, um im Wettbewerb zum durchgehenden Straßengüterverkehr überhaupt bestehen zu können.
- **Green logistics = kombinierter Verkehr** | Ein durchgehender Transport OHNE Nutzung fossiler Energieträger ist möglich. Künftig fällt auch die Förderung der Ladeinfrastruktur für emissionsfreie, im KV eingesetzte Fahrzeuge unter die Förderrichtlinie.

Fazit/Ausblick

Um den kombinierten Verkehr auch zukünftig erfolgreich im Wettbewerb zum durchgehenden Straßengüterverkehr positionieren zu können, muss die Zusage aus dem Koalitionsvertrag, den KV künftig zu fördern, mit ausreichenden Finanzmitteln im Bundeshaushalt ausgestattet werden. Mit dem zu erwartenden und politisch gewollten erhöhten Finanzbedarf für notwendige Ersatzinvestitionen reicht das aktuelle Finanzvolumen in Höhe von rund 63 Millionen Euro nicht aus. Hier gilt es, vonseiten der Haushälter dringend nachzubessern. Dies wird als Ergebnis eines eigens durch das Bundesfinanzministerium beauftragten Gutachtens bekräftigt.

Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

Ausstieg aus der Trassenpreisförderung mit den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung nicht vereinbar

Die Trassenpreisförderung (TraFöG) für den Schienenverkehr ist eine der zentralen Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr. Sie soll einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung des Marktanteils der Schiene am gesamten Güterverkehr auf 25 Prozent bis 2030 leisten. Die mittelfristige Finanzplanung sieht nun den vollständigen Ausstieg aus der seit 2018 laufenden Trassenpreisförderung ab 2025 vor.

Im Masterplan Schiene haben sich Bundesregierung und Sektor in der vergangenen Legislaturperiode auf klare Ziele zur Stärkung des Systems Schiene verständigt. So soll u. a. der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsmarkt bis zum Jahr 2030 auf mindestens 25 Prozent wachsen. In ihrem Koalitionsvertrag haben „Ampelparteien“ diese Ziele ausdrücklich bestätigt. Deren Umsetzung ist nicht allein unter verkehrspolitischen Aspekten, sondern vor allem unter klimapolitischen Gesichtspunkten unverzichtbar.

Außerdem trägt der bereits in hohem Maß elektromobile Schienengüterverkehr dazu bei, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und deren Herkunftsstaaten zu reduzieren.

Die seit Juni 2018 laufende TraFöG ist eine der zentralen und direkt wirksamen Maßnahmen zur Umsetzung der genannten Ziele, auch wenn der Fördersatz bei bisher plafondiertem Bundeszuschuss (350 Mio. Euro p. a.) und steigenden Trassenpreisen während der Förderperiode leicht gesunken ist.

Die Aussagen des Masterplans Schienengüterverkehr zur TraFöG haben nach wie vor vollständige Gültigkeit: „Die Infrastrukturnutzungsentgelte im Schienenverkehr müssen auf ein wettbewerbsfähigeres Niveau gebracht werden. Die deutliche Reduzierung der Infrastrukturnutzungsentgelte schlägt sich unmittelbar in den Produktionskosten aller Güterbahnen nieder. Sie verbessert sofort deren Wettbewerbsfähigkeit in den Transportmärkten und führt zu einem steigenden Marktanteil des Schienengüterverkehrs. Daneben wird die Innovationskraft der Unternehmen gestärkt, da nun finanzielle Freiräume für Investitionen entstehen.“ Das vom BMDV beauftragte Evaluationsgutachten hat kürzlich die Wirksamkeit der TraFöG bestätigt und die Fortsetzung ausdrücklich empfohlen.

Dennoch ist in der mittelfristigen Finanzplanung der Ausstieg aus der Trassenpreisförderung verankert. Zwar werden die Mittel für die TraFöG im

Jahr 2023 auf leicht höherem bisherigem Niveau weitergeführt. Bereits im Jahr 2024 sollen sie aber halbiert und 2025 vollständig gestrichen werden. Es besteht kein Zweifel, dass dies die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs beeinträchtigen und zu einem spürbaren Verlust an dringend benötigter Wirtschafts- und Innovationskraft führen würde.

Um den Marktanteil bis 2030 auf 25 Prozent zu heben, muss der Schienengüterverkehr bei expandierendem Gesamtmarkt um mehr als 60 Prozent wachsen. Ein schneller und ersatzloser Ausstieg aus der geltenden TraFöG würde dieses ambitionierte Wachstumsziel konterkarieren. Demgegenüber benötigen die verladende Wirtschaft und die Eisenbahnen Verlässlichkeit über die Entwicklung der Rahmenbedingungen.

Deshalb ist die Fortführung der Trassenpreisförderung im bisherigen Umfang über das Haushaltsjahr 2024 hinaus nicht nur wünschenswert, sondern grundsätzlich erforderlich. Aus Sicht des VDV ist es auch denkbar, wenn die bisherige Entlastungswirkung auf andere Weise erhalten bliebe. So wäre die Etablierung des Grenzkostenprinzips als generelle Kalkulationsgrundlage für die Infrastrukturentgelte gerade im Kontext der angestrebten Gemeinwohlorientierung der Eisenbahninfrastruktur – nicht nur wegen der im Vergleich zur TraFöG etwa gleich hohen Entlastungswirkung – ein starkes Zeichen sowohl für mehr Güterverkehr auf der Schiene als auch für den gesamten Eisenbahnverkehr.

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

Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb – die VDV-Schrift 758 als aktueller Branchenstandard

Die sichere Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen fällt in den Aufgabenbereich der sogenannten für die Instandhaltung zuständigen Stelle. Aufgrund der besonderen Belastungen, denen Güterwagen bei der Be- oder Entladung bzw. beim Rangieren ausgesetzt sein können, prüfen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Güterwagen vor Zug- und Rangierfahrten, um die sichere Durchführung der Zugfahrt zu gewährleisten.

Die VDV-Schrift 758 setzt für diese Prüfungen seit mittlerweile über einem Jahrzehnt einen branchenweiten Standard. Nach Auswertung der bisherigen Erfahrungen mit dieser Schrift und mit dem Betriebsregelwerk für Eisenbahnverkehrsunternehmen (BRW) wurde diese Schrift in den Jahren 2021/22 aktualisiert und im November 2022 in der inzwischen dritten Auflage veröffentlicht.

Inhaltliche Ergänzungen

Im Rahmen der Überarbeitung wurde der Aufbau des Regelwerks unter dem Gesichtspunkt des prozessualen Ablaufs der hier beschriebenen Tätigkeiten analysiert. Die vier bewährten Stufen zur Prüfung von Güterwagen vor Rangier- oder Zugfahrten wurden nun um anlassbezogene Prüfungen ergänzt, um auch für diese Anwendungsfälle einen Standard zu setzen.

Mitarbeitermodule

Als Ergänzung zum Hauptteil der VDV-Schrift 758, die sich an das Eisenbahnverkehrsunternehmen richtet, wurden Module erarbeitet, welche zur direkten Aufnahme in die Regelbücher der Mitarbeiter geeignet sind. Diese Mitarbeitermodule zur VDV-Schrift 758 ergänzen somit das BRW. Das Vorhandensein der Mitarbeitermodule sorgt für eine weitere Standardisierung bei der Ausbildung der Mitarbeiter. Dies trägt zu einem einheitlich hohen Sicherheitsniveau bei. Bei der Zusammenarbeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. bei dem unternehmensübergreifenden Einsatz der Mitarbeiter können die vertraglichen Regelungen Bezug auf die Mitarbeitermodule nehmen.

Spezifische Fehlerkataloge

Seit Erstveröffentlichung der VDV-Schrift 758 im Jahre 2009 wird auf den etablierten „Fehlerkatalog“ aus Anlage 9 zum „Allgemeinen Verwendungsvertrag für Güterwagen“ (AVV) Bezug genommen. Die Prüfungen der Güterwagen im Eisenbahnbetrieb erfolgen gegen die in diesem Katalog definierten Kriterien. Da die Schutzziele der verschiedenen in der VDV-Schrift 758 definierten Prüfstufen unterschiedlich sind, werden mit der Ausgabe 2022 erstmals auch spezifische, auf jeweils eine bestimmte Prüfstufe bezogene

Fehlerkataloge bereitgestellt. Dies trägt ebenfalls zur Erhöhung der Handlungssicherheit der Mitarbeiter und zur Vereinheitlichung der Ausbildung bei.

Beachtung auf europäischer Ebene

Zur Vereinfachung der Erbringung von Nachweisen im Zertifizierungsprozess der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Eisenbahnagentur der EU (ERA) sogenannte „annehmbare Konformitätsnachweise“ veröffentlicht. Zur Thematik „Prüfungen und Tests vor der Abfahrt [...] und Prüfungen während des Betriebs“ wird in der Veröffentlichung der ERA dabei u. a. die VDV-Schrift 758 als ein praxisbezogenes Regelwerk erwähnt, neben verschiedenen Verweisen auf Veröffentlichungen der UIC und des AVV.

Ausblick Personenverkehr

In Anlehnung an die im Güterverkehr erarbeiteten und erprobten Standards befindet sich aktuell eine VDV-Schrift zur Prüfung von Reisezugwagen im Eisenbahnbetrieb in der Erarbeitung.

Götz Walther

Eisenbahnbetrieb
T 030 399932-13
walther@vdv.de

Elektrifizierung – aber wie?

Nach der Veröffentlichung des VDV-Positionspapiers „Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken als Teil der Energiewende“ im Februar 2022 wird zurzeit das Thema auf fachlicher Ebene vom VDV weiter ausgearbeitet. Ein Ausblick auf die neuen VDV-Schrift 555.

Der Kontext zur Elektrifizierung

Die Mobilitätswende ist im Gange, elektrische Bahnen sind im Vormarsch: Für nicht elektrisch betriebene Strecken werden zurzeit Alternativen zum Dieseltriebwagen getestet, Studien vertiefen die Nachelektrifizierung und den Bau von Oberleitungsinseln. Das Investitionsbeschleunigungsgesetz und dessen Umsetzung im Allgemeinen Eisenbahngesetz steigert die Attraktivität für das Vorantreiben von Elektrifizierungsprojekten. In diesem ökologisch sinnvollen Handlungsrahmen fehlt allerdings das fachliche Handwerkszeug für Infrastrukturbetreiber, wirtschaftlich angemessen eine Strecke zu elektrifizieren.

Der Wille, Oberleitungsanlagen zu planen, zu bauen und zu betreiben, wird bislang gebremst in Ermangelung richtungsweisender Fachliteratur. Obgleich Regelwerke zum Bau und zu Komponenten der Oberleitungsanlagen bei den Eisenbahnen des Bundes vorhanden sind, ist es für den Aufbau der Kompetenz Fahrleitung in einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Herausforderung, anhand dieser Richtlinien die Gesamtheit der unternehmerischen Pflichten abzuleiten. Aus dem Bereich der Straßenbahnbetriebe kann zwar Know-how für Masten und deren Gründungen genutzt werden, die bei den deutschen Eisenbahnen vorhandene Stromart Wechselstrom bedarf aber der besonderen Betrachtung. Ebenso bestehen Mindestforderungen an eine Interoperabilität, auch auf nationaler Ebene. Eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedsunternehmen des VDV arbeitet gerade daran, diese fachlich bestehende Lücke für die Ausrüstung von Nebenstrecken zu schließen.

Qualitäten der Oberleitung

In der neuen VDV-Schrift 555 werden die Schritte für einen elektrischen Betrieb detailliert aufgearbeitet. Für die Dimensionierung des Systems Fahrleitung wird zunächst die Analyse des betrieblichen und verkehrlichen Profils der Bahnanlagen vertieft. Gleisradien, Fahrgeschwindigkeiten, das Nutzungsprofil der zu überspannenden Gleise und die notwendige Stromfestigkeit bestimmen die Ausgestaltung des Kettenwerks und der Umgehungsleitungen. Für enge Radien oder stark windbelastete Strecken erlaubt die Schrift windschief ausgebildete Kettenwerke, wodurch die Zahl kostenintensiver Masten eingespart werden kann. Für selten oder mit geringer Geschwindigkeit genutzte Gleise genügt eine Einfachfahrleitung, lediglich aus dem Fahrdrabt

bestehend. So können Varianten zugunsten einer wirtschaftlichen Gestaltung geplant und bewertet werden. Modulares Denken ist auch bei den weiteren Teilkomponenten der Fahrleitung sinnvoll: Die Masten können aus den von der Industrie angebotenen Sortimenten gewählt werden, solange sie den einschlägigen Normen entsprechen. Auf diese Weise können deren technischer und wirtschaftlicher Nutzen mit dem äußeren Erscheinungsbild der Bahn abgestimmt werden. Neben monolithischen Beton- und GFK-Masten sind die bekannten Stahlgittermasten, aber auch Stahlhohlprofile wie zum Beispiel die der dänischen Eisenbahnen erlaubt. Die Gründung eines Mastes ist zwischenzeitlich auch sehr wirtschaftlich: Rammfundamente verschiedener Bauarten haben Ortbetonfundamente abgelöst und reduzieren Sperrpausen der zu elektrifizierenden Strecke.

Für die Überspannung paralleler Gleise sind ebenfalls wirtschaftliche Lösungen in Form flexibler oder fixer Tragwerke sowie Kombinationen aus beiden denkbar. Die Nachelektrifizierung einer Bahnanlage bedeutet aber auch, dass die elektrische Sicherheit und die Rückstromführung realisiert werden müssen. Die Schrift gibt hier Weisungen für die notwendigen Pflichten.

In allen Aspekten wird die Oberleitung nicht neu erfunden, sondern neu gedacht: Für die Ausgestaltung elektrischer Anlagen gibt es einerseits einschlägige Normen, die beachtet werden müssen. Im Gegensatz dazu besteht aber keine Pflicht, die klassischen Bauarten der Eisenbahnen des Bundes realisieren zu müssen.

Fahrleitungssignale

Im Rahmen der Erarbeitung der VDV-Schrift 555 wurde auch offenbar, dass es keine Planungsrichtlinie für die Anordnung von Signalen für den elektrischen Betrieb gibt. Zwar macht die Eisenbahn-Signalordnung klare Vorgaben, aber der Einsatz von Mehrkraft-Triebfahrzeugen und der Bau von Ladeinseln bedürfen einer Aufarbeitung des Themas in einer weiteren Schrift.

Dietmar Litterscheid

Eisenbahnbetrieb
T 0221 57979-151
litterscheid@vdv.de

Neuerungen beim Triebfahrzeugführerschein

2022 wurden gleich zwei legislative Vorhaben zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein (TfV) auf den Tisch gelegt: Während die Vorschläge der Europäischen Kommission auf eine Überarbeitung der Europäischen Richtlinie 2007/49/EG („Führerscheinrichtlinie“) zielen, beabsichtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zeitgleich Änderungen der TfV sowie der TfpV. Beide Verfahren fallen zeitlich zusammen und sind noch nicht abgeschlossen.

Zwei Legislativvorhaben, die 2022 angelaufen sind, werden den künftigen Rechtsrahmen im Zusammenhang mit dem Triebfahrzeugführerschein prägen: Auf europäischer Ebene hat die EU-Kommission zur Revision der Richtlinie 2007/49/EG konsultiert („Führerscheinrichtlinie“), auf nationaler Ebene schlägt das Bundesverkehrsministerium gleichzeitig Änderungen der TfV bzw. TfpV vor.

Novellierung der EU-Richtlinie 2007/49/EG

Zunächst hat die EU-Kommission im Januar 2022, ausgehend von unterschiedlichen Zertifizierungssystemen in den EU-Mitgliedsstaaten, im Rahmen einer ersten Folgenabschätzung konstatiert, dass ohne weitere Maßnahmen auf EU-Ebene die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (Tf) weiter uneinheitlich voranschreiten werde und hierdurch die länder- und unternehmensübergreifende Mobilität von Triebfahrzeugführern eingeschränkt sei. Dies sei hinderlich für die Schaffung von mehr grenzüberschreitenden Verbindungen im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum und könne zu einer Fragmentierung bei der Einführung neuer Technologien (DAK; ERTMS) im Eisenbahnsektor insgesamt führen.

Ausgehend vom Leitbild eines modernen Zertifizierungssystems, das den künftigen Anforderungen an Tf gerecht wird, eine größere Konvergenz zwischen den Mitgliedsstaaten herstellt (Harmonisierung) sowie die Mobilität von Tf zwischen Mitgliedsstaaten und EVU ermöglicht, hat die Kommission im September 2022 eine öffentliche Konsultation zur geplanten Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie 2007/49/EG durchgeführt. Dabei hat sie insbesondere die Themenfelder „Sprache“, „Digitalisierung/Zertifizierung“ sowie „HR & Soziales“ in den Mittelpunkt gerückt.



Tf-Ausbildung
in der Praxis

Der VDV hat in seiner Ad-hoc-AG „TfV“ zahlreiche Stellungnahmen erarbeitet und das mehrstufige Konsultationsverfahren mithilfe seines Europabüros durchgängig aktiv begleitet. Zusätzlich hat der VDV seinen Standpunkt in zahlreichen Direktkontakten gegenüber den Europäischen Institutionen vertiefend dargelegt. Das Legislativverfahren wird vom VDV weiterhin intensiv begleitet.

Anpassung der TfV/ TfpV

Zeitgleich hat das BMDV auf nationaler Ebene mit einer Verbändeanhörung das Verfahren zur Anpassung der TfV und TfpV an den europäischen Rechtsrahmen eröffnet. Dabei hat das Bundesverkehrsministerium auch Neuerungen vorgeschlagen, die europarechtlich nicht zwingend geboten sind, sondern deutlich darüber hinausgehen. So sieht der Entwurf der TfV-Änderungsverordnung unter anderem einen verpflichtenden Einsatz von Simulatoren in der Ausbildung und Prüfung von Tf vor und an das Kriterium der „Zuverlässigkeit“ von Tf, Ausbildern, Prüfern und Psychologen werden erweiterte Anforderungen gestellt. Das BMDV schlägt ferner vor, die Anerkennung von Ärzten und Psychologen für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen auf 5 Jahre zu befristen. Neue (Verfahrens-)Regeln für die Anerkennung von Personen/Stellen für die Ausbildung bzw. als Prüfer/Prüfstelle „runden“ das Vorhaben des Ministeriums ebenso ab wie die Absicht, künftig teils neue Meldepflichten zulasten der Eisenbahnunternehmen einzuführen.

Bedauerlicherweise waren die beiden Anhörungen nicht aufeinander abgestimmt. Der VDV hat in seinen Stellungnahmen hierauf hingewiesen und zahlreiche Kritikpunkte an einzelnen Vorhaben geäußert. Diese wurden aktiv in die laufenden Gesetzgebungsverfahren in Berlin und Brüssel eingebracht. Mit einer Verabschiedung der betroffenen Regelwerke ist im Laufe des Jahres 2023 zu rechnen.

Markus Ring
Eisenbahnrecht
T 0221 57979-144
ring@vdv.de

Die Eisenbahnen im europäischen Green Deal

Zu Beginn der europäischen Legislaturperiode stellte die Europäische Kommission den Green Deal vor und setzte sich damit das Ziel, die EU bis 2050 klimaneutral zu machen. Die Umsetzung ist inzwischen in vollem Gange. Wie wirkt sich das auf die Eisenbahnen aus und welche neuen Initiativen kommen noch auf den Sektor zu?

Ambitionierte Ziele für den Schienenverkehr

Für den Verkehrssektor wurden die Ziele des Green Deals 2020 in der europäischen Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität konkretisiert. Die Strategie enthält ambitionierte Ziele für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Bis 2030 soll der Schienengüterverkehr um 50 Prozent zunehmen und bis 2050 verdoppelt werden. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene soll bis 2030 verdoppelt und bis 2050 verdreifacht werden.

Klimapaket „Fit for 55“

Das EU-Klimapaket „Fit for 55“ wurde im Juli 2021 vorgestellt, um den Green Deal in Gesetzgebung umzusetzen. Der VDV brachte sich mit einem Positionspapier in die Diskussionen zu sechs Initiativen ein. Die Schiene steht zwar nicht im Zentrum des Pakets, wird aber von mehreren Dossiers beeinflusst.

Die Verhandlungen zu „Fit for 55“ dominierten das Jahr 2022 und sind teils bereits abgeschlossen. Beispielsweise wurde im Dezember 2022 eine Einigung zum europäischen Emissionshandelssystem (ETS) und zum Klimasozialfonds gefunden. Die Einnahmen aus dem ETS sollen zukünftig komplett in Maßnahmen zum Klimaschutz fließen. Davon kann die Schiene profitieren: Auch Investitionen in die klimafreundliche Schiene werden in der Liste möglicher Maßnahmen aufgeführt. Parallel wird mit einer Ausweitung des ETS auf den Straßenverkehr das Verursacherprinzip EU-weit gestärkt.

Unter den „Fit for 55“-Dossiers hat bislang lediglich die Arbeit an der Energiebesteuerungsrichtlinie wenig Fahrt aufgenommen. Hier sind die Mitgliedstaaten am Zug und konnten bislang keine Einigung zur Überarbeitung der stark veralteten Richtlinie von 2003 finden. Die Richtlinie ermöglicht derzeit unter anderem niedrige Mindeststeuersätze für ÖPNV und Schiene.

Gesetzpaket für effiziente und grüne Mobilität

Im Dezember 2021 stellte die Kommission ein verkehrsspezifisches Gesetzspaket vor. Mit einer Überarbeitung der Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) geht sie dabei die Umsetzung des Green Deals erstmals auch explizit im Eisenbahnsektor an. Eine Umstrukturierung des Netzes sowie neue und erweiterte

Infrastrukturanforderungen sollen für ein effektives und multimodales Verkehrsnetz sorgen. Dazu gehören z. B. eine schnellere Ausrüstung mit ERT-MS, eine vollständige Elektrifizierung und verstärkte Nutzungsmöglichkeiten für 740-Meter-Züge. Aus VDV-Sicht ist von großer Bedeutung, ob die ambitionierten Infrastrukturanforderungen auch für Schienenzugangsstrecken und die Verbindungen auf der letzten Meile gelten. Die Mitgliedstaaten nahmen ihre Position im Dezember 2022 an und plädierten darin insgesamt für weniger strikte Infrastrukturanforderungen. Die Positionierung des Parlaments läuft derzeit noch, es ist allerdings von schwierigen Verhandlungen auszugehen.

Neben TEN-V wurde im selben Paket auch ein Aktionsplan zur Stärkung des Schienenpersonenverkehrs auf Fernstrecken und grenzüberschreitenden Strecken veröffentlicht. Der Plan ist nicht legislativ, sondern legt die Prioritäten der Kommission für die kommenden Jahre dar, um diese Dienste zu fördern. Dazu gehört auch eine Überarbeitung der Zertifizierung von Triebfahrzeugführern.

Ausblick: Paket zur Ökologisierung des Verkehrs

Wir steuern auf das Ende der europäischen Legislaturperiode zu: Im Frühjahr 2024 stehen Neuwahlen an. Die Europäische Kommission bemüht sich daher, noch möglichst alle geplanten Initiativen auf den Weg zu bringen. Das nächste Verkehrspaket legt einen Schwerpunkt auf den Güterverkehr und wird am 21. Juni erwartet.

Die Kommission wird darin voraussichtlich eine neue Verordnung zum Kapazitätsmanagement auf der Schiene vorlegen. Außerdem soll das Paket die lang erwartete Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr sowie neue Regeln für Gewichte und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen enthalten. Bei beiden Initiativen plädiert der VDV dafür, Kompatibilität mit dem Schienengüterverkehr zu gewährleisten. Aus Sicht der Eisenbahnen bleibt die europäische Verkehrspolitik also auch im Jahr 2023 spannend.

Lucie Petersen

Europäische Eisenbahnangelegenheiten

T 0032 2 663 6625

petersen@vdv.de

Digitale Schiene Deutschland

DSD = ETCS + DSTW

Im Zuge der allgemeinen Zielsetzung der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums hat die EU-Kommission einen rechtsverbindlichen Rahmen zur Einführung und Umsetzung von ERTMS mit dem Kernbaustein 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 3 250 km bis 2030 und von rund 16 000 km bis 2050 vor.

Vor diesem Hintergrund hat die DB Netz AG unter dem Stichwort „Digitale Leit- und Sicherungstechnik“ einen Strategieansatz formuliert, der die zügige flächendeckende Ausrüstung des deutschen Streckennetzes mit ETCS mit einer grundlegenden Modernisierung und Digitalisierung der Stellwerkstechnik verbindet. Mit diesem sogenannten Flächenrollout von ETCS/DSTW sind hohe Erwartungen für den Infrastrukturbetrieb verbunden, wie

- höhere Betriebsqualität,
- Kapazitätssteigerungen,
- Investitionssynergien und kostenseitige Skaleneffekte in Milliardenhöhe und damit
- insgesamt eine deutliche und langfristige andauernde Steigerung der Produktivität.

In einer Machbarkeitsstudie zum Flächenrollout von ETCS/DSTW im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist die flächendeckende Ausrüstung des deutschen Schienennetzes mit ETCS bei gleichzeitiger Einführung von DSTW sowie deren kurzfristige Umsetzung empfohlen worden.

Aus Sicht des VDV kann die umfassende Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik einschließlich der Umstellung der Zugsicherung auf ETCS ein Schlüssel für eine durchgreifende Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen in den unterschiedlichen Verkehrsmärkten sein. Das zügige Flächenrollout von ETCS/DSTW stellt jedoch eine große Herausforderung für den gesamten Sektor dar, die nur unter folgenden Bedingungen erfolgreich bewältigt werden kann:

- Politik und Branche müssen sich auf eine langfristige gemeinsame Umsetzungsstrategie verständigen. Dabei muss die Finanzierung der damit verbundenen Investitionen über die öffentlichen Haushalte sichergestellt werden. Eine gleiche oder vergleichbare Behandlung der bundeseigenen und nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen ist unverzichtbar.

- Bei der Ausrüstung mit ETCS muss zwingend sichergestellt sein, dass europaweit ein einheitlicher Standard ohne nationale Sonderlösungen implementiert werden darf.
- Die Einführung von ETCS darf weder während des Migrationszeitraums noch danach 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.
- Für Strecken mit ausschließlich regionaler oder lokaler Bedeutung ist die konsequente Entwicklung und Förderung eines einheitlichen ETCS-Ausrüstungsstandards für Regionalstrecken erforderlich.
- Die flächendeckende ETCS-Ausrüstung des Eisenbahnnetzes erfordert die Bereitstellung ausreichender Datenübertragungskapazitäten. Auf EU-Ebene sind neben den heute für GSM-R genutzten Frequenzbereichen zwei weitere Frequenzbereiche dauerhaft für ERTMS-Anwendungen abzusichern.
- Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die zusätzlichen migrationsbedingten Kosten für die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen und für die Ausrüstung von Neufahrzeugen in einem öffentlichen Finanzierungsprogramm vollständig zu kompensieren.
- Politisch und regulatorisch muss sichergestellt sein, dass die kostensenkenden Effekte für die Infrastruktur die Verkehrsmärkte erreichen.

Steffen Kerth · kerth@vdv.de

Dietmar Litterscheid · litterscheid@vdv.de



Technik und Normung

Digitale Automatische Kupplung (DAK): Herausforderungen für Werks- und Industriebahnen

Die Werks- und Industriebahnen sind aufgefordert, den Herausforderungen Kostendruck und demografischer Wandel zu begegnen. Ein Teil der Lösung wird die Umstellung des Fahrzeugparks auf die DAK sein. Der VDV vertritt seine Mitglieder in den führenden Gremien, um die notwendige Migration im Vorfeld genau zu planen und die Finanzierung bzw. Förderung durch die EU und den Bund / die Länder sicherzustellen.

Rückblick 2022

Mit dem durch das European DAC Delivery Programme (EDDP) festgelegten Design des Kuppelkopfes vom Typ „Scharfenberg“ wurde die Betriebserprobung in Phase II im Rahmen des DAC4EU-Projektes gestartet. Erste veröffentlichte Testergebnisse durch die DAC4EU vom November 2022 lassen vielversprechende Rückschlüsse auf die geplanten Funktionalitäten und den Einsatz der DAK zu. Aufgetretene Probleme sind analysiert und werden in dem Gesamtprojekt bewertet und in das Design der Kupplung mit einfließen.



DAK im nicht gekuppelten Zustand

Migrationsplanung

Die Migrationsplanung soll den Betrieb beim Übergang hin zur DAK sicherstellen. Damit dies gelingt, sind unterschiedliche Maßnahmen notwendig.

Die erarbeiteten Migrationsstrategien werden weiter unter Beachtung von Zuglauf, Zugbildungsanlagen, Gleisanschlüssen und Anschlussbahnen detailliert. Dafür ist es u. a. notwendig, die Vielzahl von unterschiedlichen Fahrzeugtypen in den Netzen zu analysieren und zu klassifizieren. Hierbei unterstützt der VDV u. a. mit dem Ausschuss für Werks- und Industriebahnen, um die Vielzahl der Fahrzeuge zu kategorisieren.

Ebenfalls ist der VDV im nationalen DAK-Jourfixe des BMDV vertreten, um die Ausarbeitung der Strategien mit seiner Expertise voranzutreiben. Die besondere Herausforderung liegt hierbei auf dem verflochtenen Kernnetz. Hier sieht die

Migration, neben der seriellen Umrüstung abgrenzbarer Verkehre, einen simultanen Ansatz vor. Ziel ist die schnelle Umrüstung einer hohen Zahl von Fahrzeugen in einem sehr kurzen Zeitraum „Big Bang“.

Herausforderungen für Werks- und Industriebahnen

Aufgrund unterschiedlicher prozessabhängiger Betriebsbedingungen bei den einzelnen Werks- und Industriebahnen ist der effektive Einsatz der Fahrzeuge zu berücksichtigen und an vorhandene Abläufe anzupassen. Die Infrastruktur ist ebenfalls umzurüsten (z. B. Gleisabschlüsse). Vereinzelte Wagentypen (z. B. Torpedowagen der Stahlindustrie) und betriebliche Aspekte sind im Zuge der Ausarbeitung der Migrationsstrategien genauer zu betrachten.

Für die Migration ist eine genaue Planung notwendig, die neben dem Umrüsten auch die Abstellkapazitäten der Fahrzeuge berücksichtigt.

Ausblick

Für die effektive Migration ist eine ausreichende Finanzierung und Förderung sicherzustellen. Ebenfalls sind für eine Migration die Fertigungskapazitäten der DAK bei den Herstellern zu gewährleisten und es muss ein verflochtenes Netzwerk von Pop-up-Werkstätten mit geschultem Fachpersonal im „Big Bang“ zur Verfügung stehen.

Der VDV wird auch in Zukunft die Mitgliedsunternehmen unterstützen und eine führende Rolle in den dementsprechenden Gremien für die Mitgliedsunternehmen einnehmen.

Peter Haering

Europäische Harmonisierung und Standardisierung im Eisenbahnwesen
T 0221 57979-140
haering@vdv.de

Dominik Knoop

Eisenbahnfahrzeuge – Technik, Harmonisierung und Standardisierung
T 0221 57979-159
knoop@vdv.de

ECM – eine Chance managen

Am 16. Juni 2019 wurde die Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 („ECM-Verordnung“) in Kraft gesetzt. Sie setzt die Maßstäbe für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen und ist für die dafür zuständigen Stellen (ECM) Herausforderung und Chance.

Sind auch Sie ECM bzw. für eine oder mehrere der vier ECM-Teilfunktionen verantwortlich? Dann haben Sie sicherlich ebenso wie andere ECM bei der Erfüllung der Anforderungen schon

- umfangreiche Erfahrungen gesammelt,
- Erkenntnisse gewonnen,
- Verbesserungsideen entwickelt,

aber vielleicht auch noch

- Fragen zur Behandlung bestimmter Sachverhalte.

Lösungsansätze zur Beantwortung solcher Fragen können ggf. stark variieren, insbesondere im Falle der erstmaligen Umsetzung neuer rechtlicher Anforderungen. Aber die neuen rechtlichen Anforderungen bieten auch Chancen. Diese zu nutzen heißt, die potenzielle Varianz von Lösungsansätzen im Eisenbahnsektor auf ein Minimum zu begrenzen und sich unternehmensübergreifend möglichst gleich auszurichten. Dies in besonderem Maße auch für die Erfüllung ergänzender zeitgemäßer Anforderungen, die über die in den Unternehmen historisch gewachsenen Prozesse hinausgehen.



Der Schlüssel dazu heißt Informations- und Erfahrungsaustausch, verbunden mit der Erarbeitung sektorweiter praktikabler Lösungsansätze.

Diesen Austausch praktiziert der VDV bereits seit der im Jahr 2011 erfolgten Inkraftsetzung der europäischen Verordnung für die Instandhaltung von Güterwagen. So hat der Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) mit der VDV-Schrift 886 frühzeitig Handlungsempfehlungen geschaffen, die informieren und konkurrierende Lösungen zu vermeiden helfen.

Diese VDV-Schrift wird derzeit aktualisiert, um der Ausweitung der ECM-Verordnung auf die Instandhaltung aller Eisenbahnfahrzeuge Rechnung zu tragen. Doch damit nicht genug. Mit dem seit 2021 stattfindenden

- Erfahrungsaustausch Werkstattleiter

und den im Jahr 2023 begonnenen Maßnahmen

- Erfahrungsaustausch mit Zertifizierungsstellen,
- Unterausschuss ECM und
- ECM-Fachkongress

hat der AEF inzwischen weitere Initiativen auf den Weg gebracht, um die Chancen für sektorweit einheitliche Instandhaltungspraktiken zu fördern. Schwerpunkte dabei sind u. a.

- das Rollenverständnis von Halter, EVU, ECM und die resultierenden Verantwortlichkeiten der vier ECM-Teilfunktionen,
- die Erfahrungen aus dem Zertifizierungsprozess und der Umsetzung der ECM-Verordnung für alle Eisenbahnfahrzeuge,
- die Handhabung sicherheitskritischer Bauteile,
- die Untervergabe von Instandhaltungsdienstleistungen aus Sicht von Auftraggeber und Auftragnehmer.

Dies mit dem Ziel, trotz knapper werdender Ressourcen die Kompetenz für hinreichende Instandhaltungsprozesse zu sichern. Möchten auch Sie mitwirken? Dann freue ich mich über Ihre Kontaktaufnahme.

Michael Sikorski

Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung

T 0221 57979-165

sikorski@vdv.de

Zugsicherungs-Know-how ausbauen und für die Zukunft sichern

Wie in fast allen Branchen ist auch in der spurgeführten Transportbranche die Sicherung des über Jahrzehnte systematisch aufgebauten Know-hows und dessen Weitergabe an nachfolgende Generationen für die Verkehrsunternehmen in Zeiten des Fachkräftemangels und zunehmend fortschreitender Digitalisierung von elementarer Bedeutung. Auf dem Gebiet der Zug-, Leit- und Sicherungstechnik ist diese Herausforderung bereits deutlich spürbar.

Zugsicherungs-Know-how zählt zu den Disziplinen, die nicht im Übermaß vorhanden sind. Neben den Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten ist die ergänzende Qualifizierung in Verkehrsunternehmen und Mitarbeit an real existierenden Projekten wesentlicher Bestandteil für das Erlangen der notwendigen Kenntnisse auf den unterschiedlichen Themenfeldern im Bereich der Leit-, Zug- und Sicherungstechnik. Das Wissen auf dem genannten Fachgebiet ist für ein Verkehrsunternehmen unter anderem deshalb so wichtig, damit bestehende Anlagen angemessen instandgehalten werden können, und noch bedeutender, wenn es darum geht, ein neues Projekt oder Bauvorhaben zusammen mit der Lieferindustrie im Kosten- und Zeitrahmen erfolgreich abwickeln zu können. Technisches Fachwissen alleine ist nur die halbe Miete. Die betrieblichen und gesetzlichen Anforderungen sind bereits im Vorfeld aller Aktivitäten mit den technischen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen abzustimmen.

Maßgeschneiderte Technik für unterschiedliche Anwendungsgebiete und Betriebsformen

Der VDV mit seinen Aus- und Unterausschüssen bereitet das in den Mitgliedsunternehmen vorhandene technische und betriebliche Know-how in Form von VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen so auf, dass diese Informationen von den Mitarbeitern im Verkehrsunternehmen sachgerecht angewendet werden können. Es entstehen nicht nur neue Schriften und Mitteilungen, sondern ein erheblicher Aufwand wird auch in die Aktualisierung bereits vorhandener Unterlagen investiert. Dabei sind das Wissen und die Erfahrung der Ausschussmitglieder unabdingbar, vor allem wenn es um die Zusammenhänge zwischen Betrieb, Rechtsfragen, Gesetzgebung und der sich ständig ändernden technischen Möglichkeiten geht. Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass die Grundsätze der Zugsicherungs- und Leittechnik für den spurgeführten Verkehr zu einem hohen Prozentsatz gleich sind, jedoch für die Bahnen, die nach EBO oder BOStrab fahren, im Detail Unterschiede aufweisen. Hinzu kommt, dass im Urban-Rail-Bereich (BOStrab-Betrieb) für fast jedes Verkehrsunternehmen etwas andere Betriebsbedingungen (u. a. Geografie), Technikausrüstungen und

damit verbunden unterschiedliche Ausrüstungsgenerationen existieren. Dieser weit gefächerte Strauß von Bestandstechnik muss über verhältnismäßig lange Zeiträume gepflegt und beherrscht werden. An dieser Stelle wirkt sich der bereits vorhandene Fachkräftemangel spürbar aus.

Qualifizierungsmaßnahmen für das zukünftige Fachpersonal zur Anpassung an sich ständig ändernde Technik werden unumgänglich.

Folge für unsere Mitglieder in den verschiedenen Aus- und Unterausschüssen ist, dass diese zur besseren und zügigeren Bearbeitung vorhandener und neuer Schriften/Mitteilungen dazu übergehen, insbesondere die Schriften modular in ihrer Struktur aufzubauen. Auch der Aspekt, für welche Zielgruppe die Unterlage geeignet sein muss, wird vor der eigentlichen Überarbeitung diskutiert und hat Einfluss auf die Gestaltung und Didaktik. Mit der Modularisierung der Schriften sollen unter anderem die nachfolgenden Ziele erreicht werden:

- Kürzere Bearbeitungszeiten bis zur Veröffentlichung
 - Änderungen und Anpassungen können unabhängig vom gesamten Dokument erfolgen
 - Kapitel können parallel in einzelnen Arbeitsgruppen bearbeitet werden
- Dies sind nur einige der Ziele, die erreicht werden sollen.

Ein weiterer Schritt zur zielgerichteten Aufbereitung und Neuerstellung der Schriften ist die Bildung von Arbeitsgruppen, welche nicht ausschließlich mit Ausschussmitgliedern besetzt sein müssen. Dadurch wird die Arbeitslast auf mehrere Schultern verteilt. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Disziplinen im Fachausschuss wird durch die Besetzung der Ausschüsse mit Mitgliedern aus anderen Fachausschüssen gefördert. Mit dem Einsatz virtueller Kooperationstools bieten wir flexibles und effektives Arbeiten mit einer effizienten Wissensvermittlung an.

Georg Sinnecker

Zugsicherungstechnik

T 0221 57979-134

sinnecker@vdv.de

Busfahrer und Busfahrerinnen sind Garanten für eine hohe Dienstleistungsqualität

Damit die Qualität langfristig hoch bleibt, bedarf es einer verstärkten Unterstützung der im Fahrdienst Beschäftigten. Neben der Akquirierung und Ausbildung von Fahrdienstbeschäftigten muss bereits im Vorfeld ein besonderes Augenmerk auf die Maßnahmen der Mitarbeiterbindung gelegt werden.

In Krisenzeiten zeigt sich, was in erster Linie wichtig ist: ein „krisensicherer Job“. Dessen sind sich alle im Fahrdienst Beschäftigten in der Coronapandemie bewusst geworden, da andere Branchen Kurzarbeit anbieten oder gar Entlassungen vornehmen mussten. Krisensituationen können aber auch ein Momentum der Neuorientierung, der Veränderung mit sich bringen, wenn die beruflichen Rahmenbedingungen als einschränkend, als Zwänge wahrgenommen werden und letztlich zu Kündigungen führen können. In den letzten Jahren ist in vielen Unternehmen die Fluktuation von im Fahrdienst Beschäftigten gestiegen. Eine ausgewogene „Work-Life-Balance“ spielt immer häufiger eine wichtige Rolle, daher steigt auch der Wunsch u. a. nach Teilzeitarbeit sowie gesünderen Schichtdienstmodellen.

Die Verkehrsunternehmen im ÖPNV stehen vor enormen Herausforderungen, da einerseits ein Großteil ihrer zunehmend altersbedingt ausscheidenden Fahrdienstbeschäftigten ersetzt werden muss. Andererseits müssen absehbar zusätzliche Fahrdienstbeschäftigte eingestellt werden, damit das politische Ziel „Verdoppelung der Fahrgastzahlen“ bis 2030 auch erreicht werden kann.

Bereits heute besteht in den meisten Verkehrsunternehmen ein Mangel an adäquaten Bewerbern für den Fahrdienst Bus. Nicht selten kommt da der Wunsch auf, dass Eingangsqualifikationen abgesenkt werden sollten, damit mehr Bewerber/-innen die Eingangsprüfung bestehen. Der VDV-Betriebsausschuss sieht dies nach wie vor sehr kritisch, da festzustellen ist, dass es dann zu höheren Ausfallquoten in der weiteren innerbetrieblichen Ausbildung und damit zu einer „Ressourcenverschwendung“ der betrieblichen Aus- und Weiterbildungsstellen kommt.

Bei der Gewinnung von neuen Mitarbeitern spielt die Attraktivität des Unternehmens eine wesentliche Rolle. Daher sollte bereits vor den Bewerbungsprozessen ein besonderes Augenmerk auf die Maßnahmen der Mitarbeiterbindung gelegt werden. Ein sicherer Arbeitsplatz, pünktliche Bezahlung und flexible Arbeitszeiten werden als wichtige Vorzüge der Branche von jedem zweiten Bewerber benannt. Sie reichen für eine mittel- bis langfristig wirksame Mitarbeiterbindung allein nicht aus, da u. a.

wahrgenommene fehlende Wertschätzung, fehlende berufliche Perspektive oder Angst vor Übergriffen Dritter die Arbeitszufriedenheit und damit auch die Bindung zum Unternehmen sinken lassen.



Dass betriebliche Maßnahmen die emotionale Bindung an das Unternehmen steigern können, hat die Vestische Straßenbahnen GmbH als ein Ergebnis ihres Pilotprojektes „Einsatz von Präventionsteams“ erfahren. Das Pilotprojekt hatte u. a. als Ziel, das Fahrpersonal in kritischen Situationen zu unterstützen. Das vormals auf zwei Jahre befristete Pilotprojekt war im Ergebnis so erfolgreich, dass es langfristig weitergeführt und sogar ausgebaut wird. Zudem hat das Projekt den VBG-Preventionspreis 2022 in der Kategorie „Organisieren und motivieren – Sicherheit“ gewonnen.

Hartmut Reinberg-Schüller

Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin

T 0221 57979-136

reinberg-schueller@vdv.de

Status quo der integrierten Verkehrsplanung von Rad, Fußverkehr, Bus und Bahn

Insbesondere in den Stadtregionen ist die Mobilitätswende zunehmend weniger polarisierend. Es hat ein Wandel bei den Menschen eingesetzt, den die Stadtverwaltungen nun adäquat begleiten und umsetzen. Es sollen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Menschen die Nutzung eines Autos nicht mehr als notwendig erachten. In Stadtregionen ist es ein Ziel, den Menschen die Mobilität zur Verfügung zu stellen, die sie in der jeweiligen Situation benötigen.

Transformationsprozess mit Zielkonflikten

Der städtische ÖPNV wird dabei aber zunehmend mit Entwicklungen konfrontiert, welche die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV beeinflussen. Dabei sind Zielkonflikte bei der Gestaltung von Stadtstraßen für Bus und Straßenbahn aufgrund höchst unterschiedlicher Nutzungsansprüche unvermeidlich:

- Während der ÖPNV auf kurze und konkurrenzfähige Reisezeiten angewiesen ist sowie breite und störungsfreie Verkehrsräume benötigt, zielt der Stadtumbau auf das Gegenteil: Der Kfz-Verkehr wird entschleunigt, die aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) mit zusätzlichen Flächen oder Grünzeiten an Lichtsignalanlagen gefördert und es werden mehr Grünflächen aufgrund des Klimawandels geschaffen.
- Aufgrund des beschränkten Raums für die Verkehrsinfrastrukturen und der eingeschränkten Möglichkeiten der Straßenverkehrstechnik an Lichtsignalanlagen entstehen Zielkonflikte, die ein Abwägen und Priorisieren von Bedürfnissen erfordern.

Dabei steht jedoch fest, dass die ambitionierten Verkehrs- und Klimaziele auch nur annähernd realisierbar sein können, wenn der ÖPNV sehr attraktive und hocheffiziente Angebote gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bereithalten kann und diese laufend modernisiert und ausbaut. Ansonsten ist die angestrebte Verlagerung – weg vom MIV und hin zum ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – nicht zu schaffen.

Herausforderungen im Verkehrsmanagement

Aufgrund der politischen Themensetzung sind dennoch Konfliktfelder entstanden:

1. Beim Radverkehr haben die Städte Nachhol- und Handlungsbedarf. Eine Symbolpolitik, die allerdings darauf ausgerichtet ist, möglichst viele neue Kilometer von Radverkehrsanlagen zu schaffen, ersetzt keine Strategie, die den Umweltverbund insgesamt stärkt. Der Abbau von ÖPNV-Fahrstreifen zugunsten von Radfahrstreifen oder die Freigabe von Busspuren, aber auch die Anpassung des

MIV-Fahrstreifenangebots zugunsten von Radverkehrsmaßnahmen hat direkte oder indirekte Auswirkungen auf den ÖPNV, da dieser vielfach gemeinsam mit dem MIV geführt wird.

2. Die Planung von Vorrangnetzen für Kfz-Verkehr sowie Fußgänger, Rad, Bus und Straßenbahn ist eine notwendige Grundlage für die konkrete Straßenraumgestaltung. Im Idealfall sind insbesondere für den Radverkehr alternative Routenführungen diskutierbar – also netzbezogene Entflechtung statt weiterer Durchmischung. Die Forderung nach einer räumlichen Entflechtung von Rad und ÖPNV stößt aber schnell an Grenzen, wenn dem Radverkehr nur gleichwertige (Schnell-)Routen im Nebennetz entlang der ÖPNV-Achsen zugesprochen werden sollen.
3. Bei dem Entwurf von Stadtstraßen liegt eine planerische Schwierigkeit darin, dass die Anliegen des ÖPNV selten im Einklang mit denjenigen der aktiven Mobilität stehen: Anders als beim Rad- und Fußverkehr verschlechtert sich der straßengebundene ÖPNV bei Einschränkungen des MIV, sofern es nicht zu einer sorgfältigen differenzierten Betrachtung kommt (z. B. bei Rückstausituation, Fragen der Leistungsfähigkeit oder Geschwindigkeitsreduzierungen wie Tempo 30). Für die aktive Mobilität sind diese Einschränkungen dagegen nicht relevant oder fördern diese sogar.
4. Bei der Straßenverkehrstechnik an Lichtsignalanlagen ist gleichfalls die Einsicht erforderlich, dass nicht alle räumlichen Konflikte durch verkehrstechnische Lösungen (z. B. „dynamische Straßenraumfreigabe“ im Mischverkehr) beseitigt werden können. Trotz großer Fortschritte in der Steuerungstechnik sind für den ÖPNV in vielen Situationen weiterhin infrastrukturelle Lösungen wie eigene ÖPNV-Trassen oder Rückstauräume in Kombination mit LSA-Beschleunigung erforderlich.

Die Folge: höherer Ressourcenbedarf im ÖPNV

In der Praxis zeigt sich, dass neue verkehrspolitische Abwägungen, Standards und Rechtsvorschriften aus Sicht des straßengebundenen ÖPNV Chancen darstellen können (z. B. autoarme Innenstädte,

Wegfall von Parkstreifen für Radverkehr), sich aber überwiegend problemverstärkend auswirken. Abwägungsprozesse können – trotz der grundsätzlich wohlwollenden und unterstützenden Befassung mit dem ÖPNV – zu Verschlechterungen führen. Damit geht ein schleichender steigender Ressourcenbedarf für Fahrzeuge, Personal und Betriebshöfe einher – ohne Nutzen für die Fahrgäste.

ÖPNV und aktive Mobilität gemeinsam stärken

Ein Widerstand des ÖPNV gegen Tempobeschränkungen oder gar Beschränkungen des Radverkehrs ist aber – selbst mit Verweis auf hohe Kosten und mögliche Angebotseinschränkungen – argumentativ nur begrenzt vermittelbar („ÖPNV als Schutzschild des Autoverkehrs“) bzw. es stehen dem legitime Ansprüche wie Sicherheitsaspekte oder Komfort insbesondere des Fuß- und Radverkehrs gegenüber. Wo immer möglich, ist aber darauf zu drängen, die Koexistenz einer Förderung der aktiven Mobilität und des ÖPNV zu verbessern und dabei möglichst viel für den ÖPNV herauszuholen.

Dabei ist zu bedenken, dass das Verkehrsmanagement von Stadtstraßen in der Verantwortung der Kommunen liegt, die auch Aufgabenträger des ÖPNV sind. Auf der Praxisebene erfordert ein verkehrspolitisches Gegenhalten deshalb Fingerspitzengefühl und findet insbesondere bei den VDV-Mitgliedsunternehmen vor Ort statt.

Informieren, vernetzen und austauschen mit der kommunalen Fachebene

Durch Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit der VDV-Akademie (z. B. „Tagung zur Mobilitätswende“ oder „Beschleunigungsseminare“) findet ein Austausch mit den Kommunen statt. Darüber hinaus werden in VDV-Broschüren das Know-how der Fachkolleginnen und -kollegen zusammengetragen und gute Argumente anschaulich vermittelt. Es liegen beispielsweise VDV-Broschüren vor zum Tempo 30 („Mobilitätswende stadtverträglich gestalten“), zur Lichtsignalsteuerung („Clevere Ampeln für Busse & Bahnen“), zu Bussystemen („Städtische Schnellbussysteme“) oder zu Entscheidungs- und Kommunikationsmitteln („Städtische Bahnprojekte besser umsetzen“). Weitere Informationen finden sich auf einer VDV-Themenseite: <https://www.vdv.de/handlungsoffensiven-fuer-die-mobilitaetswende.aspx>

In der Bearbeitung sind weitere Broschüren u. a. zum qualifizierten Mischverkehr und zur dynamischen Straßenraumfreigabe, zu Änderungsvorschlägen zum Straßenverkehrsrecht, zu erforderlichen Fahrbahnbreiten für einen behinderungsfreien Linienbusverkehr oder zu den Herausforderungen des Stadt-Umland-Verkehrs.

Normen mitgestalten und Forschungsarbeiten begleiten

Ein weiteres Hauptaugenmerk liegt darin, sich bei der Erstellung von Richtlinien der For-

schungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die für den kommunalen Fachplanenden verbindlich sind, aktiv einzubringen, um die Belange des ÖPNV „auf der langen Linie“ bestmöglich zu verankern.

Mit den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) befindet sich das technisch maßgebende Regelwerk in der Überarbeitung. Diese erfolgt gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen der Mitgliedsunternehmen im RAST-Ausschuss, in dem verfassenden Redaktionsteam sowie im Spiegelgremium „Anlagen des ÖPNV“, um die Belange des Linienverkehrs einbringen zu können. Das gilt auch für die Neufassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). Die Normungsarbeit stützt sich dabei auf das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) des BMDV, dem gemeinsamen Forschungsprogramm mit dem BMDV und dem Ressortforschungsprogramm des BMDV. Richtungsgebende Forschungsprojekte werden dabei durch die Mitarbeit in den projektbegleitenden Beiräten unterstützt, beispielsweise zu innerörtlichen Verkehrsnetzen, zu Temporeduzierungen oder zur Bewertung der Verkehrsabläufe des ÖPNV.

Umweltverbund funktioniert nur mit dem Rückgrat ÖPNV

Die Vielzahl an Aktivitäten unterstreicht, dass vieles in Bewegung ist. Planerisch sind mehr denn je integrierte Konzepte über alle Verkehrsträger hinweg gefragt, die auch deren Vernetzung berücksichtigen. Ziel ist eine integrierte Planung von Verkehr mit einer Gleichbehandlung der Verkehrsträger des Umweltverbunds unter Anerkennung ihrer jeweiligen Stärken und Grenzen – weshalb dies auch bei den notwendigen Abwägungsprozessen unterschiedliche Priorisierungen bedeuten kann. So kann entschlossen „an einem Strang“ gezogen werden, um das Verkehrsaufkommen verstärkt auf den Umweltverbund zu verlagern. Damit dabei Investitionen in Infrastrukturen und in Verkehrsangebote des öffentlichen Verkehrs optimal zu den klima- und stadtpolitischen Zielen beitragen können, wird es nicht ausreichen, nur negative Wechselwirkungen bei der Umgestaltung zu vermeiden (z. B. bei zu einseitiger Fokussierung auf den Radverkehr), vielmehr müssen auch Konzepte für eine verlässliche und eine vor allem gegenüber dem MIV konkurrenzfähige Reisezeit im öffentlichen Verkehr „mitgedacht“ werden. Daran arbeiten wir auch weiterhin mit Nachdruck!

Dr. Volker Deutsch

Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement

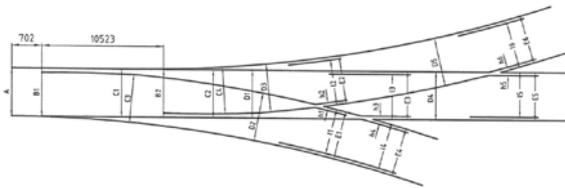
T 0221 57979-130

deutsch@vdv.de

Die Schieneninfrastruktur für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und die Straßenbahnen nach BOStrab ist ein wichtiger Baustein für den Erfolg der Verkehrswende.

Eisenbahn

Im Ausschuss für technische Fragen der Eisenbahninfrastruktur (ATEI) wurden durch den UA 1 die inhaltlichen Arbeiten zur Aktualisierung des Weichenhandbuchs für Weichen mit Vignolschienen im Eisenbahnbereich weitgehend abgeschlossen. In den kommenden Monaten wird die Endredaktion durchgeführt und anschließend die Abstimmung mit den Gremien begonnen.



Die Überarbeitung der NE-Kreuzungsrichtlinien wurde im UA 2 des ATEI begonnen. Da die Aufgabe sehr umfangreich ist, wurde externe Unterstützung eingebunden. In einem ersten Schritt soll die Kreuzungsrichtlinie für Telekommunikationsleitungen aktualisiert werden. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Synergien zu den entsprechenden Regelwerken der DB AG bestehen. Auf den gewonnenen Erfahrungen aufbauend werden anschließend die weiteren Kreuzungsrichtlinien aktualisiert.

Im Zusammenhang mit den Vorbereitungen für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die den infrastrukturseitigen Aufwand bei der geplanten Einführung überschläglich ermitteln wird. Hier wird es in einem ersten Schritt um die erforderlichen Anpassungen und Änderungen an den Gleisabschlüssen gehen.

Straßenbahn

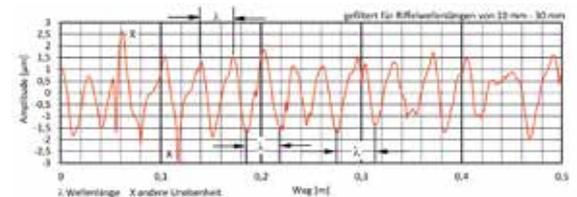
Im ABB konnten die Arbeiten für die Aktualisierung der VDV-Schrift 154 „Geräusche von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nach BOStrab“ in der ausschussübergreifenden Arbeitsgruppe abgeschlossen werden.

Diese VDV-Schrift soll den Praktikern aus Planung, Bau und Betrieb ohne umfangreiches Literaturstudium eine Übersicht über die wesentlichen schalltechnischen Fragestellungen, die im schienengebundenen Nahverkehr auftreten, bieten.

Schwerpunktmäßig wird auf folgende Punkte eingegangen:

- Entstehung von Geräuschen,
- Grenzwerte für Geräuschimmissionen,
- Empfehlungen für Pegelhöchstwerte in Fahrzeugausschreibungen (Lastenhefte),
- Messung und Berechnung von Geräuschemissionen und -immissionen,
- Maßnahmen zur Geräuschminderung am Fahrzeug und am Fahrweg.

Diese VDV-Schrift befasst sich mit den Geräuschen, die das Fahrzeug und die Wechselwirkung zwischen Fahrzeug und Fahrweg betreffen. In erster Linie werden Geräuschemissionen behandelt. Das Umfrageverfahren wurde durchgeführt, sodass die aktualisierte VDV-Schrift nun zur Freigabe durch den ABB an den Verwaltungsrat Tram vorbereitet wird.



Ein weiteres Thema war die Erarbeitung einer VDV-Mitteilung 6603 zum Thema „Inspektionen des Oberbaus“. Die inhaltliche Arbeit konnte weitgehend abgeschlossen werden. Nun erfolgt die redaktionelle Schlussbearbeitung zur Vorbereitung der Freigabe.

Peter Schollmeier

Bahnbau

T 0221 57979-137

schollmeier@vdv.de

Die Mobilitätsdatenverordnung und die Anwendung in der Praxis

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Inkraftsetzung der konkretisierenden Mobilitätsdatenverordnung (MDV) wurden im Jahr 2021 rechtliche Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten durch die Verkehrsunternehmen neu geschaffen. Wie hiermit in der Praxis effizient umgegangen werden kann, ist in der VDV 7054 erläutert.

Eine der großen gesellschaftlichen Herausforderungen sind der Klimaschutz und die damit verbundene Verkehrswende. Dem ÖPNV als Rückgrat einer klimafreundlichen intermodalen Mobilität kommt dabei eine besondere Bedeutung und Verantwortung zu. Um eine nachhaltige Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen, muss die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht werden. Grundlagen hierfür sind neben einer hohen Zuverlässigkeit der Mobilitätsdienste strukturierte, koordinierte, einheitliche und qualitativ hochwertige Mobilitätsdaten und -informationsdienste.

Die bundesweite Integration und Konsolidierung der aktuellen Fahrplandaten erfolgt dann über den DELFI e. V., in dem die Betreiber der Landesauskunftssysteme zusammenarbeiten. Der Gesetzgeber unterstützt diesen effizienten Prozess ausdrücklich, indem er den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit einräumt, Erfüllungsgehilfen für die Datenbereitstellung zu benennen. Seit 2020 liefert der DELFI e. V. den bundesweiten ÖPNV-Fahrplan über das OpenDataPortal (www.opendata-oepnv.de) an den NAP. Dabei werden die nationalen Fahrplandatenformate zentral in das in der VDV 462



Das novellierte PBefG konkretisiert – unter Berücksichtigung des europäischen Rechtsrahmens – mit der MDV nun die Bereitstellung von Mobilitätsdaten durch die Verkehrsunternehmen. Die MDV wurde erstmals im Jahr 2021 veröffentlicht und im Jahr 2022 in kurzen Abständen erweitert. Zunächst wurden statische Daten wie Fahrplansolldaten und später dynamische Daten zur Fahrplanlage und Fahrzeugauslastung sowie Infrastrukturdaten in den Bereitstellungskatalog aufgenommen.

Die Verkehrsunternehmen müssen die geforderten Daten zentral an einem nationalen Zugangspunkt (National Access Point, NAP) übermitteln. Dabei sind Datenformate zu verwenden, die in europäischen Normen festgelegt sind. Viele der benötigten Daten werden seit geraumer Zeit von den Verkehrsunternehmen untereinander über die Verkehrsverbünde für die regionalen und landesweiten Auskunftssysteme und die zugehörigen Datendreh scheiben (siehe VDV 7022) ausgetauscht. Dabei werden die Daten täglich durch die Verkehrsverbünde zusammengeführt, um den Fahrgästen eine qualitativ hochwertige Fahrplan- und Betriebsauskunft zur Verfügung stellen zu können.

beschriebene europäische Format konvertiert. Dies vermeidet Mehraufwand und Kosten bei den Verkehrsunternehmen sowie Datenkonflikte in qualitativer und quantitativer Hinsicht aufseiten des NAP und der Nutzer.

Der VDV-Ausschuss für Kundenservice, -information und -dialog K3 hat diese Anforderungen und prozeduralen Zusammenhänge in der VDV-Mitteilung 7054 „Umsetzung der Mobilitätsdaten-Verordnung in der Praxis – Aktueller Status, Ausblick & Antworten auf häufig gestellte Fragen“ beschrieben und im Februar 2022 veröffentlicht. Die VDV 7054 (<https://knowhow.vdv.de/documents/7054/>) bietet damit den Verkehrsunternehmen und -verbänden eine praxisorientierte Orientierung im Umgang mit den Anforderungen des PBefG und der MDV.

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

Informationen zur Besetzung der ÖPV-Fahrzeuge erheben und weitergeben

Die automatische Zählung von Fahrgästen für die Planung oder Entgeltzuscheidung wird seit Langem praktiziert und in VDV-Schriften beschrieben. Im Zuge von Corona-Abstandsregeln, hohem Fahrgastaufkommen und steigenden Erwartungen an die Fahrgastinformation gewinnt die Weitergabe und Präsentation von tatsächlichen oder prognostizierten Informationen zur Besetzung der Fahrzeuge an Bedeutung.

Für die dem Fahrgast übermittelte prognostizierte Auslastung der Fahrzeuge müssen Daten aus verschiedenen Quellen berücksichtigt werden:

- die aktuelle, durch verschiedene Erfassungseinrichtungen (Sensoren an Fahrzeugen oder Systeme zur automatischen Fahrgastzählung) festgestellte Auslastung,
- historische Informationen zur Auslastung (Statistiksysteme),
- Verbindungsabfragen und Ticketkäufe und Reservierungen (Nachfrage des Angebotes, Buchungssysteme),
- aber auch externe Informationen wie Wetterlage und -prognosen oder Großveranstaltungen (z. B. Konzerte, Fußballspiele).

Dies beleuchtet die im Jahr 2022 veröffentlichte VDV-Mitteilung 4028:

Je nach Quellsystem müssen diese über verschiedene Wege übertragen, zusammengefasst und (vor-)verarbeitet werden, bevor sie als Auslastungsinformation bzw. -prognose über geeignete Schnittstellen (in diesem Fall Schrift VDV 454) bereitgestellt werden können.

Informationsquelle automatische Fahrgastzählung in den Fahrzeugen

Die fahrzeugseitigen Fahrgastzählssysteme (AFZS) dienen vorrangig der Fahrgastzählung zur Nachfrageermittlung und damit zur Verkehrsplanung oder Einnahmenaufteilung. Darüber hinaus können sie aber auch zur Ermittlung von Belegungs- und Auslastungsinformationen in Echtzeit verwendet werden.

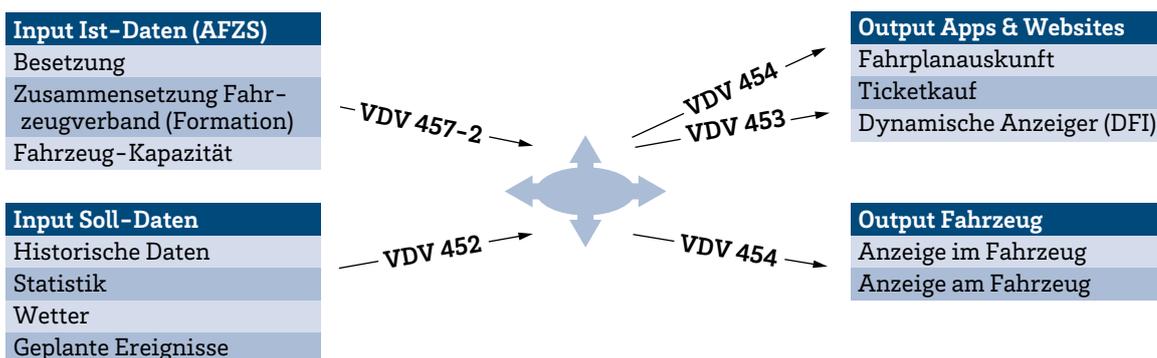
Für die Nachfrageermittlung wird in den Fahrzeugen die Anzahl der Ein- und Aussteiger erfasst

und je Halt, ergänzt um Zeit-, Orts- und Statusinformationen, mit der Rohdaten-Schnittstelle 457-2 (mit der bereits seit 2018 definierten Passenger-CountingMessage) an die landseitigen AFZ-Hintergrundsysteme übertragen.

Auf Basis der kontinuierlich an den Außen- und Übergangstüren gezählten Ein- und Aussteiger kann eine Ermittlung von Belegungs- und Auslastungsinformationen in den Fahrzeugen erfolgen. Diese können am Fahrzeug angezeigt werden, um den Fahrgästen eine Orientierung für den Einstieg zu geben und in schnellem Rhythmus (z. B. nach jeder Haltestelle) an ein Hintergrundsystem übertragen werden. Diese Datenübertragung beschreibt die 2022 veröffentlichte Version 2.0 der Rohdaten-Schnittstelle 457-2 (OccupancyMessage).

Auslastungsprognose in den Solldaten

Das Hintergrundsystem berücksichtigt vor der Übermittlung der Belegungs- und Auslastungsinformationen an die Fahrplanauskunftssysteme oder die dynamische Anzeige auf dem Bahnsteig weitere Informationen. So können in der Fahr- und Dienstplanung Erfahrungswerte hinsichtlich der Belegung aus der Vergangenheit, z. B. aus Verkehrszählungen vergangener Perioden oder städtischen Veranstaltungskalendern, tages- oder fahrtspezifisch hinterlegt sein. Diese Informationen sollten nachfolgenden Auskunftssystemen zur Verfügung gestellt werden, damit diese abgeglichen und angereichert mit Informationen aus anderen Quellen dem Fahrgast präsentiert werden können. Die Übertragung wurde 2022 in der erweiterten Version der VDV-Schrift 452 „Standardschnittstelle Liniennetz/Fahrplan“ definiert.



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

Digitalisierung der Prozesse als eine Maßnahme zum Wissensmanagement und zur Wissenserhaltung

Die Automatisierung von Prozessen ist aufgrund des demografischen Wandels und des damit verbundenen Fachkräftemangels für die Verkehrsunternehmen essenziell. Ein wesentlicher Grundpfeiler der Automatisierung ist die Digitalisierung, welche wiederum ohne die Gewinnung und Verarbeitung von Daten nicht zu realisieren ist. Daher sind Prozesse zu digitalisieren und Personal zu entwickeln.

Warum Automatisierung?

Durch den vor uns liegenden Renteneintritt der geburtenstarken Jahrgänge werden wir in den kommenden Jahren einerseits sehr viel über die Jahre erworbenes Erfahrungswissen verlieren und andererseits den Verlust dieser „tragenden Schultern“ über die künftigen Berufseinsteiger nicht kompensieren können. Verstärkend kommt hinzu, dass wir als Branche den Beitrag zur Mobilitätswende nur stemmen können, wenn wir mehr Verkehrsangebote bereitstellen. Aus dem Dilemma „mehr Leistung auf weniger Schultern“ kommen wir nur heraus, wenn wir die Tätigkeiten, die automatisierbar sind, künftig nicht mehr manuell, sondern „maschinell“ – sowohl durch Maschinen, aber ggf. auch durch Computerprogramme – durchführen lassen.

Warum Digitalisierung?

Eine wesentliche Voraussetzung zur maschinellen Durchführung von Tätigkeiten ist, dass die damit verbundenen Prozesse eindeutig definiert sind (eine Maschine arbeitet nach fest vorgegebenen Regeln), aber auch, dass die Informationen (bei mehreren am Prozess Beteiligten) in einer Form vorliegen, die maschinell verarbeitet werden kann. Dies ist nur dann gegeben, wenn die Information digital vorliegt und anschließend entsprechend verarbeitet werden kann.

Da die Hauptmotivation sowohl der Automatisierung als auch der Digitalisierung am Ende die Reduktion benötigter Arbeitskraft ist, sollten sowohl die Prozessdigitalisierung als auch die Informationsweitergabe vom Zielgedanken einer Vereinfachung und Vereinheitlichung, sprich einer Standardisierung, getragen sein. Hierbei geht es nicht mehr um Rationalisierung im Sinn von Stellenabbau, sondern um die Aufrechterhaltung unserer Dienstleistungen.

Der betriebliche Datenbroker

Diesem Gedanken einer Standardisierung sowohl der Prozesse als auch der Informationsweitergabe wird aktuell im Rahmen der Arbeiten rund um die VDV-Schriftenreihe 435 („Internet of Mobility“) Rechnung getragen. Leitgedanke dieser Arbeiten ist die digitale Bereitstellung und Weitergabe aller für das Unternehmen relevanten Informationen an

einer zentralen Stelle – dem sogenannten Datenbroker. Dieser wird dabei so konzipiert, dass damit sowohl die gegenwärtigen Prozesse abbildbar sind als auch künftige Prozesse und ein damit verbundener Datenaustausch einfach integrierbar wird. Das aus dem Umfeld des „Internet of Things“ (IoT) stammende Konzept des Datenbrokers basiert dabei auf einer Entkopplung von Datenproduzenten und -konsumenten.

Daten als Grundlage

Trotz dieser Entkopplung können die Datenkonsumenten natürlich ihrer eigentlichen Aufgabe nur nachkommen, wenn sie die dafür benötigten Daten innerhalb des Brokers auch zur Verfügung gestellt bekommen. Daher bedarf es eines intensiven unternehmensweiten Austausches darüber, welche Daten für Folgeprozesse in entsprechender Qualität benötigt werden. Im Rahmen der Arbeiten zur VDV-Schrift 238 entstand dabei bspw. eine umfangreiche Liste über die Fahrzeugdaten von Bussen, welche innerhalb eines Unternehmens vom Einkauf über die Personal- und Fahrzeugdisposition bis hin zur Werkstatt und der Fahrgastinformation gegenwärtig benötigt werden.

Die Frage der Dateneigentümerschaft

Bei diesen Fahrzeugdaten handelt es sich um sog. Maschinendaten, bei denen es keine klare und eindeutige gesetzliche Regelung gibt, wem die Rohdaten von Maschinen final gehören. Vor diesem Hintergrund ist es umso wichtiger, dass die Verkehrsunternehmen die Rechte sowohl zur Nutzung als auch zur Weitergabe aller durch ihre Prozesse entstehenden Daten im Blick haben und schon bei der Beschaffung von Systemen bilateral regeln, wem die Daten gehören und wer diese für welche Zwecke nutzen darf.

Dirk Weißer

Betriebliche Digitalisierung: Dezentrale Systeme
T 0163 57979-77
weisser@vdv.de

Brandschutz in Betriebshöfen für Linienbusse

Die neue VdS-Schrift 0825 „Brandschutz in Betriebshöfen für Linienbusse“ und die aktualisierte VDV-Schrift 825 „Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten beim Einsatz von Linienbussen mit sauberen und/oder emissionsfreien Antrieben“ wurden veröffentlicht.

GDV-Projektgruppe zur Erstellung der VdS-Schrift 0825 „Brandschutz in Betriebshöfen für Linienbusse“

Das Thema „Brände in Busbetriebshöfen“ wurde im Rahmen einer Sitzung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) von der Kommission Sachversicherung – Schadenverhütung beraten und es wurde beschlossen, dieses Thema in einer Projektgruppe aus der Sicht der Schadenverhütung näher zu beleuchten und die Erkenntnisse in einem Merkblatt zu veröffentlichen. Daher wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus ca. 25 Vertretern aus GDV-Mitgliedsunternehmen, der AGBF (Bauaufsicht), aus Feuerwehren, Herstellern von Brandschutzanlagen, Sachverständigen, Vertretern der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e. V. (vfdB) und des VDV, gegründet. Das Ziel bestand darin, für den Brandschutz in Busbetriebshöfen praktikable und umsetzbare Maßnahmen zur Schadenverhütung zusammenzustellen. Dabei wurden auch die Aspekte des Sachschutzes, des Schutzes vor Betriebsunterbrechungen sowie des abwehrenden Brandschutzes behandelt. Der Fokus wurde jedoch nicht allein auf E-Busse gelegt, sondern es wurde der gesamte Betriebshof betrachtet. Als Basis für die GDV/VdV-Publikation wurden auch Teile des aktuellen Entwurfs der VDV-Schrift 825 „Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten beim Einsatz von Linienbussen mit sauberen und/oder emissionsfreien Antrieben“ herangezogen.

Die kürzlich veröffentlichte VdS-Schrift 0825 „Brandschutz in Betriebshöfen für Linienbusse“ ist abrufbar im Webshop des VdS unter <https://shop.vds.de/>.

VDV-Arbeitsgruppe zur Aktualisierung der VDV-Schrift 825 „Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten beim Einsatz von Linienbussen mit sauberen und/oder emissionsfreien Antrieben“

Die fortlaufende technische Weiterentwicklung, die steigende Systemkomplexität und die weitergehenden Herausforderungen aus Antriebs- und Verkehrswende sowie die gestiegenen und neuartigen Anforderungen an den Brandschutz machten die Anpassung der im November 2020 veröffentlichten VDV-Schrift erforderlich. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse bei der Bewertung der

Brände von Fahrzeugen in Busbetriebshöfen wurde bei dieser Aktualisierung das Thema „Brandschutz“ ausführlich betrachtet. Dabei wurden auch folgende Punkte mit aufgenommen: Erstellung von Notfallkonzepten, organisatorische Maßnahmen im Gefahren- und Brandfall, fahrzeugseitiger Brandschutz, Einsatz von Brandmelde- und Brandbekämpfungsanlagen, baulicher Brandschutz, Brandschutzkonzepte, vorbeugender Brandschutz, Einteilung in Brandabschnitte, besondere Maßnahmen bei Fahrzeugen mit Wasserstoffbrennstoffzelle, feuerwehrgerechte Gestaltung von Betriebshöfen, Notabschaltung von Infrastruktur, Brandschutz in der Ladeinfrastruktur, Schulung von Rettungs- und Hilfskräften, Störungs- und Notfallmanagement sowie das Business Continuity Management (BCM).

Das Ziel dieser Schrift besteht darin, den Verkehrsunternehmen einen ausführlichen Leitfaden bei der Einführung bzw. der Ausweitung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, insbesondere bei der Anpassung von Prozessen, der Infrastruktur, der Betriebs- und Instandhaltungskonzepte sowie auch der Personalqualifikation, zur Verfügung zu stellen. Gleichfalls wird auch der Mischbetrieb von Dieseln und Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im Zuge der schrittweisen Technologieumstellung betrachtet.

Die kürzlich veröffentlichte VDV-Schrift 825 „Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten beim Einsatz von Linienbussen mit sauberen und/oder emissionsfreien Antrieben“ ist abrufbar unter: <https://knowhow.vdv.de/documents/825/>.

Bei der Einführung von Bussen mit alternativen Antrieben im Rahmen von Neu- und Umbauten von Betriebshöfen ist es nötig, alle Aspekte des Brandschutzes neu zu betrachten und zu behandeln. Wir laden Sie ein, Ihre Erfahrungen weiterhin mit uns zu teilen, damit wir unsere VDV-Empfehlungen im Einklang mit den neuen Anforderungen weiterentwickeln können.

Wolfgang Reitmeier

Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten
M 0163 57979-39
reitmeier@vdv.de

Führen die Anforderungen an Euro 7/VII direkt zur Elektromobilität?

Begünstigt die EU-Kommission mit ihren Forderungen im Gesetzesentwurf für den Emissionsstandard Euro 7/VII die Umstellung vom Verbrennungsmotor hin zum rein elektrischen Antrieb?

Zur Erreichung der von der Europäischen Union gesteckten Klimaziele veröffentlichte die EU-Kommission am 10. November 2022 ihren Gesetzesvorschlag zum Emissionsstandard Euro 7/VII. Die darin festgeschriebenen Grenzwerte würden die bisher geltenden Abgasverordnungen Euro 6/VI ersetzen und für alle neu verkauften Kraftfahrzeuge in der EU gelten: für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab 1. Juli 2025 sowie ab 1. Juli 2027 für schwere Nutzfahrzeuge.

Zielsetzung der EU:

Vereinfachung und verbesserte Kontrolle

Inhalte sind neben einer Vereinfachung der bisherigen Emissionsnormen und der Bereitstellung neuer Schadstoffgrenzwerte gleichfalls eine verbesserte Kontrolle der realen Emissionen durch Messungen der Verbrauchs- und Emissionswerte mittels Onboard-Kraftstoff- und -Energieverbrauchsmessung (OBFCM) bzw. Onboard-Emissionsmessungen (OBM) im Realbetrieb. Für schwere Nutzfahrzeuge werden erstmals Grenzwerte für Lachgas (N₂O) und Formaldehyd festgesetzt und ein neuer Grenzwert für Kohlenwasserstoffe eingeführt.

Grenzwerte liegen vor, aber wie sind diese zu erreichen?

Auffällig ist, dass die EU-Kommission hier in vielen Bereichen Grenzwerte vorlegt, sich über die Prüfmethode jedoch ausschweigt. Hier muss dringend Klarheit geschaffen werden, damit entsprechend stabile und sichere Prüfverfahren entwickelt werden können. Zum Beispiel bei Abgasmesssystemen. Derzeit gibt es kein PEMS-Messsystem, welches den geforderten Grenzwert von 90 mg/kWh zuverlässig erfassen kann. Gleiches gilt für die Sensortechnik, die zur Energieverbrauchs- und Emissionsmessung benötigt wird und bisher nicht vorhanden ist. Auch im Bereich der Bremsemissionen muss zügig eine Prüfmethode definiert werden. Weiterhin enthält der aktuelle Entwurf die Forderung der Einhaltung aller Emissionsgrenzwerte in allen Fahrsituationen, sodass für eine rechtssichere Auslegung die maximalen Anforderungen umgesetzt werden müssen. Hierdurch erhöhen sich die Fahrzeugkosten deutlich. Die Forderungen nach einer Datenbereitstellung der Kraftstoff- sowie Energieverbräuche und der Emissionswerte passen zu den Forderungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nach einem direkten Zugriff auf Fahrzeugdaten durch die Betreiber.

In vielen Bereichen gibt es noch Klärungsbedarf, da zwar Grenzwerte vorliegen, jedoch nicht die dafür notwendigen Prüf- und Messmethoden, was die Entwicklung und Implementierung von selbigen oder auch der Fahrzeugtechnik und deren Homologation verzögert bzw. eine Umsetzung bis 1. Juli 2027 fraglich erscheinen lässt. Weiterhin stellt sich die Frage nach dem finanziellen Aufwand einer solch komplexen Entwicklung und deren Reinvestition. Eine Erhöhung des Anschaffungspreises für Dieselbusse scheint die logische Konsequenz. Damit wäre gleichfalls ein wichtiges Ziel der EU-Kommission, auch weiterhin erschwingliche Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen und die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu stärken, verfehlt. Ebenso der Verband der Automobilindustrie (VDA) sieht mit dem bisherigen Entwurf eher das Gegenteil eintreten, da außerhalb von Europa andere Konzepte verfolgt werden und ein Export dieser Technologie eher unwahrscheinlich scheint.

Bei all dem drängt sich die Frage auf, ob sich Hersteller diesem Entwicklungsaufwand und der damit einhergehenden finanziellen Belastung sowie dem Risiko der Reinvestition aussetzen oder ob sie ihre Ressourcen nicht auf die Entwicklung von rein elektrischen Antrieben konzentrieren. Auch für Betreiber von Busflotten stellen diese Anforderungen ein hohes Verfügbarkeitsrisiko dar. Der deutlich verkürzte Zeitraum zur Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge wird zu einer organisatorischen und finanziellen Überforderung der Kommunen, Hersteller, Energieversorger und Betreiber führen. Der Grüne Deal gibt deutliche Rahmenbedingungen vor, die durch untergeordnete Gesetze und Verordnungen nicht ausgehebelt werden sollten. Gut gemeint ist nicht immer gut gemacht. So könnte die EU-Kommission – ungewollt? – zum vorzeitigen Aus des Verbrennungsmotors beitragen.

Daniel Busse
Kraftfahrwesen
T 0221 57979-192
busse@vdv.de

Zukunftsorientierte Fahrzeuginstandhaltung bei knappen Personalressourcen

Die Debatte um den zukünftigen Ressourceneinsatz bei der Fahrzeuginstandhaltung ist von Begriffen wie „Fachkräftemangel“ und „Digitalisierung“ geprägt. Leider sind die Begriffe zu unscharf, um Lösungen für das eigentliche Problem aufzuzeigen.

Die Branche ist derzeit – wie so viele andere – von Personalknappheit betroffen, auch die Fluktuation hat zugenommen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die klassischen Berufsbilder gewandelt haben, die Komplexität hat deutlich zugenommen – die klare Trennung zwischen „Mechanik“ und „Elektrik“ ist verschwunden. Gleichzeitig nimmt der Anteil höherer Bildungsabschlüsse zu, sodass in den technisch-gewerblichen Bereichen weniger Ausbildungs- und Arbeitsplätze besetzt werden können.

Auswirkungen auf die Branche

Für die Verkehrsbetriebe bedeutet dies in vielen Fällen, dass Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die das Renteneintrittsalter erreicht haben, mit ihrem Wissen und ihren Kompetenzen nicht mehr zur Verfügung stehen und zum Austrittszeitpunkt kein jüngeres Personal deren Wissen übernehmen und umsetzen kann. Verlust von Know-how ist somit vorprogrammiert, die einzelnen Betriebe können sich aus Kostengründen aber keine aufwendigen Schulungen für Neueinsteiger leisten.

Als „Lösung“ wird dann gerne eine tiefgreifende Digitalisierung ins Spiel gebracht, oft aber bleibt die Sprache bei diesem Modewort stehen. Denn „die“ Digitalisierung gibt es nicht. Mit dem Begriff wird vage umrissen, dass programmierbare, digitale Steuergeräte mittlerweile allgegenwärtig sowie preiswert sind und eine komplexe Steuerung, Überwachung und Diagnose möglich ist. Dass auch die Sensorik den gleichen Weg eingeschlagen hat, potenziert die Möglichkeiten.

Eine Bestandsaufnahme: Straßen-, Stadt- und U-Bahnfahrzeuge sind heute mit einer komplexen Leittechnik und einer Vielzahl von Sensoren ausgestattet, was vor 20, 30 Jahren nicht zuletzt an hohen Kosten gescheitert wäre. Selbst Steuergeräte für die Beleuchtung sind heute mit einem programmierten Controller ausgestattet – bei einem Preis von 2 Euro für den Controller-Chip ist eine konventionell aufgebaute Steuerung teurer. Gerade in der Mess- und Prüftechnik können heute mehrere Messstellen gleichzeitig überwacht und vor allem direkt aufgezeichnet werden. Trotz diverser Schwierigkeiten, die heute mit der Zuverlässigkeit softwaregesteuerter Systeme bestehen, lohnt sich der Einsatz.

Blick in die Zukunft – Lösungen

Gerade in der Instandhaltung offenbart sich die missliche Personalsituation. Nach Instand-

haltungsmaßnahmen müssen Fahrzeuge auf Herz und Nieren geprüft werden, bevor sie wieder zum Einsatz kommen. Je intensiver die Prüfung, desto mehr (Personal-)Aufwand muss betrieben werden. Ohne Unterstützung durch moderne digitale Systeme zerfallen solche Prüfungen in viele Einzelaktionen, die dann aufwendig dokumentiert werden müssen. Neben der Fehleranfälligkeit geht auch oft der Systemgedanke verloren. Gerade für sicherheitsrelevante Systeme gibt es Dokumentationspflichten, gerichts-feste Nachweise sind erforderlich. Hier bietet sich der Einsatz spezialisierter Prüfmittel an, mit denen mehrere Messstellen gleichzeitig und von einer Prüfperson überwacht und aufgezeichnet werden können. Dies erlaubt ein rationelles und sicheres Überprüfen von Fahrzeugen, durch die digitale Erfassung wird die Dokumentation korrekt und konsistent erstellt. Dass dafür höher qualifiziertes Personal („Jobenrichment“) benötigt wird, könnte zukünftig die entsprechenden Tätigkeiten attraktiver für gut ausgebildete Fachkräfte machen.

Wo ist der Haken? Die angesprochene Technik erscheint derzeit als „teuer“ für den einzelnen Betrieb und bedarf intensiver Einarbeitung mit – wie gesagt – qualifiziertem Personal. Gerade kleinere und mittlere Betriebe haben ad hoc diese Mittel nicht, obwohl langfristig ein deutlicher Bedarf besteht, den Betrieb weiterhin rationell führen zu können. Des Weiteren ist ein enger Austausch mit der Zulieferindustrie erforderlich, damit individuelle Anforderungen an solche Test- und Prüfsysteme gebündelt werden können, um diese dann kosteneffektiv in den Betrieben einführen zu können. Mit dieser Perspektive kann „Digitalisierung“ mit Leben gefüllt werden und gelingen.

Christoph Hessel

*Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen,
Standseilbahnen*
T 030 399932-23
hessel@vdv.de

Verkehrswende, Energiekrise und demografischer Wandel – weitere Steigerung der Nachhaltigkeit im ÖV

Die aktuelle Zeitenwende wird durch Corona, die Energiekrise und den demografischen Wandel geprägt. Der Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE) stellt sich den daraus resultierenden Herausforderungen, nachhaltige Lösungen für Energieeffizienz zu schaffen und Fachpersonal auszubilden.

Die aktuellen Arbeiten des Ausschusses für Elektrische Energieanlagen (AEE) werden von zwei aktuellen Themen erheblich beeinflusst:

- Energiekrise
- Demografischer Wandel

Energiekrise

Die Energiekrise in Deutschland beeinflusst die VDV-Mitgliedsunternehmen außerordentlich. Neben der Verteuerung des Energiebezugs wurden seitens der Politik unterschiedliche Instrumente zur langfristigen Subventionierung und eine zeitlich begrenzte Energiepreisbremse eingeführt. Konkret haben sich die Energiekosten 2022 mehr als verdoppelt; die sog. Strom-/Gaspreisbremse soll die Auswirkungen für 2023 abfedern.

Das seit einigen Jahren aktive Arbeitsteam „Steuer- und Energierecht“ ist dem Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE) angegliedert. Darin arbeiten auch die mit der Materie befassten hauptamtlichen VDV-Juristen mit. Es bietet eine ausgezeichnete Plattform zum gegenseitigen fachlichen Austausch und ist eine hervorragende Informationsquelle, um die Energiekrise gemeinsam zu bewältigen.

Unter anderem hat dieses Arbeitsteam den zuständigen Entscheidungsgremien Vorschläge

unterbreitet, wie die Folgen der Energiekrise für die Verkehrsunternehmen so weit wie möglich abgemildert werden können.

Auf europäischer Ebene wurden im Rahmen des Programms „Fit for 55“ Subventionen für elektrische Energie für E-Mobilität beschlossen und in deutsches Recht in Form von steuerlichen Befreiungen bzw. Rückerstattungen umgesetzt.

Maßnahmen zur Energieeinsparung

Die Energieeinsparverordnungen der Bundesregierung haben Einfluss auch auf die VDV-Mitgliedsunternehmen. Die vom Verwaltungsrat „Tram“ gebildete Arbeitsgruppe „Energieeffizienz“ hat im November 2022 ein Positionspapier zu kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zur Energieeinsparung erstellt. Im Vorfeld wurden VDV-Mitgliedsunternehmen befragt. Im Jahr 2023 folgt ein weiteres Positionspapier für mittel- bis langfristig umsetzbare Maßnahmen zur nachhaltigen Steigerung der Energieeffizienz in der Branche. Damit unterstützen die im VDV organisierten Verkehrsunternehmen in einem erheblichen Maß das Ziel der Bundesregierung, Energie einzusparen.

Demografischer Wandel

Der demografische Wandel wird in den folgenden Jahren noch deutlicher spürbar werden, d. h., bis 2030 werden ca. 50 Prozent der jetzigen Fachleute in den Verkehrsunternehmen in den Ruhestand treten. Um die Arbeit speziell in den elektrotechnischen Bereichen der Verkehrsunternehmen attraktiv zu gestalten, bietet der AEE schon seit Jahren Weiterbildungsmöglichkeiten in Form von Fachtagungen, Seminaren und Meisterfachgesprächen an. Um den elektrischen Fahrbetrieb im Rahmen der Verkehrswende zu erweitern, werden dringend Oberleitungsmonteure benötigt. Leider gibt es derzeit weder eine amtlich anerkannte Ausbildungsordnung noch eine entsprechende Ausbildungsstätte.

Daher werden auf Vorschlag des AEE ab 2023 unter dem Dach der VDV-Akademie auch Oberleitungsmonteure für Straßen- und Stadtbahnen ausgebildet.

Dr. Marcel Manheller
Elektrische Energieanlagen
T 0221 57979-132
manheller@vdv.de



Oberleitungsmonteure der VBK Karlsruhe im nächtlichen Einsatz bei der Reparatur einer defekten Seilschleife auf einem Turmwagen

Nachhaltigkeit in sich verändernden Zeiten der Mobilität

Neue Anforderungen an Unternehmensstrategien des öffentlichen Mobilitätssektors im Spannungsfeld der Ökonomie und der drei Säulen der Nachhaltigkeit.

Steht auf Ihrem „Fahrplan“ schon die Zukunft?

Bereits 1948 verabschiedeten die Vereinten Nationen die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, in der auch die Agenda 2030 mit ihren 17 Nachhaltigkeitszielen aus dem Jahre 2015 begründet ist. Sie legt den Grundstein der europäischen und nationalen Regulierungspolitik, die fordert, dass Nachhaltigkeit ganzheitlich gedacht werden muss. Dies umfasst alle Sektoren und beinhaltet ökologische, ökonomische und soziale Aspekte.

Die Zeichen stehen auf Wandel: Das Thema hat sowohl in der Politik als auch in den (Verkehrs-) Unternehmen, die als zentrale Akteure gesehen werden, immer weiter an Fahrt aufgenommen. Heute kann man mit Fug und Recht behaupten: „The race is on!“

Indikatoren und Datenerhebung zur Erfolgsmessung der Agendaziele

Die äußeren Rahmenbedingungen schaffen der European Green Deal, der den Übergang zu einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft sicherstellen soll, sowie die EU-Taxonomie, die Direktinvestitionen in nachhaltige Projekte und Aktivitäten lenken soll. Sie definiert eine Offenlegungspflicht mittels ESG-relevanter Daten.

Nachhaltigkeit – fit in den Begrifflichkeiten?

– European Green Deal

Der Green Deal ist zentraler Bestandteil der Klimapolitik der Europäischen Union.

Die Maßnahmen betreffen u. a. die Bereiche

- Verkehr,
- Finanzmarktregulierung (sustainable finance),
- Energieversorgung.

Er soll „uns und künftigen Generationen ein besseres und gesünderes Leben sichern“.

– „Fit for 55“ der Europäischen Kommission

Das Maßnahmenpaket zur Umsetzung des Green Deal hat ehrgeizige Ziele:

Die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren sowie ein klimaneutrales Europa bis 2050 zu schaffen.

– EU-Taxonomie

Sie dient als

- Klassifizierungsinstrument zur besseren Einschätzung, ob ein Unternehmen nachhaltig arbeitet, und

- hat eine Lenkungsfunktion: Es soll mehr Geld in nachhaltige Technologien und Unternehmen fließen.

Die Überprüfung und Darstellung des Zielerreichungsgrads von Nachhaltigkeitszielen erfolgt über die Berichtspflichten mit ihren Indikatoren bzw. Kriterien.

– ESG – die drei Säulen der Nachhaltigkeit

Unter ESG versteht man die Berücksichtigung von Kriterien aus den Bereichen Umwelt (Environmental), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance). Eine nachhaltige Verankerung in der Unternehmenskultur mittels zügiger Etablierung einer vollen Transparenz unter Berücksichtigung der ESG-Kriterien ist nicht länger nur ein „Green label“ oder ein „nice-to-have“. Sie dienen einem besseren Verständnis der gesamten Wertschöpfungskette in Unternehmen und fördern verantwortungsvolles Handeln im Sinne der Nachhaltigkeit. Hier setzen die Berichtspflichten an.

NFRD und CSR-RUG (derzeit gültig) sowie CSRD (schrittweise Umsetzung ab 2024)

Artikel 8 der Taxonomieverordnung verpflichtet Unternehmen, die in den Anwendungsbereich der bestehenden Richtlinie über die Angabe nicht finanzieller Informationen (Non-Financial Reporting Directive – NFRD) fallen, sowie Unternehmen, die in den Anwendungsbereich der zukünftigen Verordnung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) fallen, darüber zu berichten, inwieweit ihre Aktivitäten nachhaltig sind. Die Veröffentlichung der CSRD erfolgte am 16.12.2022 im Amtsblatt der EU. Die Umsetzung der europäischen Vorgaben in nationales Recht und die Koordinierung unter den beteiligten Ministerien und weiteren Institutionen liegt in der Verantwortung der jeweiligen Staaten der EU und hat innerhalb von 18 Monaten nach der Veröffentlichung zu erfolgen.

Ausschlaggebend für die Berichterstattung werden neben der Richtlinie selbst vor allem verpflichtende EU-Standards sein, die von der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) erarbeitet werden.

European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) und European Sustainability Reporting Standards (ESRS)

Die EFRAG nahm am 15. November 2022 die ESRS an, mit denen die CSRD zukünftig umzusetzen ist. Geplant ist, die Standardentwürfe in der EU-Kommission bis Mitte 2023 zu finalisieren und per

delegierter Verordnung zu verabschieden. Insbesondere hervorzuheben sind folgende Standards, die vrs. verpflichtend sein werden:

- Allgemeine Angaben zu Strategie und Governance
- Wesentlichkeitsanalyse
- Risikomanagement
- Umweltaspekte

Deutsches Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) gilt seit 01.01.2023

Die für die Kontrolle und Durchsetzung der Einhaltung der Sorgfaltspflichten zuständige Behörde ist das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), das u. a. auch umfangreiche Handreichungen und Umsetzungshilfen liefert. Über die Anforderungen für den zu generierenden Bericht nach § 10 Abs. 2 LkSG hat der VDV in der Vergangenheit bereits vielfach informiert (siehe auch Jahresbericht 2021/2022). Im Herbst bot die BEKA in Kooperation mit dem VDV einen LkSG-Workshop in Hannover an, der auf große Resonanz stieß.

Europäischer Richtlinien-Entwurf LkSG (Vorschlag v. 23. Februar 2022)

Der Entwurf wurde im Dezember 2022 vom Europäischen Rat verabschiedet; das EU-Parlament will sich bis vrs. Mai 2023 auf einen Standpunkt einigen. Die Überführung der Richtlinie in nationales Recht ist innerhalb von 2 Jahren erforderlich. Der aktuelle Entwurf ist wesentlich ambitionierter als das deutsche LkSG und beinhaltet u. a. wesentlich mehr Menschenrechtskonventionen sowie eine zivilrechtliche Haftung. Das aktuell geltende LkSG würde dann nachgeschärft werden müssen.

Bereit für überzeugende Nachhaltigkeitsarbeit?

Eine nachhaltige Unternehmensentwicklung stellt sich nicht von alleine ein. Die steigenden Berichtsanforderungen verlangen zunehmend umfangreiche Planungs-, Umsetzungs-, Informations- und Evaluationsprozesse. Für die Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Mobilitätssektors sollte Nachhaltigkeitsarbeit jedoch nicht nur als reine „Berichterstattungsfunktion“, sondern als wesentlicher Bestandteil der Unternehmensstrategie verstanden werden. Dies signalisiert den Stakeholdern, dass die Verkehrsunternehmen sich der gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen ihres unternehmerischen Handelns bewusst sind, Eigenverantwortung übernehmen und Nachhaltigkeitsprozesse durch fortlaufende Evaluierung der strategischen Ausrichtung optimieren.

Der durch diese Positionierung als „Trendsetter“ geschaffene Mehrwert in sich rasant verändernden Zeiten mit unterschiedlichsten, immer neuen Mobilitätsangeboten liegt klar auf der Hand:

- Hinzugewonnene, nicht finanzielle Informationen und (interne) Datenpunkte sind wichtige Indikatoren für innovative, nachhaltige

Geschäftsmodelle, die den Nerv aller Bevölkerungsschichten treffen

- Sicherung der Reputation als nachhaltigste Mobilitätsoption mittels Transparenz und Ehrlichkeit, welche zu einer informierten Entscheidung der Stakeholder führen
- Stärkung der Arbeitgeberattraktivität
- Verdeutlichung eines positiven Impacts von Investitionen in den öffentlichen Verkehr
- Erfüllung von Anforderungen der Kreditgeber/ Investoren und für Fördermittel

Gerade Verkehrsunternehmen haben hier multiple Gestaltungsmöglichkeiten, die gesamtgesellschaftlich gesehen für eine höhere Lebensqualität sorgen können.

Pflicht oder Kür für das C-Level-Management?

Die sich aus den Berichtspflichten ergebende Compliance sollte somit nicht lediglich als „Lizenz zum Betreiben“ gesehen werden. Eine zukunftsorientierte Unternehmensstrategie ist ohne eine unternehmensspezifische Nachhaltigkeitsstrategie nicht mehr denkbar. Dem öffentlichen Verkehrssektor bietet es die Möglichkeit, sich als Vorreiter im Klimaschutz und als Teil der Lösung durch eine echte Wertekongruenz zwischen Erfüllung von Pflicht und Kür „Wir leben Nachhaltigkeit“ zu positionieren und sich langfristigen Erfolg zu sichern.

Implementierung eines Nachhaltigkeitsmanagements – wo fange ich an?

Der VDV-Unterausschuss Nachhaltigkeit als Querschnittsgremium trägt zur Sichtbarmachung von Nachhaltigkeit und Nachhaltigkeitsmanagement innerhalb der ÖV-Branche bei. Er definiert sich selbst als „Nachhaltigkeitskompass“ zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung in der Verbands- und Organisationskultur. Regelmäßig stattfindender Erfahrungsaustausch in den VDV-Gremien und unter den VDV-Mitgliedsunternehmen bietet Best-Practice-Beispiele und sichert einen Know-how-Transfer. Leitfäden zu Ökostrom, deutschem LkSG und Nachhaltigkeitsberichterstattung werden derzeit über- bzw. erarbeitet und den Mitgliedsunternehmen sukzessive als Hilfestellung zur Verfügung stehen. Bei all dem behält der VDV gegenüber der Politik im Fokus, dass seine Mitgliedsunternehmen durch eine ggf. zu starke Regulatorik nicht überfordert werden. Fragen beantwortet Ihnen gerne Britta Mas, zuständig für Nachhaltigkeitsfragen im VDV.

Britta Mas

Fachbereichsleiterin Nachhaltigkeit

T 0221 57979-147

mas@vdv.de

Gegen den Fachkräftemangel: von KnowHow@ÖV zur vernetzten Weiterbildung in NetÖV

Fach- und Arbeitskräftemangel gehören zu den größten Risiken für Verkehrsunternehmen. Um Fach- und Arbeitskräfte zu finden, gezielt im Unternehmen einzusetzen und vor allem langfristig zu binden, kommt der Weiterbildung eine immer wichtigere Bedeutung zu. Die VDV-Akademie entwickelt deshalb im Projekt NetÖV gemeinsam mit dem VDV und anderen Verbundpartnern die vernetzte Weiterbildungsplattform MoNet Bildung. Basis für dieses Vorhaben ist die erprobte Wissensplattform KnowHow@ÖV.

Seit 2020 betreibt die VDV-Akademie die Wissensplattform KnowHow@ÖV. Auf der Plattform werden VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen (inzwischen über 500 Dokumente) veröffentlicht und in ein Wissensnetz aus Fachbegriffen, Grafiken und Lernnuggets eingebunden. Auch der VDV-Akademie-Podcast „Nächster Halt“ kann über die Plattform gehört werden. Mit KnowHow@ÖV steht Interessierten ein vielseitiges Tool für den Wissenserwerb zur Verfügung, seit 2022 auch in englischer Sprache.

Einfacher Zugang zu Weiterbildung

Das Projekt NetÖV greift den Ansatz von KnowHow@ÖV auf und will bis August 2024 insgesamt 11 Weiterbildungsplattformen unterschiedlicher Anbieter miteinander vernetzen. Ziel ist es, Weiterbildungsangebote sichtbarer und leichter zugänglich zu machen. Mit diesem innovativen Ansatz konnte die VDV-Akademie gemeinsam mit dem VDV und der Technischen Universität Ilmenau auch das Bundesministerium für Bildung und Forschung überzeugen. Seit 2021 werden die Partner im Innovationswettbewerb INVITE vom BMBF gefördert.

Weiterbildungen suchen so leicht wie im Onlineshopping

Das Projekt NetÖV verfolgt drei zentrale Ziele:

1. Um Weiterbildung sichtbar zu machen, werden insgesamt 11 Bildungsplattformen verschiedener Partner miteinander vernetzt. Damit wird ein zentraler Zugang zu branchenspezifischen Weiterbildungsformaten geschaffen.
2. Ein Recommendersystem, wie es den meisten aus dem Onlineshopping vertraut ist, wird bei der Suche nach passenden Weiterbildungsformaten unterstützen. Eine wichtige Schnittstelle besteht zur Bildungsberatung, die im Projekt UpTrain entwickelt wird. Durch die Zusammenarbeit mit der Arbeitgeberinitiative des Verbandes können Interessierte sich über die beruflichen Möglichkeiten in der Mobilitätsbranche informieren.
3. Der Bedarf nach schnellem Informationsaustausch und Good-Practice-Beispielen wird durch ein digitales Expertinnen- und Expertennetzwerk unterstützt.

Das Mobilitätsnetzwerk Bildung entsteht

Die drei Projektziele werden im Mobilitätsnetzwerk Bildung – kurz MoNet Bildung – realisiert. Hier können Weiterbildungsinteressierte und Personalverantwortliche gezielt nach Weiterbildungsformaten suchen und einen individuellen Zugang zu Weiterbildung anlegen. Die VDV-Akademie und ihre Partner profitieren bei der Entwicklung von den Erfahrungen mit KnowHow@ÖV und können – ganz im Sinne der Nachhaltigkeit – die technische Infrastruktur der erprobten Plattform nutzen.



Das Projektteam von NetÖV entwickelt aktuell auf dieser Basis den Prototypen der vernetzten Weiterbildungsplattform. MoNet Bildung wird noch in diesem Jahr Interessierten für die Erprobung zur Verfügung gestellt.

Wer an der Erprobung von MoNet Bildung teilnehmen oder das Projekt weiterverfolgen möchte, ist herzlich eingeladen, sich hier zu informieren: <https://www.netoev.de/>.



Stefanie Menke

Projektleiterin NetÖV, VDV-Akademie

T 0221 57979-167

menke@vdv.de

Betriebliche Integration automatisierter Busse in den ÖV: das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI

Automatisierter fahrerloser Busbetrieb benötigt eine Integration der Fahrzeuge in die Steuerungssysteme des ÖV. Das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI modelliert die Prozesse und Systeme, erarbeitet Schnittstellenspezifikationen und erprobt diese.

Automatisiertes Fahren im Kontext des ÖV

Der automatisierte Betrieb von Bussen trägt zur Automatisierung und Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs bei, die benötigt werden, um den Herausforderungen des demografischen Wandels und der Mobilitätswende gerecht zu werden (vgl. „Digitalisierung der Prozesse als eine Maßnahme zum Wissensmanagement und -erhaltung“ S. 67). Trotz rasanter Fortschritte befindet sich die Technologie des hoch automatisierten Fahrens im Straßenverkehr derzeit noch in der Entwicklung. Projekte im öffentlichen Verkehr haben Versuchscharakter, insbesondere gibt es noch keine praktischen Betriebe ohne Personal im Fahrzeug. Entsprechend konzentrieren sich die meisten Projekte auf die Optimierung der Automatisierungstechnologie mit dem Zielbild, dass die Fahrzeuge fahrerlos nahezu sämtliche Verkehrssituationen im Straßenverkehr bewältigen können und nur in seltenen Ausnahmefällen der Eingriff einer technischen Aufsicht über Fernwirkung erfolgt.

Integration in den ÖV

Auch wenn in Zukunft dieses Ziel erreicht ist, bleibt immer noch die Aufgabe, die Fahrzeuge in den operativen Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu integrieren. Neben der direkten technischen Fahrzeugsteuerung hat das Fahrpersonal im öffentlichen Personenverkehr zwei wesentliche Integrationsaufgaben:

1. Der Fahrer kennt den aktuell zu fahrenden Fahrplan (planmäßiger oder störungsbedingt kurzfristig geänderter Linienfahrweg oder dynamische bestimmte Route im Bedarfsverkehr) und setzt diesen durch sein Fahrverhalten um. Er erfährt dies über Druckwerke, Anzeige auf Bildschirmen und vereinzelt auch durch (funk-)mündliche Kommunikation und ist so das Bindeglied zwischen der Betriebsplanung und -steuerung und dem eigentlichen Fahrgeschehen.
2. Der Fahrer ist erster Ansprechpartner für die Fahrgäste im Fahrzeug für einfache Fragen wie „Fahren Sie zum Marktplatz?“, aber auch für die Fahrgastbetreuung in Unfall- und Notsituationen.

Entsprechend lautet die Kernfrage:

Wie gelingt die Integration automatisierter Busse in das öffentliche Mobilitätsangebot, wenn zukünftig gar keine Fahrer mehr an Bord sind?

Das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI

Diese Frage untersuchen von Januar 2022 bis Mitte 2024 gefördert vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gemeinsam mit dem VDV die Projektpartner ESE (Engineering und Software-Entwicklung GmbH), FZI (Forschungszentrum Informatik), INIT GmbH, IVU Traffic Technologies AG, KIT (Karlsruher Institut für Technologie) und Technische Universität Ilmenau. Der VDV übernimmt dabei neben der fachlichen Mitarbeit die Projektkoordination und -kommunikation.

Methode und Ergebnisse

Zunächst werden die Anwendungsfälle des Betriebs von Bussen im ÖV beschrieben und daraufhin untersucht, wie sich diese im Zielbild des komplett fahrerlosen Verkehrs verändern. Ein Referenzmodell beschreibt die Systeme der ÖV-Steuerung und des automatisierten Fahrens und deren Schnittstellen. Eine Auswahl der Schnittstellen wird spezifiziert, prototypisch implementiert und im Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg (TAF BW) validiert. Die Schnittstellen bauen auf der VDV-Schrift 435 (IoM, Internet of Mobility) auf und erweitern diese. Parallel werden die Anwendungsfälle auf ihr Potenzial bezüglich Methoden der künstlichen Intelligenz (KI) hin untersucht. Ein weiterer Aspekt ist die funktionale Sicherheit der Steuerungssysteme für den öffentlichen Verkehr mit automatisierten Fahrzeugen. Dafür wird das Referenzmodell mit Methoden bewertet, die in der Sicherheitsbetrachtung von Bahnsystemen etabliert und bewährt sind, und daraus ein Leitfaden zur Risikobewertung entwickelt. Schon während der Projektlaufzeit initiiert der VDV einen Dialog mit den Stakeholdern der ÖV-Branche, um frühzeitig die Ergebnisse bekannt zu machen und Feedback einzuholen. Dazu wird das Projekt auf Branchen-Events (IT-Trans, innoTrans) und in den einschlägigen VDV-Fachausschüssen und Arbeitsgruppen (ATI, K3) vorgestellt und es findet ein Austausch mit anderen Forschungs- und Förderprojekten statt.

Dr. Claus Dohmen

Betriebliche Digitalisierung, Zentrale Systeme
T 0221 57979-135
dohmen@vdv.de

Projekt „AMEISE: Ganzheitliche Forschung zu den Potenzialen des autonomen Fahrens im ÖPNV“

Im Rahmen des vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg geförderten Projekts „AMEISE“ erforscht die VDV-Akademie in Zusammenarbeit mit dem Stuttgarter IMU Institut die Auswirkungen des autonomen Fahrens auf Beschäftigung und Berufsbilder.

Ziel des Forschungsprojekts „AMEISE: Ganzheitliche Forschung zu den Potenzialen des autonomen Fahrens im ÖPNV“ ist die Implementierung eines batterieelektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion und die Erforschung des autonomen Betriebs. Der (Operator-)Betrieb wurde durch das Omnibusunternehmen OVR in Waiblingen bei Stuttgart aufgenommen.

Die Ziele des Projekts gliedern sich in sechs Arbeitspakete:

- AP 1: Infrastruktur und Ausstattung
- AP 2: Bus- und Linienbetrieb
- AP 3: Datenerfassung
- AP 4: Verkehrsökonomie
- AP 5: Auswirkungen auf Beschäftigung und Berufsbild Busfahrer
- AP 6: Projektkoordination und Öffentlichkeitsarbeit

Die VDV-Akademie hat das Arbeitspaket 5 bearbeitet und ist der Frage nachgegangen, wie sich die Einführung von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion auf Arbeitsprozesse, das Fahrpersonal, bestehende Tätigkeiten und Berufsbilder auswirkt. Dazu wurden mit verschiedenen Testfeldbetreibern, Verkehrsunternehmen und weiteren Stakeholdern umfangreiche Expert:innen-Interviews durchgeführt. Damit konnten erste Erkenntnisse und Bewertungen zum autonomen Betrieb und zu den Auswirkungen auf die gesamte Wertschöpfungskette des Busbetriebs gewonnen werden.

Ausgangslage: Forschungsbedarf zu Beschäftigungsauswirkungen

Umfassende Recherchen und der Dialog mit den Verkehrsunternehmen haben gezeigt, dass die Beschäftigungsauswirkungen des autonomen Fahrbetriebs noch zu wenig erforscht sind. Sowohl der Operatorbetrieb als auch die Ausgestaltung der neuen Rolle der „Technischen Aufsicht“ und ihr Zusammenspiel mit den klassischen Positionen in den Unternehmen (in Leitstelle und Werkstatt) sind noch weitestgehend ungeklärt.

Operatorbetrieb und Akzeptanz bei den Beschäftigten

Für den Betrieb des autonomen Fahrzeugs wurden Fahrdienstbeschäftigte durch den Fahrzeughersteller (EasyMile) zu Operatoren geschult. Eine Gewinnung von Fahrerinnen und Fahrern für die

Operatortätigkeit bedarf einer nachhaltigen Überzeugungsarbeit. Um sie zu motivieren, müssen die neuen Technologien, ihre Wirkungsweisen und die neuen Tätigkeiten ausführlich erklärt werden. Auch die Sinnhaftigkeit des autonomen Fahrens ist zu erläutern und zu diskutieren. Die noch unvertraute technische Bedienung, die neuen Arbeitsstrukturen und die noch hohe Fehleranfälligkeit der autonomen Fahrfunktion verlangen gleichermaßen (Frustrations-)Toleranz und eine grundsätzliche Offenheit. Im Projekt konnte es gelingen, bestehende Personale und auch Externe (teilweise studentische Aushilfen) für die Operatortätigkeit zu gewinnen.

Der Operatorbetrieb bietet eine wertvolle Erfahrungsgrundlage für die Funktionalität der Technik. Die Operatoren konnten die Störungsfälle mit der Zeit immer besser antizipieren und somit vorbeugen. Diese Betriebserfahrung liefert somit auch erste Anhaltspunkte für die Gestaltung eines Level-4-Betriebs ohne Operator im Fahrzeug.

Berufsbilder im Wandel

Der Gestaltungsdialog mit Wissenschaft, Industrie und Verkehrsunternehmen hat gezeigt, dass der Betrieb mit autonomen Fahrzeugen auch neue Kompetenz- und Qualifikationsanforderungen für Beschäftigte in den Leitstellen, Werkstätten und im Außendienst mit sich bringt. Die Beschaffenheit und der spezifische Einsatz autonomer Fahrzeuge impliziert überdies neue Herausforderungen an Disposition und Flottenmanagement. In den Werkstätten werden IT-Kenntnisse und der Umgang mit elektrischen Antrieben an Bedeutung gewinnen.

Ausblick in die Zukunft

Angesichts des nach wie vor großen Forschungsbedarfs, vor allem zu Aufgaben der Technischen Aufsicht und der durch Automatisierung, Datafizierung und Elektrifizierung entstehenden neuen Kompetenzanforderungen, werden Projekte, die sich mit den Beschäftigungsauswirkungen auseinandersetzen, folgen.

Sabrina Reuther

Wissenschaftliche Referentin, VDV-Akademie
T 0221 57979-106
reuther@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.



Einführung der ÖPNV-Mobilitätsgarantie ins Stocken geraten

Die Einführung der ÖPNV-Mobilitätsgarantie – eines der zentralen ÖPNV-Vorhaben der baden-württembergischen Landesregierung – ist verschoben. Dafür konnte das Regiobusnetz BW weiter ausgebaut werden.

Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass

Als eine zentrale ÖPNV-Maßnahme wurde im Koalitionsvertrag der baden-württembergischen Landesregierung im Mai 2021 die Einführung der Mobilitätsgarantie BW festgelegt.

Diese ist ein Kernelement zur Erreichung des Landesziels der Umsetzung der Verkehrswende und der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2010. Durch die Mobilitätsgarantie soll ein deutlicher Angebotsausbau realisiert werden: Alle geschlossenen Ortschaften in Baden-Württemberg von fünf Uhr früh bis Mitternacht sollen mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein. Zu den gängigen Verkehrszeiten soll im Ballungsraum mindestens ein 15-Minuten-Takt, im ländlichen Raum ein 30-Minuten-Takt sichergestellt werden. In einer ersten Stufe soll dieser Takt bis 2026 in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs erreicht sein.

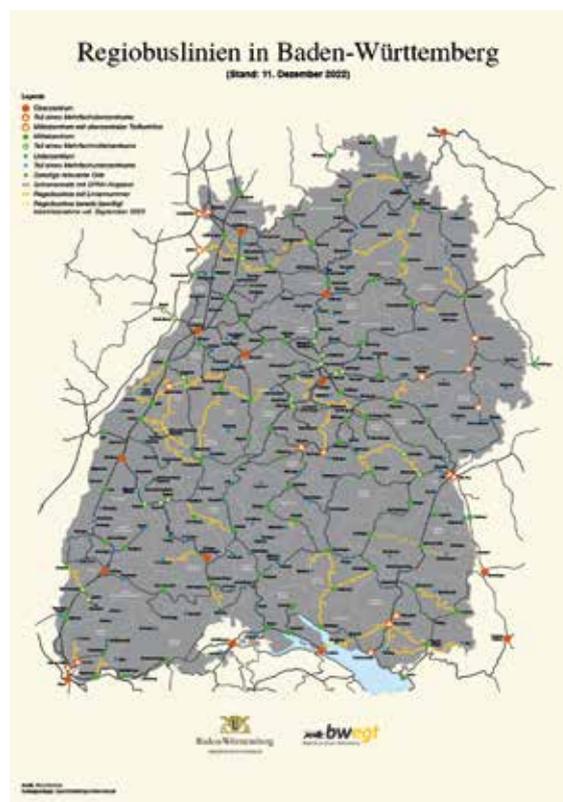
Im November 2022 wurden nun von der Landesregierung die ursprünglich zur Umsetzung der Mobilitätsgarantie vorgesehenen Finanzmittel im Landeshaushalt 2023/2024 gestrichen und die Umsetzung des Vorhabens verschoben. Begründet wurde dies seitens Ministerpräsident Kretschmann mit eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten auch im Hinblick auf die Notwendigkeit, das kurz zuvor zwischen Bund und Ländern beschlossene Deutschlandticket seitens der Länder mitzufinanzieren.

Ursprünglich hatte das Verkehrsministerium BW damit gerechnet, die ÖPNV-Offensive mit zusätzlichen Landesmitteln, neuen Regionalisierungsmitteln des Bundes und der Einführung einer Drittnutzerfinanzierung durch einen „Mobilitätspass“ durch Kommunen zu finanzieren. Die Umsetzungsstudie für verschiedene Mobilitätspasskonzepte (einwohnerbezogen, Pkw-halterbezogen, Pkw-nutzungsbezogen oder Arbeitgeberabgaben) in 13 Modellregionen Baden-Württembergs soll nun im März 2023 Ergebnisse liefern und die landesrechtliche Ermächtigung für die Einführung solcher Konzepte durch die Kommunen durch ein Landesmobilitätsgesetz soll im Jahr 2023 erfolgen. Die VDV-Landesgruppe hat im Laufe des Jahres 2022 in mehreren Schreiben an die Landesregierung und beim parlamentarischen Abend der Landesgruppe im Juni 2022 darauf hingewiesen,

wie wichtig ein ÖPNV-Angebotsausbau in Verbindung mit der Einführung von vergünstigten Ticketangeboten ist.

Ausbau Regiobuslinien

Der mit Regionalisierungsmitteln finanzierte Ausbau der Regiobuslinien kommt im Land voran. Im Jahr 2022 sind weitere 10 Linien hinzugekommen. Das Regiobusnetz BW umfasst nun zum Jahresende 2022 insgesamt 46 Linien und erreicht damit rund ein Drittel der Länge des Schienennetzes. Die Linien mit einem attraktiven Stundentakt tagsüber bis 24 Uhr an allen Wochentagen wurden in Ergänzung zum bestehenden Schienennetz eingerichtet. Lokale Aufgabenträger erhalten vom Land eine hälftige Erstattung der durch die Einrichtung einer Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung.



Ulrich Weber

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg

T 0711 7885-6044

weber@vdv.de

Bayern: politischer Rückenwind für ÖPNV und Schienengüterverkehr

9-Euro-Ticket und Klimaschutzziele verschafften dem Bahn- und Busverkehr auch in Bayern viel Aufmerksamkeit. Die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände waren auch im Jahr 2022 in Öffentlichkeit und Politik präsent. Gleichzeitig war die Branche auch in Bayern durch höhere Energiekosten und Fachkräftemangel belastet.

ÖPNV wieder im Aufwind

Der Freistaat Bayern hat die Verkehrsunternehmen auch im Jahr 2022 durch den ÖPNV-Rettungsschirm unterstützt. 100 Prozent der Einnahmenverluste gegenüber dem Vor-Corona-Jahr 2019 wurden ausgeglichen. Entgangene Gewinne wurden allerdings nicht ersetzt. Die Verkehrsunternehmen konnten ihre Fahrgastzahlen bis Ende 2022 auf 90 Prozent des Vor-Corona-Niveaus steigern.

Das von Bund und Ländern finanzierte 9-Euro-Ticket hat dem ÖPNV in Medien und Politik zu hoher Präsenz verholfen und zur Rückgewinnung der Fahrgäste beigetragen. Hohe Fahrgastzahlen bis hin zu Überlastungen gab es besonders bei langlaufenden Regionalexpressverbindungen, zum Beispiel im Regionalexpress zwischen Nürnberg und Würzburg.

ÖPNV-Strategie 2030 veröffentlicht

Im Dezember 2022 legte der neue bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter die „ÖPNV-Strategie 2030“ vor. Ziel ist, die Fahrgastzahlen im ÖPNV von 2019 bis 2030 zu verdoppeln. Die Verkehrsunternehmen hatten im bayerischen ÖPNV-Zukunftsrat und in Projektarbeitsgruppen an der Strategie mitgewirkt. In den Handlungsfeldern Infrastruktur und Fahrzeuge, Angebot und Vernetzung, Tarif, Vertrieb und Kommunikation, Digitalisierung und Innovation, Organisation sowie Finanzierung sind Leitbilder und Ziele definiert.

Mit künftig 20 000 statt bisher 13 000 Bussen im ÖPNV soll das Angebot wesentlich verbessert werden. Die Liniennetze sollen ausgebaut werden. Landesbedeutsame Buslinien sollen als Ergänzung des SPNV neu eingerichtet werden. Die Fahrplankilometer im SPNV, bei U-Bahn und Tram sowie beim Linienbus und im On-demand-Verkehr sollen um 76 Prozent wachsen. Die Strategie enthält Ziele für die Emissionsfreiheit der Fahrzeuge und für die Barrierefreiheit der Bahnhöfe. Ein neuer Landestarif Bayern soll zusätzliche Fahrgastpotenziale erschließen. Alle Landesteile sollen künftig von Verkehrsverbänden abgedeckt sein. Initiativen zur Gewinnung von Fachkräften im Verkehr sollen unterstützt werden. Mit den Maßnahmen will Bayern 12 Prozent der Pkw-Verkehrsleistung auf den ÖPNV verlagern und den CO₂-Ausstoß um

3 Millionen Tonnen verringern. Unter anderem enthält die „ÖPNV-Strategie 2030“ Eckpunkte für eine Landes-Nachfolgeregelung zum Ausgleich der Ausbildungsstarife (§ 45a PBefG).

Damit die „ÖPNV-Strategie 2030“ umgesetzt werden kann, bedarf es einer soliden Finanzierung. Der VDV Bayern hat dem Freistaat Bayern angeboten, die Umsetzung der ÖPNV-Strategie zu begleiten.

Schienengüterverkehr: Rückenwind durch Brenner-Diskussion

Neben dem 9-Euro-Ticket sorgte auch der Transitverkehr auf der Brenner-Route (Rosenheim-Tirol-Brennerpass-Italien) für Schlagzeilen: Der Lkw-Stau an der Grenze zu Tirol macht für jeden sichtbar, dass der Güterverkehr noch stärker auf die Bahn verlagert werden muss. Der VDV Bayern unterstützt ein Projekt der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft und des Logistik-Kompetenz-Zentrums Prien, auch vor der Fertigstellung des Brenner-Basistunnels die verfügbaren Kapazitäten im Schienengüterverkehr besser zu nutzen und noch mehr Verlader und Spediteure für den Schienentransport zu gewinnen.

Auf der Herbstversammlung 2022 der VDV-Landesgruppe in Augsburg stellt das bayerische Verkehrsministerium den Zwischenstand zum Güterverkehrskonzept Bayern vor. Ziel ist möglichst die Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Im Mai 2023 soll das endgültige Güterverkehrskonzept veröffentlicht werden.

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

VDV Hessen stellt Weichen für die Mobilitätswende

Das Jahr 2022 beinhaltete – noch zeitweise pandemiebedingt – weiter sehr vielfältige Aufgaben sowie Herausforderungen für die Mitglieder und den Vorstand der Landesgruppe. Neben dem Hochlaufen von bewährten Veranstaltungsformaten in Präsenz standen die Vernetzung und die inhaltlich-programmatische Arbeit im Vordergrund. Mit Thomas Wissgott (VGF) schied ein erfolgreicher und langjähriger Landesgruppenvorsitzender aus dem höchsten Ehrenamt der ÖPNV-Branche in Hessen aus.

Die aktuelle Enquetekommission des Hessischen Landtags hat sich zum Ziel gesetzt, für Hessen und die angrenzenden Regionen ein Gesamtkonzept zum Thema „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ zu diskutieren. Dazu hat sie noch Zeit bis Mai 2023. Dann soll der Abschlussbericht vorliegen. Die Arbeit der Kommission nahm der Landesgruppenvorstand mit Blick auf die Wahlen im Herbst zum Anlass, eine Arbeitsgruppe „Programmatik“ ins Leben zu rufen, die nun für die die Mobilität betreffenden Themenfelder von Digitalisierung über den ländlichen Raum bis hin zur Personal- und Attraktivitätssteigerung der Branche Vorschläge und Positionen erarbeiten soll.

Parlamentarischer Abend zur Verkehrswende

Die Mitglieder der Landesgruppe Hessen trafen sich im beginnenden Hochlaufen von Präsenzveranstaltungen im April in der Landeshauptstadt Wiesbaden im Zeichen der Verkehrswende. Unter der Teilnahme zahlreicher Parlamentarier aus dem Hessischen Landtag und unter Moderation von Thomas Wissgott (VGF-Geschäftsführer) und RMV-Geschäftsführer Dr. André Kawai stellte der Gutachter Roland Berger die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität für den ÖPNV in Deutschland sowie für den RMV und traffiQ vor. „Gretchenfrage“ war dabei, wie integrierte Mobilität einen Beitrag zum Versprechen der Politik für den Klimaschutz in Deutschland und Hessen dauerhaft leisten kann. In der Podiumsdiskussion und im Gespräch mit dem Publikum unterstrichen die Referent:innen die Bedeutung der Themen Digitalisierung, Fachkräftemangel und „höchste Komplexität“ als Schlüsselherausforderungen, auch im RMV. Ziel müsse es sein, die Digitalisierungsmöglichkeiten im Betrieb sowie entlang der gesamten Reisekette zu nutzen. Des Weiteren sahen die Veranstalter als zentrale Forderung die Notwendigkeit von erheblichen Ressourcen und deren Zurverfügungstellung, um auf neue Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen zu können.

Nicht nur in der Landeshauptstadt zeigte die Landesgruppe Präsenz, sondern auch durch Klausursitzungen in Berlin im Rahmen des Hessenfestes. Durch die Wiederbelebung des „Herbstlichen Branchentreffs“ nach Corona in der Frankfurter Kunsthalle Schirn zeigte die Landesgruppe und



Landesgruppenvorsitzender Thomas Wissgott (links) – begleitet von Vizepräsident Prof. Knut Ringat und Bernhard Gässl – wurde während des Branchentreffs in der Frankfurter Kunsthalle Schirn mit Beifall verabschiedet

damit die ÖPNV-Branche insgesamt Flagge und lud die Vertreter:innen der Mitgliedsunternehmen zu Gesprächen und zum gemeinsamen Austausch über eine Branche im Umbruch ein.

Thomas Wissgott verabschiedet

Im Dezember verabschiedete sich der Landesgruppenvorsitzende Thomas Wissgott aus seinen Ämtern bei den Frankfurter Stadtwerken und damit auch aus dem Ehrenamt in Hessen. Thomas Wissgott war als „Personaler“ mit Leib und Seele stets darin bestrebt, insbesondere junge Menschen, ob als Auszubildende, Berufseinsteiger oder Fachkräfte mit Erfahrung, für die ÖPNV-Branche zu gewinnen. Sein Credo war: „Ohne Nachwuchs keine Verkehrswende!“ Er forderte zudem einen Paradigmenwechsel in der Hochschulpolitik ein, weil er gemeinsam mit vielen anderen nicht zuletzt im Rahmen der Arbeitgeberinitiative erkannte, dass jährlich Tausende Absolvent:innen aus allen Fachrichtungen zu gewinnen sind, um den enormen quantitativen und qualitativen Bedarf der Branche zu decken.

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

Optimismus trotz großer Herausforderungen

Während der Jahresbeginn noch im Zeichen der Coronakrise stand, kam mit dem Kriegsbeginn am 24. Februar 2022 eine abrupte Veränderung der Lebensrealität. Die Preise für Energie, aber auch für Material stiegen rasant an und die ohnehin gestörten Lieferketten funktionierten noch schlechter. Die Krankenstände erreichten ein Niveau, das manches Unternehmen zwang, zeitweise das Leistungsangebot einzuschränken.

Deutschland-Ticket

Um die Haushalte und Bürger zu entlasten, hatte die Bundesregierung die Einführung eines 9-Euro-Tickets in der Zeit von Juni bis August 2022 beschlossen. Auch die niedersächsischen und bremischen Unternehmen stellten sich der Herausforderung und realisierten die Umsetzung. Insbesondere das Personal, das unmittelbaren Kundenkontakt hatte, war bis an die Grenze des Möglichen belastet. Dennoch, gemeinsam hat die Branche bewiesen, was sie in der Lage ist zu leisten. In diesem Jahr wird das Nachfolgeprodukt „Deutschland-Ticket“ zum Preis von 49 Euro realisiert werden. Es soll auf Dauer eingerichtet werden und deutschlandweit gelten. Das stellt alle Beteiligten erneut vor erhebliche Herausforderungen – insbesondere die personellen Ressourcen, die bereits am Limit arbeiten. Da das Ticket ausschließlich digital vertrieben werden soll, sind auch weitgehende Anpassungen des Vertriebs erforderlich.

Digitalisierung von Veranstaltungen

Die Landesgruppe Niedersachsen/Bremen hat die Landesgruppentagungen weiter digitalisiert: Das Echtzeitabfragemodul „Mentimeter“ wurde eingesetzt, um die Veranstaltung interaktiver gestalten zu können und direktes Feedback zu erhalten. Ein Ergebnis war, dass der Fachkräftemangel von den Beteiligten als größte Herausforderung der Zukunft gesehen wird – noch vor den zu erwartenden bzw. bereits eingetretenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Unternehmen. Dies gilt sowohl für die Personenverkehrs- als auch für die Güterverkehrsunternehmen. Vor diesem Hintergrund hat die VDV-Landesgruppe ihren regelmäßigen Austausch mit der Regionaldirektion Niedersachsen/Bremen der Agentur für Arbeit fortgesetzt. So wurden und werden Berufsberater

und -vermittler mehrerer Arbeitsamtsbezirke zu Verkehrsunternehmen eingeladen, um die Ausbildungsberufe, aber auch den Berufsalltag vorzustellen. Damit sollen einerseits Vorurteile abgebaut, aber auch andererseits die Vielfalt der Aufgaben, die unsere Branche bietet, dargestellt werden.



Seit Sommer 2022: die weltweit erste Wasserstoffzugflotte im dauerhaften Linienbetrieb

Regierungswechsel in Niedersachsen

Im Oktober 2022 fanden Landtagswahlen in Niedersachsen statt, die zu einem Regierungswechsel führten. Die bisherige rot-schwarze wurde durch eine rot-grüne Landesregierung abgelöst. Der Zugschnitt der Ministerien wurde nur geringfügig geändert. Im Vorfeld hatte sich der Landesgruppenvorstand im Rahmen einer Klausurtagung zusammengesetzt und die Grundlagen für Wahlprüfsteine erarbeitet, die in einer Broschüre prägnant formuliert und an die Landtagskandidaten versandt worden waren. Viele unserer Forderungen wurden in den Koalitionsverhandlungen aufgegriffen: für uns ein unmittelbarer Erfolg unserer Arbeit bzw. der Broschüre. Die Themen, die von der neuen Landesregierung nicht aufgegriffen worden sind, z. B. die Dekarbonisierung des Güterverkehrs, werden wir während der neuen Legislaturperiode wieder aufgreifen. Dauerthema wird für uns die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele zur Verkehrswende angesichts des Klimawandels sein.

Dr. Holger Kloth

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen

T 0511 1668-2000

kloth@vdv.de

Seit Anfang 2022 sind die ersten vollelektrischen E-Busse in Göttingen im Einsatz. Im Laufe des Jahres konnten somit rund 30 Prozent der Flotte elektrifiziert werden.



Fahrpersonalmangel und fehlende Finanzmittel sorgen im Norden für Ernüchterung beim notwendigen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs

Während Hamburg nur von einer Verringerung des Ausbaus des öffentlichen Nahverkehrs bedroht ist, gibt es in den Flächenländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein bereits Abbestellungen von Verkehrsleistungen.

Maskenpflicht im ÖPNV

Die Verkehrsunternehmen der Landesgruppe Nord waren auch im zurückliegenden Jahr noch stark betroffen von und beschäftigt mit den Folgen der Coronapandemie, zumal der öffentliche Nahverkehr der letzte Verkehrsträger mit einer andauernden Maskentragpflicht war. Die zurückgehende gesellschaftliche Akzeptanz zum Tragen von Masken in Bussen und Bahnen, aber vor allem auch die Aufhebung der Maskenpflicht im Flugverkehr machte es den Verkehrsunternehmen und insbesondere dem eingesetzten Kontroll- und Fahrpersonal spürbar schwer, die landesgesetzlichen Vorgaben gegenüber den Fahrgästen durchzusetzen. Die Aufgabe der Landesgruppe bestand in diesem Zusammenhang auch darin, darauf hinzuwirken, dass in den unterschiedlichen Verkehrsverbänden und -regionen nicht unterschiedliche Regelungen bezogen auf die Tragepflicht als solche, sondern auch bezogen auf den Qualitätsstandard der Maske gelten sollten, was mangels politischer Absprachen zwischen den Bundesländern bis zuletzt nur in Teilen gelang.

9-Euro-Ticket

In der politischen Zielsetzung, auf dem Weg zu einer Mobilitätswende die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren zu verdoppeln, entpuppte sich die Umsetzung des drei Monate lang geltenden 9-Euro-Tickets für eine erstmals bundesweite Nutzung des Nahverkehrs als smarte und geeignete Pull-Maßnahme, deren Vorbereitung, Problemlösung und Umsetzung bei den Verkehrsunternehmen die Arbeit der Landesgruppe maßgeblich dominierte. Dies umso mehr, als das Landesgruppengebiet im festgelegten Zeitraum üblicherweise in besonderer Weise von touristischen Verkehren betroffen, in Teilen dominiert ist und die Sorge vor Kapazitätsengpässen, aber auch nicht vollständigen Erstattungsleistungen aufgrund des 9-Euro-Tickets nicht unerheblich war.

Ein besonderer Schwerpunkt der Arbeit der Landesgruppe bestand in dem Bemühen, insbesondere in den Flächenländern darauf hinzuwirken, dass Ticketanreize wie das 9-Euro-Ticket oder in der Folge das Deutschlandticket nicht nur nicht zu einer Kürzung der Mittel für den bestehenden öffentlichen Nahverkehr führen dürften, sondern

dieser im Gegenteil unmittelbar eine deutlich verbesserte finanzielle Ausstattung erfahren müsse. Das Problem, dass es ohne signifikanten Ausbau von Angebot und Qualität im ÖPNV und SPNV keinen nachhaltigen Umstieg der Menschen vom motorisierten Individualverkehr in den öffentlichen Nahverkehr geben wird, scheint politisch inzwischen erkannt. Allerdings mangelt es in Mecklenburg-Vorpommern ebenso wie in Schleswig-Holstein an entsprechenden Beschlüssen und Umsetzungen. Die Verkehrsunternehmen treibt die Sorge um, dass ein dauerhaftes Deutschland-Ticket durch die dadurch gebundenen Finanzmittel dem dringend notwendigen Ausbau von Verkehrsangebot und Infrastruktur bei Bus und Bahn entgegenstehen könnte. Diese Sorge gilt umso mehr, je stärker sich Länder und Kommunen Gedanken über nochmals vergünstigte Sozialtickets machen.

Fahrpersonalmangel

In allen drei Bundesländern waren die Mitglieder der Landesgruppe zunehmend betroffen von einem spürbaren und noch nie dagewesenen Mangel insbesondere an Fahrpersonal gleichermaßen bei Bussen und Bahnen. Die ausgemachten Ursachen dafür liegen nicht nur in einem häufig nicht mehr vorhandenen Pool an Bewerberinnen und Bewerbern auf offene Stellen, sondern auch an deren nachlassender Qualität sowie nicht zuletzt an flächendeckenden Krankenständen von zum Teil über 20 Prozent, die damit deutlich höher liegen als vor der Coronapandemie. In der Folge konnten Verkehrsleistungen nicht immer zuverlässig bedient werden, sodass etwa in Schleswig-Holstein mit den Verkehrsunternehmen bereits über wenigstens „geplante Leistungsreduzierungen“ diskutiert worden ist. Um das Verkehrsangebot gerade auch in den Tagesrandzeiten und am Wochenende einigermaßen aufrechtzuerhalten, sind regional unterschiedlich viele kreative Ideen entstanden, um die Negativentwicklung in den Griff zu bekommen.

Dr. Joachim Schack

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Nord

T 0431 61427

schack@vdv.de

Nordrhein-Westfalen: Das Beste kommt zum Schluss

Zum Jahresende hat das Land Nordrhein-Westfalen überraschend angekündigt, den Verkehrsunternehmen doch noch mit 200 Millionen Euro als Ausgleich für die explosionsartig gestiegenen Energiepreise unter die Arme zu greifen. Aber nicht nur das: Das Land stellt weitere 200 Millionen Euro zusätzlich für Absicherung und Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen bereit. Der VDV NRW ist dankbar, dass das Land seine Anregung aufgegriffen hat.

Der Ukrainekrieg hat bekanntlich dazu geführt, dass die Preise für Strom und Diesel quasi explosionsartig gestiegen sind. Allein die VDV-Busunternehmen in Nordrhein-Westfalen mussten 2022 gegenüber den beiden Vorjahren rund 187 Millionen Euro mehr allein für Diesel aufwenden. Nicht berücksichtigt sind hier der Mehraufwand für Strom, den die elf Stadtbahnunternehmen in NRW verbrauchen, und der gesamte Energiebedarf des SPNV. Üblicherweise werden diese Kostensteigerungen durch Fahrpreiserhöhungen kompensiert. Da die Bürger von den Preissteigerungen gleichermaßen betroffen waren, konnten im Jahr des größten ÖPNV-Feldversuchs mit dem 9-Euro-Ticket Fahrpreiserhöhungen naturgemäß auch nicht durchgesetzt werden.

Energiekostenhilfe vermeidet Leistungseinschränkungen

Es sind aber nicht nur die höheren Energiekosten, die den ÖPNV belasten. Bauleistungen und Fahrzeuge wurden ebenfalls deutlich teurer. Der Umbau der Strom- und Wärmeversorgung weg von fossilen hin zu erneuerbaren Energieträgern lässt die Ertragskraft der kommunalen Energieversorger erheblich erodieren. Die Verrechnung der Verkehrsverluste mit Gewinnen der Energieversorgung wird, wenn überhaupt, nur in deutlich geringerem Umfang möglich sein. Die Verluste des Verkehrsbereichs müssten in weitaus größerem Umfang direkt aus den kommunalen Haushalten getragen werden. Wegfallende steuerliche Vorteile verschärfen die Situation. Angesichts des

strukturell defizitären Geschäftsmodells kommunaler Verkehrsunternehmen wären Leistungseinschränkungen die zwangsläufige Folge. Wenn wir es als Gesellschaft ernst meinen mit dem Klimaschutz, ist das natürlich das vollkommen falsche Signal.

Deshalb ist das „Erste Maßnahmenpaket für die Krisenbewältigung“ der Landesregierung NRW genau der richtige Schritt. Auch wenn die Mittelverteilung auf die einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen aktuell noch nicht feststeht, lässt sich doch mit einer gewissen Sicherheit feststellen, dass die Verteuerung der Energie zumindest kurzfristig nicht zu Leistungseinschränkungen führen muss. Allerdings: Auch wenn die Energiepreise aktuell wieder leicht fallen, wird das Vorkrisenniveau sicher nicht mehr erreicht werden. Die Ausgleichsmechanik des Deutschland-Tickets verhindert zusätzliche Einnahmen durch zusätzliche Fahrgäste. Deshalb kann diese Hilfe – so wertvoll sie aktuell für die Unternehmen ist – nur ein Zwischenschritt hin zu einem neu strukturierten Finanzierungsmodell für den ÖPNV sein.

Absicherung des aktuellen ÖPNV-Angebotes

Weitere 200 Millionen Euro des Landes sollen bereits 2023 der Absicherung des laufenden Angebotes dienen. Auch hier stehen die genauen Kriterien noch nicht fest. Absicherung bedeutet für den VDV NRW nicht nur, Bestandsverkehre besser zu fördern. Absicherung bedeutet vielmehr, das System zukunftsfest zu machen. Die EU beabsichtigt, ab 2030 nur noch emissionsfreie Busse zuzulassen. Dafür muss bereits heute die notwendige Infrastruktur geschaffen werden. Das bedeutet den weitgehenden Neubau von Werkstätten und Betriebshöfen. Die Mittel hier einzusetzen bedeutet, die Antriebswende zügig umzusetzen.

Deshalb wünscht sich der VDV NRW vom Land, schnell und beherzt in die Zukunft zu investieren, um den Weg zum emissionsfreien ÖPNV zu ebnen.

Volker Wente

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen

T 0221 57979-138

wente@vdv.de



Landesgruppe Ost – Kontinuität hat Vorrang

Insbesondere in den beiden Flächenländern stand die Sicherung des ÖPNV-Angebots im Vordergrund. In Zeiten starker Inflation der richtige – weil notwendige – Weg.

Allgemein: Kosten

Die Inflation ist zurück. Kostensteigerungen bei Kraftstoffen bzw. Energie allgemein, aber auch bei fast allen weiteren Komponenten des Geschäftsbetriebs unserer Unternehmen waren neben der großen Herausforderung durch das 9-Euro-Ticket und seine Nachfolge das beherrschende Thema der Landesgruppenarbeit.

Für den Güterverkehr haben wir im Jahr 2022 Planungen für eine Berlin-Brandenburg-Initiative zum Ausbau der Infrastruktur im Hinblick auf eine Verkehrswende begonnen.

Brandenburg

Schon früh haben wir auf steigende Energiekosten hingewiesen und unsere Erwartung geäußert, dass das Land seinen Beitrag zur Sicherung des ÖPNV im Land leisten muss. Spät erst – im Rahmen der Haushaltsberatungen im Dezember – haben wir Signale erhalten, dass das Land finanzielle Unterstützung leisten wird. Weil es aber im Haushalt einen Pauschalbetrag dafür gibt, der für SPNV und kommunalen ÖPNV gleichermaßen zur Verfügung steht, sind die Einzelheiten noch unklar. Wir erwarten einen zweistelligen Millionenbetrag für den kommunalen ÖPNV. Die Dynamisierung der ÖPNV-G-Mittel um 1,5 Prozent p. a., die nach 12 Jahren Debatten nun endlich im ÖPNV-Gesetz verankert wurde, kann jedenfalls aktuell nicht ausreichen.

Mit Förderung des Infrastrukturministeriums hat der VDV Ost im Jahr 2022 eine Studie zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) im Land Brandenburg auf den Weg gebracht. Ergebnisse erwarten wir im Frühjahr. Das Land hat zugesagt, eine Förderrichtlinie auf den Weg zu bringen. Und dann war da ja noch die Verkehrswende ... 2022 war das Jahr der end- und ergebnislosen Debatten über ein Mobilitätsgesetz. Zuletzt gab es Bewegung. Es besteht noch Hoffnung. Wir haben jedenfalls unter „Faktor 2“ unsere Berechnungen dazu vorgelegt.

Berlin

Nach den Wahlen ist vor den Wahlen. Selten war diese Binsenweisheit so aktuell wie in Berlin im Jahr 2022. Kaum hat der Senat seine Arbeit aufgenommen, wurden schon wieder Vorbereitungen für die Neuwahl im Februar 2023 aufgenommen. Für verkehrspolitische Themen ist dies in keinem Fall von Vorteil, müssen doch langfristige Entscheidungen zu i2030, zum Ausbau der Straßen-

bahn etc. unternommen werden. Im Frühjahr 2022 hatten wir Gelegenheit, mit Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal im Rahmen unserer Veranstaltungsreihe „Mobility Lounge“ darüber die diskutieren. Der Ernst der Lage in einer noch immer wachsenden Stadt ist bekannt. Erste Entscheidungen – wie zum Beispiel zum Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn – wurden getroffen. Das Tempo muss nun schnell nach den Wahlen wieder aufgenommen werden.

Sachsen-Anhalt

Mobilitätspolitik in Sachsen-Anhalt wird im Land häufig nur bedingt mit dem öffentlichen Nahverkehr assoziiert. Bei einer Anhörung des Landtagsausschusses, zu der wir hinzugezogen waren, kam dies deutlich zum Ausdruck. Schwer umkämpft war die Frage, ob Kommunen ihre Parkgebühren selbst verantworten dürfen. Unsere Antwort: Ja. Wir sehen da einen Zusammenhang zu den Tarifen des ÖPNV und zu Verlagerungspotenzialen zwischen MIV und ÖPNV.

Im Jahr 2022 haben wir unter dem Stichwort „Faktor 2“ eine Berechnung der Kosten einer Verkehrswende im kommunalen ÖPNV des Landes Sachsen-Anhalt beauftragt. Die Ergebnisse werden wir demnächst der Öffentlichkeit vorstellen.

Das Land bewegt sich derzeit in der Frage der Umsetzung der CVD auf uns zu und ermittelt, welche Planungen bestehen und welche Kosten auf die Verkehrsunternehmen zukommen. Wir hoffen auch in Sachsen-Anhalt auf eine Förderrichtlinie, die es den Unternehmen erlaubt, die Ziele bzw. Vorgaben umzusetzen.

Werner Faber

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

Tarif oder Angebot – das war 2022 die Frage

Im Jahr 2022 begann allmählich die Stabilisierung des ÖPNV auf Straße und Schiene. Das Fahrgastaufkommen stabilisierte sich Schritt für Schritt und die Verkehrsunternehmen konnten sich der Rückgewinnung der vor Corona auf gutem Wege befindlichen Akzeptanz von Bussen und Bahnen zuwenden. Denn auch während der Pandemiezeit hatte der Klimawandel keine Pause eingelegt, wie der heiße und trockene Sommer 2022 gezeigt hatte.

Im Freistaat Sachsen haben unsere Unternehmen die Ergebnisse der Strategiekommission zielstrebig umgesetzt: attraktive Tarifangebote, die kontinuierliche Weiterentwicklung des Systems PlusBus und TaktBus zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im ländlichen Raum, aber auch bedeutende Investitionen in neue StadtBahn- und Straßenbahnfahrzeuge in den sächsischen Trambetrieben, die beginnende Umstellung der Fahrzeugflotten auf Elektrobusse und die konzeptionelle Vorbereitung der Dekarbonisierung des Schienenpersonverkehrs.

Eine enorme Herausforderung bedeutete für unsere Unternehmen das 9-Euro-Ticket in den Sommermonaten des Jahres 2022. Es zeigten sich hierbei aber auch die Schwächen des ÖPNV-Systems ganz deutlich: nicht ausreichende Kapazitäten an Fahrzeugen und Infrastruktur in den städtischen Räumen und vor allem im regionalen SPNV und unzureichende und oft gar nicht vorhandene Angebote im ländlichen Raum. Soll die Verkehrswende hin zu mehr Bussen und Bahnen für Personen und Güter gelingen – und sie muss dies aus Gründen des Klimaschutzes und des effizienten Einsatzes

Ohne den Bus, wie hier auf dem Busbahnhof in Ilmenau, wird die Verkehrswende nicht gelingen



Im Freistaat Thüringen arbeitete der VDV intensiv bei der Entwicklung des Konzeptes „Integraler Taktfahrplan Thüringen“ mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, der Landesentwicklungsgesellschaft und weiteren Akteuren des Thüringer ÖPNV mit. Es soll bis spätestens 2028 ein mehrstufig differenziertes und hierarchisiertes Bedienkonzept mit dem SPNV und den landesbedeutsamen Buslinien als Rückgrat und der Erschließung der Fläche mit dem Bus in allen seinen Formen von PlusBus/TaktBus, On-demand-Angeboten bis hin zu Pooling- und Sharing-Angeboten bei Verdopplung des Modal Splits für das Gesamtsystem des ÖPNV installiert werden.

Für den Schienengüterverkehr, oft ein Stiefkind bei den Diskussionen zur Verkehrswende, arbeitete der VDV bei der Realisierung von Konzepten zur Revitalisierung stillgelegter regionaler Eisenbahninfrastrukturen mit. Als Pilotprojekt wurde dabei die Strecke Gotha-Ohrdruf ausgewählt.

der Ressourcen –, bleibt hier künftig noch enorm viel zu tun: der Ausbau von Angeboten in Stadt und Land, eine ausreichende Infrastruktur bei den Schienenbahnen, ausreichende Fahrzeugkapazitäten bei Bussen und Bahnen und vor allen eine ausreichende, verstetigte, dynamisierte und planbare Finanzierung des ÖPNV-Gesamtsystems durch Bund, Länder und Kommunen.

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

Neuerungen im Saarland und weiterhin zu wenig Bewegung in Rheinland-Pfalz

Das Jahr 2022 der Landesgruppe Südwest war geprägt von vielen Veranstaltungen und Neuerungen für den ÖPNV. Im Saarland wurde eine neue Landesregierung gewählt und in Rheinland-Pfalz stehen weiterhin wichtige Weichenstellungen an.

Das Jahr 2022 der Landesgruppe Südwest war besonders durch die zahlreichen Veranstaltungen der Branche, welche in den vergangenen Jahren nicht stattfinden konnten und nachgeholt wurden, sowie durch die Landtagswahl im Saarland geprägt. Der Sommer war bestimmt von der Einführung des 9-Euro-Tickets auf Bundesebene und stellte die Betriebe teilweise vor große Herausforderungen. Dabei wurden viele Erfahrungen gesammelt, die nun auch in die kommenden Entwicklungen des Deutschland-Tickets einfließen.

Landtagswahlen im Saarland

Am 27. März 2022 wurde im Saarland eine neue Landesregierung gewählt. Anke Rehlinger (SPD) ging als stärkste Kraft hervor und konnte die absolute Mehrheit erringen. Die Landesgruppe Südwest hatte vor den Wahlen eine Broschüre mit den Erwartungen und Forderungen der Branche an die neue Landesregierung erstellt und damit deutlich gemacht, welche Weichenstellungen die neue Landesregierung vornehmen muss.

Des Weiteren hat die Landesgruppe ein digitales verkehrspolitisches Forum zur Landtagswahl mit den Spitzenkandidat:innen der Parteien organisiert. Dort wurde deutlich, dass der ÖPNV im Saarland an Bedeutung gewinnt. Mit der neuen Ministerpräsidentin Anke Rehlinger, ehemalige Verkehrsministerin, hat der ÖPNV eine starke Befürworterin gewonnen. Die Hoffnung ist also groß, dass im Saarland der ÖPNV an Stellenwert gewinnt und weiter kräftig ausgebaut wird.

Anke Rehlinger, SPD (Mitte), beim digitalen VDV-Verkehrspolitischen Forum zur Landtagswahl im Saarland am 15. März 2022



Weiterhin unklare Finanzierung in Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz indes wurde 2022 weiter über die Verbandsordnungen der Zweckverbände ÖPNV Nord und Süd diskutiert. Die Verbandsordnungen regeln die zukünftige Organisation des ÖPNV in

Rheinland-Pfalz und basieren auf dem nicht mehr ganz so neuen Nahverkehrsgesetz (gültig seit 13.02.2021). Leider wurden hier teilweise keine Einigungen über die neue Organisation erzielt, so dass sich auch der wichtige Landesnahverkehrsplan (LNVP) und die Finanzierungsverträge sowie die Einrichtung der im Gesetz verankerten Förderungen für den ÖPNV z. B. für alternative Antriebe weiter hinauszögern.

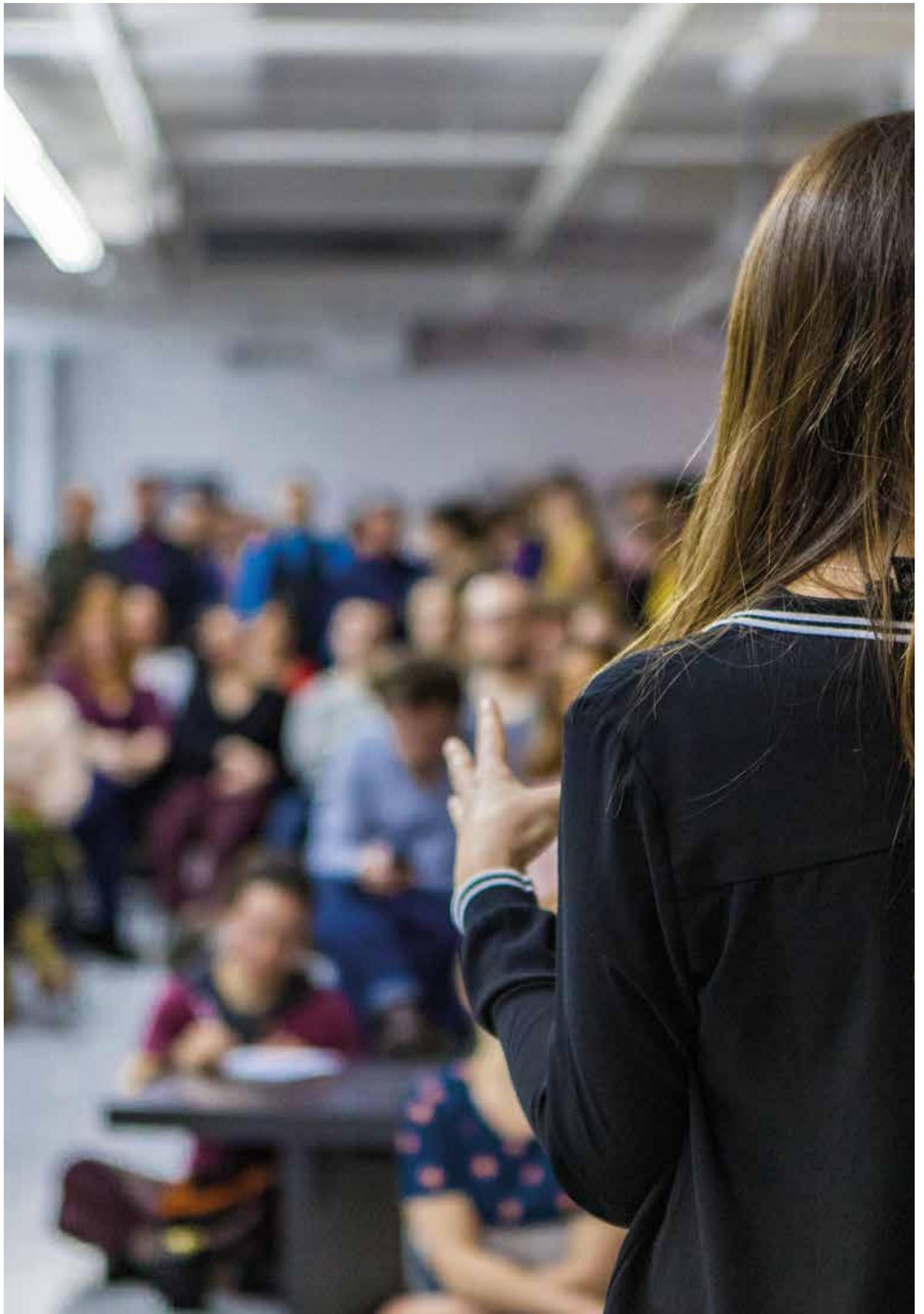
Hinzu kommt, dass die Personalsituation durch den Fachkräftemangel und die Krankenquote – die teils weit über dem Durchschnitt liegt – für eine große Anspannung bei den Unternehmen sorgt. Auch tragen die gestiegenen Energiekosten und die Einführung des 9-Euro-Tickets sowie die Planungen für das Deutschland-Ticket dazu bei, dass viele an der Belastungsgrenze sind oder diese bereits überschritten haben. Die Landesgruppe Südwest hat daher einen ausführlichen Brief an die Ministerpräsidentin Malu Dreyer verfasst, der auf die Situation der ÖPNV-Unternehmen im Land aufmerksam macht. Die Hoffnung, dass der Doppelhaushalt 2023/2024 eine spürbare Verbesserung der finanziellen Situation des ÖPNV in Rheinland-Pfalz mit sich bringt, hat sich leider nicht erfüllt.

Erfolgreiche Veranstaltungen 2022

Neben dem digitalen verkehrspolitischen Forum im Saarland waren Veranstaltungen wie der Deutsche Nahverkehrstag in Koblenz und das Sommerfest „Heimat 22“ der rheinland-pfälzischen Landesvertretung in Berlin für die Landesgruppe wichtige Veranstaltungen, bei denen diese jeweils mit einem großen Messestand vertreten war. Nach einer längeren Pause durch die Pandemie haben diese Veranstaltungen einen großen Andrang erlebt.

Marie-Theres Wölki

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



VDV-Organisationen

VDV-Akademie: die Weiterentwicklung der Branchenbildung im Fokus

In den vergangenen Monaten hat die VDV-Akademie stetig neue Bildungsformate entwickelt und auf den Markt gebracht – damit reagieren wir auf aktuelle Bedarfe und kommende Herausforderungen. Wir glauben: Nur wer mutig ist und neue Wege geht, wird Bestand haben.

Die vergangenen Jahre haben gezeigt: Auf sich ändernde Umstände reagiert man am besten mit (temporärer) Anpassung. Dieser Flexibilität und Agilität hat sich die Akademie angenommen. Wir haben einen Experimentierraum geschaffen, in dem neue Webinare, innovative Konferenzformate, digitale Plattformen und neue Fortbildungen geschaffen wurden. Damit reagieren wir auf die aktuellen Bewegungen der Branche und versuchen, dem Fachkräftemangel zuvorzukommen.

Die Digitale VDV-Akademie

Unser digitaler Zwilling, die DiVA (Digitale VDV-Akademie), wurde aus der Taufe gehoben. Auf der Learn-Experience-Plattform haben unsere Teilnehmenden künftig die Möglichkeit, digitales Lernen zu erfahren – via Lernmedien, kollaboratives Arbeiten und selbstgesteuerte Wissensaneignung. Die Generalprobe erlebt die Plattform aktuell in den neuen Fortbildungen des InnoVET-Projekts UpTrain, im Laufe 2023 soll sie auch bestehende Weiterbildungen aus dem Angebot der VDV-Akademie digital anreichern und ergänzen.

UpTrain: Raum für Erprobungen

Mit Unterstützung von Verkehrsunternehmen, Hochschulen, Fachpersonal aus der Branche und der IHK Köln haben wir zwei neue branchenspezifische Fortbildungen entwickelt und erproben diese bis Ende 2024. Sie sind auf unterschiedlichen Fortbildungsstufen angesiedelt. Der Master Professional in Technologischen Innovationsstrategien (IHK) qualifiziert Personal für Leitungspositionen mit datenorientierter, technisch-strategischer Perspektive.

Die Fortbildung zum Geprüften Berufsspezialisten / zur Geprüften Berufsspezialistin für Elektronik Mobilität (IHK) füllt die Lücke zwischen abgeschlossener Berufsausbildung und dem Abschluss des Technikers oder Meisters. Damit können sich Mitarbeitende innerhalb von 9 Monaten berufsbegeleitend in den technischen Fachbereichen Kraftomnibusse, Schienenfahrzeuge oder Leit- und Sicherungstechnik spezialisieren.

Eine attraktive Möglichkeit für engagierte, junge Mitarbeitende, sich zügig und niedrigschwellig einen anerkannten Abschluss auf Niveau 5 des Deutschen Qualifikationsrahmens (DQR) nach der Ausbildung zu sichern.

Das neue Fortbildungsniveau

Bereits während der Erprobung der Fortbildung auf DQR-Niveau 5 ist zu beobachten, dass dieser anerkannte Abschluss Zukunftspotenzial birgt – obwohl es bisher in Deutschland wenig Berufsbilder auf dieser Stufe gibt.

Die VDV-Akademie möchte in den kommenden Jahren gemeinsam mit der Branche weitere Fortbildungen auf dieser Stufe konzipieren und anbieten. Das Format ist eine hervorragende Möglichkeit, insbesondere junge Mitarbeitende branchenspezifisch zu qualifizieren, sie wertzuschätzen, mit einer attraktiven Branchenkarriere zu binden und Verkehrsunternehmen die nötigen fachlichen Kompetenzen zu sichern. Thematisch können neue Fortbildungen auf dem Niveau die gesamte Bandbreite der Branche spiegeln: von Bus über Bahn bis zu Schiene.

Individualisierung von Fachkarrieren

Ein Format, das ebenfalls Potenzial birgt, ist die Bildungsberatung der VDV-Akademie. Teilnehmende unserer Fortbildungen werden im Tandem mit dem entsendenden Verkehrsunternehmen und unserem Bildungsberater individuell begleitet – vor, während und nach der Qualifizierung. Dies gestaltet individuelle Fachkarrieren und fördert die Sichtbarkeit von Kompetenzen und Möglichkeiten. Ein Konzept, das wir in den kommenden Jahren verfolgen und ausbauen werden.

Ausblick

Die berufliche Bildung der Mobilitätsbranche ist unsere Kernkompetenz. Die anstehenden Entwicklungen werden geprägt sein von herausfordernden Engpässen. Das erprobte Zusammenspiel von digitalen und analogen Bildungsformaten ist ein wichtiger Schlüssel, um diese Herausforderungen zu meistern. Dies werden wir mit unserer Agilität und Flexibilität flankieren und bestmöglich begleiten.

Britta Robels

UpTrain, Projektleitung
M 0175 3710430
robels@vdv.de

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

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

24. Management-Symposium in Stuttgart

Das diesjährige Symposium fand vom 11.11. bis 13.11.2022 in Stuttgart statt.

Traditionell steht der erste Tag immer im Zeichen der lokalen und nationalen ÖPNV-Mobilität und ihrer Herausforderungen. Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Ingo Wortmann, Präsident des VDV, und Thomas Moser, Vorstand der Stuttgarter Straßenbahnen AG, gingen in ihren Beiträgen ausführlich auf die Situation, Strategien und Szenarien der Mobilitätsbranche ein.

Prof. Dr. Bernhard Pörksen eröffnete den zweiten Tag mit dem Thema „Die Kunst des Miteinanderredens in Zeiten des Hasses“. Weitere Themen an diesem Tag waren neben der Zukunft elektrischer Antriebssysteme die Rollen und Aufgaben der künstlichen Intelligenz (KI). Michael Karl Heidemann befasste sich in seinem Vortrag mit dem Thema „Legitime Autorität – von der Hausforderung, Leadership zu entwickeln“. Die strategische Rolle der Häfen in den europäischen Lieferketten thematisierte Ulrike Riedel, Mitglied des Vorstandes und Arbeitsdirektorin der BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, in ihrem Vortrag. Britta Robels, Leiterin des BMBF-Projektes „UpTrain“, rundete den zweiten Tag mit der Vorstellung des Projektes ab.

Zum Abschluss des Management-Symposiums beschrieb Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung, die unternehmerische Transformation der Autobahn GmbH des Bundes. Thorsten Bergmaier-Trede, MAN Truck & Bus SE, erläuterte den Designprozess im Bereich Nutzfahrzeug.

Dr. Roman Jaich, Bereichsleiter Bildung ver.di Bundesverwaltung, schloss das Symposium mit einem Ausblick auf die aktuelle und zukünftige Bedeutung der beruflichen Bildung.

Das 25. Management-Symposium findet vom 10.11. bis 12.11.2023 in Dresden statt.

Erstes Treffen der Stipendiaten und Stipendiatinnen

Erstmals richtete die Stiftung ein Treffen aller Stipendiaten aus. Dieses fand im Anschluss an das Management-Symposium in Stuttgart statt.

Es dient dem Austausch der Stipendiaten mit dem Vorstand der Stiftung. Solche Treffen werden jedes Jahr stattfinden.

Im Jahr 2022 wurden vier neue Stipendien vergeben. Aktuell werden 13 Beschäftigte aus Verkehrsunternehmen und -verbänden von der Stiftung gefördert.

Förderung beruflich Qualifizierter durch die SFN

Ab 2023 vergibt die Stiftung Stipendien nicht mehr ausschließlich an akademisch ausgebildete Beschäftigte. Auch beruflich Qualifizierte – Fachkräfte und Spezialisten – können künftig gefördert werden. Auch sind die Beantragungs- und Auswahlverfahren für ein Stipendium neu geordnet worden.

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

Sommeruniversität 2022

Die 7. VDV-Sommeruniversität wurde im Jahr 2022 in Wiesbaden ausgetragen. 15 Studierende aus verschiedenen Studiendisziplinen arbeiteten vier Tage projektbezogen an verschiedenen Mobilitätsprojekten und stellten ihre Ergebnisse den anwesenden Unternehmens- und Verbandsvertretern vor.

Sandra Raider

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV
T 0221 57979-173
raider@vdv.de

Digital und interoperabel: (((eTicket Deutschland macht das Deutschland-Ticket

Mehr Projektberatung und erweiterte Seminarangebote, Arbeitsgruppen in (((efi und Roll-out Motics: Alle aufgebauten und erweiterten Unternehmensstrukturen beim VDV eTicket Service konzentrieren sich seit September 2022 fast vollständig auf die Umsetzung des Deutschland-Tickets.

Zahlen zu (((eTicket Deutschland

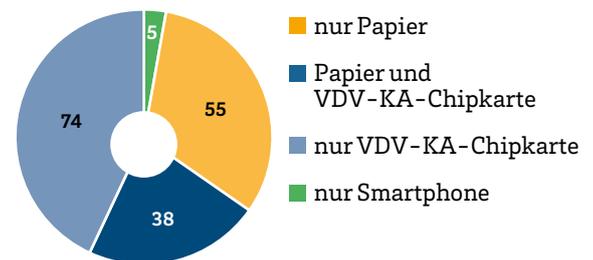
Der im Vorjahr prognostizierte Zuwachs an aktiven Chipkarten ist 2022 eingetreten: Mit 16,2 Millionen Karten bei den beteiligten Verkehrsunternehmen und -verbänden hat der Wert wieder das Vor-Corona-Niveau des Jahres 2020 erreicht. Das vielbeschworene Ende der Chipkarte ist durch die Pandemie also nicht beschleunigt worden. Im Gegenteil, wie aktuelle Vorbestellungen für das Jahr 2023 zeigen. Darüber hinaus sind im Laufe des vergangenen Jahres weitere 21 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände Teilnehmer an (((eTicket Deutschland geworden. Zum Ende des Jahres waren somit insgesamt 494 Unternehmen am gemeinsamen Ticketing-Standard beteiligt.

9-Euro-Ticket und Deutschland-Ticket

Bei der Einführung des 9-Euro-Tickets zum 1. Juni 2022 konnte der VDV eTicket Service die Verkehrsunternehmen und -verbände lediglich beratend unterstützen. Die Ausgabe als Papierticket sowie die zeitliche Laufzeitbegrenzung auf drei Monate ließen keinen realistischen Raum für deutschlandweite technische Lösungen für Ausgabe und Kontrolle. Allerdings hat sich der VDV-ETS während des Geltungszeitraums des 9-Euro-Tickets mit Fragen zur technischen Umsetzung eines nationalen Nachfolgeproduktes beschäftigt. Ab September 2022 konnte die Branche auf erste Dokumente zur Umsetzung des damals noch als Klimaticket bezeichneten Tarifproduktes zugreifen. Für diesen Zweck wurde die neu eingerichtete Kollaborationsplattform (((efi als zentraler Kommunikationspunkt zur Umsetzung des Deutschland-Tickets für die ganze Branche geöffnet. Seitdem stellt der VDV-ETS dort den Verkehrsunternehmen, -verbänden, Herstellern und Beratern alle politischen Beschlüsse, technischen Dokumente, Diskussionsforen sowie Onboarding-Leitfäden und Onlinesprechstunden zur Verfügung.

Über (((efi organisierte der VDV-ETS auch eine branchenweite Abfrage zum Stand der digitalen Vertriebsinfrastruktur. Die Ergebnisse brachten erstmals einen groben Überblick, mit welchen Voraussetzungen die Einführung eines rein digitalen Tarifproduktes starten musste. Insgesamt wurden über 90 Prozent der bestehenden Abokunden bereits theoretisch mit digitalen Vertriebskanälen erreicht. So war ein Teil der

Unternehmen beispielsweise in der Lage, Handytickets auszugeben, bot allerdings keine Abos für das Smartphone an. Auch Chipkarten wurden ausgegeben, häufig aber nicht für Schüler- oder Jobtickets.



Anhand der Umfrageergebnisse konnte der VDV-ETS möglichst genaue Hilfen, Empfehlungen und Beratungsangebote aufbauen und der Branche zur Verfügung stellen:

- für Unternehmen, die bestehende Systeme ggf. anpassen mussten,
- für Unternehmen, die Teile neu aufbauen müssen,
- für Unternehmen, die erstmalig digitale Vertriebssysteme beschaffen.

Motics im Kontext Deutschland-Ticket

Weil es sich beim Nachfolger des 9-Euro-Tickets um ein mit erheblichen Steuergeldern unterstütztes hochpreisiges Tarifprodukt handelt, hat nicht nur die ÖPNV-Branche, sondern auch die Bundespolitik ein Interesse daran, das Ticket vor Missbrauch zu schützen. Das Ticket soll ausschließlich auf der Chipkarte oder als Ticket auf dem Smartphone ausgeben werden. Die Chipkarte ist kryptografisch gegen Manipulation und Kopie geschützt. Für das heutige Barcode-Ticket auf dem Smartphone wird der Motics diesen Schutz gewährleisten. Mit dem Deutschland-Ticket und der damit einhergehenden deutschlandweiten Kontrollinfrastruktur wird auch die Motics-Kontrollfähigkeit national ausgerollt. Damit soll allen Verkehrsunternehmen und -verbänden, die Motics bereits nutzen, ermöglicht werden, das Deutschland-Ticket als gesichertes Handyticket ausgeben zu können. Mittelfristig soll Motics der gemeinsame Sicherheitsstandard für alle nationalen Handytickets sein.

(((etiCORE im Zeitplan

Die Entwicklung der nächsten Generation E-Ticket ist weiterhin im Zeitplan und wird 2026 mit der

Migration von VDV-KA auf ((etiCORE beginnen können. Alle Komponenten für die zweite Generation des Sicherheitsmanagements, auf dem ((etiCORE basiert, sind ausgeschrieben, vergeben und befinden sich aktuell im Aufbau: Nach den durchgeführten europaweiten Ausschreibungen wird die Deutsche Telekom Security den Aufbau und Betrieb der neuen, zweistufigen Public Key Infrastructure realisieren. ((etiCORE beinhaltet gegenüber der VDV-Kernapplikation eine neue Komponente für die Sicherheitsinfrastruktur – das Medien Management System. Dieses erlaubt die kryptografischen Schlüssel nachträglich in die Vertriebsinfrastruktur bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden zu laden oder flexibel zu tauschen. Dieses neue System wurde an equens-Worldline SE Germany vergeben.



Im Rahmen der Webinar-Reihe „((etiCORE unter der Lupe“ informieren wir regelmäßig über den aktuellen Stand der Entwicklungen. Parallel haben die ((etiCORE-Koordinatoren aus den Verbänden ihre Arbeit aufgenommen. Zunächst geht es darum, Hersteller in die Lage zu versetzen, Angebote zu erstellen, damit der ÖPNV basierend auf realistischen Zahlen Projektpläne aufsetzen kann.

Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2022 haben die Arbeiten an einer Standardisierung von Account Based Ticketing (ABT) unter dem Dach der Smart Ticketing Alliance (STA) begonnen. Im europäischen Kontext besteht großes Interesse an der Technologie, bei der sich Mobilitätsnutzende mit einer gesicherten ID authentifizieren. Alle Berechtigungen zur Nutzung verschiedener Mobilitätsformen wie beispielsweise Führerscheine, ÖPNV-Tickets oder Altersangaben werden bei ABT zentral in einem Account abgelegt und können vom berechtigten Mobilitätsanbieter online abgerufen werden. Aktuell entstehen sowohl national als auch international ABT-Pilot-systeme im Kontext von „Mobility as a Service“. Jedoch alle mit unterschiedlichen Zielsetzungen und Anforderungen. Wie auch die Smart Ticketing Alliance sieht der VDV-ETS in ABT nicht nur eine Möglichkeit, um multimodale Wegekettens verbraucherfreundlicher nutzbar zu machen. Die Technologie bietet vielmehr große Chancen für den grenzüberschreitenden Verkehr und eine leichtere Einbindung anderer Mobilitätsformen mit eigenen Systemlandschaften.

Aus diesem Grund steht die Harmonisierung gemeinsamer Schnittstellen und Datenstandards auf europäischer Ebene im Fokus der Arbeit. Ziel

ist ein standardisiertes ABT mit klaren Datenstrukturen und offenen Schnittstellen, das international jedem Anbieter einen diskriminierungsfreien Zugang zu künftigen Mobilitätsplattformen technisch ermöglicht. VDV-ETS begleitet diesen Prozess und beginnt parallel mit den Standardisierungsarbeiten in Deutschland. Ziel ist eine eng verzahnte Arbeit, um unnötige Dopplungen oder technische Sackgassen zu verhindern.

Unternehmensentwicklung

Der VDV-ETS hat das Schulungsangebot zu allen E-Ticket-Wissensgebieten im Kontext von Online- und Hybridformaten stark erweitert. Das neue Programm gliedert sich nach Themen und fachlichen Leveln der Teilnehmer. Die Seminarformate wurden breiter aufgestellt und umfassen Online-Selbstlerneinheiten (sog. web-based Trainings) und kurze Online-Infoveranstaltungen (z. B. Motics-Kompakt und Sales-Briefing) bis hin zu umfangreichen Schulungen, die mit Online- und Präsenzeinheiten aufeinander aufbauen und sich zur Expertenausbildung eignen.



Alle im vergangenen Jahr aufgebauten und erweiterten Unternehmensstrukturen konzentrieren sich seit September fast vollständig auf die Umsetzung des Deutschland-Tickets und auf die Aufnahme neuer Teilnehmer an ((eTicket Deutschland. Die politisch vorgegebene digitale Ausgabe des D-Tickets sorgt dafür, dass im Laufe des Jahres 2023 alle Verkehrsunternehmen und -verbände in Deutschland Teilnehmer an ((eTicket Deutschland werden und damit die gesamte ÖPNV-Branche in einem Standard vertreten ist.

Nils Zeino-Mahmalat

Geschäftsführer

VDV eTicket Service GmbH & Co. KG

T 0221 716174-0

zeino@vdv.de

Nutzen Sie unsere VDV VerbandsApp

app.vdv.de



VDV-Informationen

VDV-Schriften- und Mitteilungen unter:

www.vdv.de/Publikationen/Schriften&Mitteilungen und knowhow.vdv.de

VDV-Schrift 461 | 03/2023

Ist-Daten-Schnittstelle Leitsystem (ITCS) –
Betriebshofmanagementsystem (BMS) -Version 2.1

VDV-Schrift 825 | 02/2023

Anforderungen an Betriebshöfe und Werkstätten
beim Einsatz von Linienbussen mit sauberen und/
oder emissionsfreien Antrieben

Requirements for depots and workshops when
using city buses with clean and/or zero-emission
drive systems

VDV-Schrift 440 | 02/2023

Branchenanforderungen an die ITSicherheit –
ÖPNV & Schienenverkehr der nichtbundeseigenen
Eisenbahnen (NE)

VDV-Schrift 301-2-19 | 01/2023

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service
description / Dienst – AnalogRadioService /
Service – AnalogRadioService – V 2.4

VDV-Schrift 301-2-16 | 01/2023

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service
description / Dienst – TicketValidation Service /
Service – TicketValidationService – V2.4

VDV-Schrift 301-2-12 | 01/2023

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service
description / VideoRecordingService – V2.4

VDV-Schrift 301-2-1 | 01/2023

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service
description / Gemeinsame Datenstrukturen und
Aufzählungstypen / Common Data Structures and
Enumerations – V2.4

VDV-Schrift 301-2-0 | 01/2023

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service
description / DeviceManagementService – V2.4

VDV-Schrift 301-2 | 01/2023

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service
description / Allgemeine Konventionen /
General conventions – V2.4

VDV-Schrift 238 | 01/2023

Fahrzeugdaten in Bussen des ÖPNV / Vehicle
data in buses in PT / Bedeutung, Umsetzung und
Nutzung im ÖPNV / Importance, realization and
usage in public transport

VDV-Schrift 823 | 12/2022

Empfehlungen für die Gestaltung bei
Neu- und Umbauten von Stadtbahn-
und Straßenbahnbetriebshöfen

VDV-Schrift 758 | 11/2022

Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb

VDV-Schrift 736-2 | 09/2022

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

VDV-Schrift 432 | 09/2022

Identifikation von Haltestellen Anwendung
der Global ID in Deutschland V1.1

VDV-Schrift 431-2 | 09/2022

Echtzeit-Kommunikations- und Auskunfts-
plattform EKAP –
Teil 2: EKAP interface Beschreibung V1.4
Real time communication and assistance
plattform EKAP –
Part 2: EKAP interface description V1.4

VDV-Schrift 733 | 08/2022

Ticketlayout für mobiles Ticketing –
Empfehlung für die Umsetzung eines einheitlichen
Ticketlayouts in Deutschland

VDV-Schrift 433 | 08/2022

Identifikation von Linien und Fahrten
Eindeutige Linien- und Fahrt-IDs
für Deutschland V1.1

VDV-Schrift 710 | 04/2022

Dienstanweisung für den Fahrdienst mit
Straßenbahnen (DFStrab)

VDV-Schrift 709 | 04/2022

Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen
(DFBus)

VDV-Schrift 889 | 03/2022

Zerstörungsfreie Prüfung (ZfP) an
Eisenbahnfahrzeugen und deren Komponenten

VDV-Schrift 522 | 02/2022

Erhöhung der Fahrleitungs-Nennspannung bei Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen und Obussystemen von DC 600 V auf DC 750 V

VDV-Schrift 336-3 | 02/2022

Funktionale Anforderungen für Signal- und Zugsicherungsanlagen sowie Betriebsleitsysteme des städtischen schienengebundenen Personenverkehrs – Teil 3: Betriebsleitsysteme

VDV-Schrift 613 | 01/2022

Anlage und Pflege von Vegetationsflächen entlang der Schienenwege nichtbundeseigener Eisenbahnen

VDV-Schrift 260 | 01/2022

DC-Ladeinfrastruktur für Elektrobusse
DC Charging Infrastructure for Electric Buses

VDV-Mitteilungen

Neuerscheinungen 03/2023 bis 01/2022

VDV-Schriften- und Mitteilungen unter:

www.vdv.de/Publikationen/Schriften&Mitteilungen und knowhow.vdv.de

VDV-Mitteilung 5702 | 02/2023

Verkürzung der Inspektionsfristen für Energieversorgungsanlagen nach BOStrab in der Fassung vom 01.10.2019

VDV-Mitteilung 4400 | 02/2023

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

VDV-Mitteilung 4401 | 02/2023

Die VDV-Schrift 440 & VDV-Mitteilung 4400 in der Anwendung Hinweise zur Nutzung der VDV 440 & VDV 4400 für die Prüfung nach §8a BSIG

VDV-Mitteilung 7513 | 11/2022

Nachweis gemäß CSM-RA zur Aktualisierung der VDV-Schrift 758 und zur Einführung der Mitarbeitermodule zur VDV-Schrift 758

VDV-Mitteilung 7511 | 11/2022

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

VDV-Mitteilung 4028 | 10/2022

Anforderungen an Betriebsbedienstete BOStrab sowie Aufschreibungen über deren Tauglichkeit, Ausbildung, Ergebnisse von Prüfungen, Beaufsichtigungen, Unterweisungen und Nachschulungen

VDV-Mitteilung 2003 | 08/2022

Handlungsempfehlungen zum Aufgleisen von Eisenbahnfahrzeugen

VDV-Mitteilung 9725 | 05/2022

Erträge und Aufwendungen 2020 im Personennahverkehr

VDV-Mitteilung 7055 | 04/2022

Sprachassistenz-Systeme im ÖPNV – Basiswissen und Nutzungsmöglichkeiten

VDV-Mitteilung 2303 | 03/2022

Empfehlungen zur Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen

VDV-Mitteilung 7054 | 02/2022

Umsetzung der Mobilitätsdaten-Verordnung in der Praxis – Aktueller Status, Ausblick & Antworten auf häufig gestellte Fragen

VDV-Mitteilung 4021 | 02/2022

Abkündigung analoger Betriebsfunkfrequenzen im 20 kHz-Raster – Migrationsmöglichkeit für den analogen LSA-Datenfunk

VDV-Mitteilung 7053 | 01/2022

Fahrer-Tablets

VDV-Mitteilung 7050 | 01/2022

Zukunftsorientierte und nachhaltige Aus- und Weiterbildung des Fahr- und Betriebspersonals in ÖPNV-Fahrschulen

VDV-Mitteilung 2002 | 01/2022

Leitlinie zur Umsetzung der Trinkwasserversorgung im Bereich der Nicht-Bundeseigenen Eisenbahnen – Handlungsempfehlung zur Erfüllung der Anforderungen an Trinkwasseranlagen von Eisenbahnen der NE-Bahnen

VDV-Positionen

Neuerscheinungen 03/2023 bis 01/2022

Alle hier aufgelisteten VDV-Positionspapiere unter:
www.vdv.de/positionensuche.aspx

Weitere unter der Suchfunktion auf www.vdv.de

13.03.2023 | Linienbedarfsverkehr: zukunfts-gerecht, integriert und nachfragegesteuert
Warum eine ÖPNV-Angebotsoffensive im Linien- und Linienbedarfsverkehr notwendig ist

24.01.2023 | Maßnahmen gegen den Personal-mangel im Fahrbetrieb
Für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV

09.01.2023 | Personalstrategisches Papier | 2023
Das personalstrategische Papier des VDV-Aus-schusses für Personalwesen zeigt die ganze Breite der Herausforderungen im Personalbereich auf

25.11.2022 | Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Energieeinsparung in Bus- und Bahnunter-nehmen
Positionspapier des VDV macht konkrete Vor-schläge für ergänzende Energiesparmaßnahmen bei Bus- und Bahn

22.11.2022 | Gute Schienenverkehrsangebote für mehr Güter auf der Schiene
Gemeinsames Positionspapier von Allianz pro Schiene, BIEK und VDV

07.11.2022 | Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)
VDV-Positionspapier zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung

17.05.2022 | VDV-Positionspapier zu multi-modalen digitalen Mobilitätsdiensten (DE / EN)
Mit zehn Eckpunkten bringt sich der VDV in die Diskussionen zur geplanten Gesetzesinitiative der Europäischen Kommission zu multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten (MDMS) ein. Die für Anfang 2023 angekündigte Initiative könnte sich auf den Vertrieb auswirken.

01.04.2022 | Schienenpolitische Vorschläge der deutschen See- und Binnenhäfen für eine erfolgreiche Verkehrswende
erstellt von der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnen öffentlicher Häfen (EöH) im VDV

30.03.2022 | Fünf Punkte zur Planungsbeschleunigung für die Schieneninfrastruktur
Infrastrukturausbau für den öffentlichen Verkehr priorisieren und effektiv beschleunigen

17.03.2022 | VDV-Resolution zum Krieg in der Ukraine
Der VDV verfolgt mit größter Bestürzung den unbegründeten Angriff Russlands auf die Ukraine und verurteilt diese Entscheidung des Präsidenten der Russischen Föderation auf das Schärfste. Mit diesem Akt militärischer Gewalt wird auch die europäische Friedensordnung angegriffen.

09.02.2022 | Elektrifizierung von Eisenbahn-strecken als Teil der Energiewende
Hindernisse bei einer schnellen, kostengünstigen und aufwandsarmen Elektrifizierung

28.01.2022 | Logistik der Zukunft aufgleisen: emissionsfrei, intelligent, europäisch, disruptiv effizienter
Gemeinsame Erklärung zur partnerschaftlichen Verantwortung für den europaweiten Rollout der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) von DB, VDB, VDV und VPI

11.01.2022 | VDV-Positionspapier zum europäischen „Fit for 55“-Paket
Mit dem Papier "Mit Bussen und Bahnen die Klimaziele erreichen" bringt sich der VDV in die Diskussionen zu den Initiativen des europäischen Klimapakets ein, die sich auf den Öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr auswirken werden.

Weitere VDV-Veröffentlichungen



Der Nahverkehr | www.dvvmmedia-shop.de

Offizielles Organ des VDV | Die Zeitschrift bietet Fachwissen in qualifizierten und umfangreichen Beiträgen. Die Palette der Themen umfasst Verkehrspolitik, Verkehrsrecht und andere relevante Rechtsgebiete, Fragen der Verkehrswirtschaft, des Marketings, der Fahrzeug- und Betriebstechnik sowie der betrieblichen Organisation. In der Zeitschrift publizieren erfahrene Praktikerinnen und Praktiker ebenso wie Fachleute der einschlägigen Wissenschaften.

VDV Das Magazin | www.vdv-dasmagazin.de

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.



VDV-Politikbrief | www.vdv.de/politikbrief

Mit dem VDV-Politikbrief wollen wir Entscheiderinnen und Entscheider aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und Medien über die aktuelle verkehrspolitische Arbeit im Bund, in den Ländern und auf EU-Ebene informieren. Durch die Aufbereitung von Positionen und Hintergründen wird mit dem Format noch mehr Transparenz geschaffen, Hilfestellung bei der verkehrspolitischen Arbeit angeboten und eine offene Diskussion angeregt.

Städtische Bahnprojekte besser umsetzen – Wichtige Entscheidungs- und Kommunikationsmittel | www.vdv.de/zeitschriften-broschueren.aspx

Der Leitfaden bietet eine Hilfestellung für Entscheidungs- und Kommunikationsmittel bei Infrastrukturprojekten. In chronologischer Folge werden die wichtigsten Prozessschritte vorgestellt – von der Zielbestimmung, Budgetplanung, Bürgerdialog bis zur transparenten Umsetzung.



Weitere VDV-Veröffentlichungen



Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken | www.vdv.de/zeitschriften-broschueren.aspx

Zwei Jahre nach der letzten Ausgabe erscheint die dritte Auflage der Reaktivierungsvorschläge des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. Die Intention der Voraufgaben war es, den stockenden Bemühungen zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken neuen Schwung zu geben. Tatsächlich ist dies in großem Umfang gelungen: Unsere Vorschläge haben in den Medien und der Politik eine enorme Resonanz erfahren, die nicht auf Deutschland beschränkt war. Viele der Vorschläge wurden konkret von politischen oder administrativen Entscheidungsträgern aufgegriffen und Schritte zu ihrer Realisierung unternommen. Besonders bemerkenswert ist, dass alle Bundesländer Programme unterschiedlicher Art für die Reaktivierung von Schienenstrecken aufgelegt haben und viele Projekte aus unserer Liste darin aufgenommen haben. Befürchtungen, mit der schon in der Erstauflage recht langen Liste unserer Vorschläge zu weit gegangen zu sein, haben sich nicht bewahrheitet. Die Länder gehen in einzelnen Fällen mit zusätzlich angeschobenen Projekten zum Teil sogar über unsere Liste hinaus. Dies ist einer der Gründe für diese Neuauflage.

Reaktivierung von Eisenbahnstrecken – Hinweise zur Kombination von Schienenverkehr mit Rad- und Fußverkehr | www.vdv.de/reaktivierung-bahnstrecken

Eine weitere Herausforderung für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken ist die Konkurrenz um die Nutzung der Trassen mit dem Radverkehr als weiterem klimafreundlichem Verkehrsträger. Vielfach wurden nach kompletter Stilllegung der Strecken die Trassen für die Anlage attraktiver Rad- und Wanderwege genutzt – größtenteils im Übrigen zur Sicherung der Trasse für einen späteren Bahnverkehr. Dies ist nur heute nicht mehr gänzlich allen in Erinnerung geblieben. Um aber dennoch Konflikte zu vermeiden sollen Wege zur Koexistenz beider Nutzungsarten aufgezeigt werden. Der VDV hat zu diesem Zweck eine Studie unter dem Titel „Reaktivierung von Eisenbahnstrecken – Hinweise zur Kombination von Schienenverkehr mit Rad und Fußverkehr“ in Auftrag gegeben, die qualifizierte Vorschläge zur Kombination beider Nutzungen durch eine systematische Aufarbeitung von Regelquerschnitten sowohl nach EBO als auch nach BOStrab macht.



Differenzierte Bedienung im ÖPNV | www.vdv.de/blau-buecher.aspx



ÖPNV ist mehr als die Beförderung in Bussen, Eisen- oder Straßenbahnen. Neben diesen bekannten Angeboten des klassischen Linienverkehrs existieren seit Jahren auch viele weitere Angebotsformen, die die Mobilität von Menschen sicherstellen. Zusammen mit den zuletzt in Erscheinung tretenden alternativen Mobilitätsangeboten bestehen sowohl in städtischen als auch in ländlichen Strukturen neue Möglichkeiten, öffentliche Verkehre im Sinne eines differenzierten Bedienkonzepts auf die jeweiligen regionalen Besonderheiten abzustimmen. Im Blauen Buch werden das Modell der Differenzierten Bedienung aus theoretischer Perspektive beleuchtet und erfolgreiche Anwendungen aus der Praxis vorgestellt.

Digitale Angebote des VDV



VDV-Website | www.vdv.de

Für unsere Mitgliedsunternehmen, Politik, Medien und alle Mobilitätsinteressierten. Mit Informationen zu aktuellen Branchenthemen, VDV-Positionen, Projekten, Ansprechpartnerinnen/Ansprechpartnern, Gremien, aktuellen Veranstaltungen, Terminen, VDV-Publikationen ...

VDV auf Social Media

www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen
www.twitter.com/VDV_Verband
www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen
www.youtube.com/mobiwissen



VDV VerbandsApp | kostenlos unter app.vdv.de

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.

VDV-Mitgliederbereich | www.vdv.de/Mitglieder

Für die Mitarbeitenden in den VDV-Mitgliedsunternehmen. Zeitnahe Informationen direkt am Arbeitsplatz: Rundschreiben, zahlreiche Fachinformationen, E-Mail-Aboservice – alles zusammengestellt nach Ihren Wünschen.

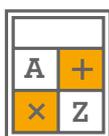


KnowHow@ÖV | <https://knowhow.vdv.de>

Innovative Wissens- und Lernangebote zur ÖV-Branche sowie VDV-Schriften und -Mitteilungen. Ein umfassender Überblick über zentrale Branchenthemen verbunden mit beruflicher Bildung und gewachsenem Erfahrungswissen.

VDV Das Magazin | www.vdv-dasmagazin.de

Onlineausgabe des VDV-Magazins – mit Beiträgen aus der aktuellen Ausgabe sowie allen Beiträgen aus den Ausgaben der letzten Jahre, thematisch geordnet nach Kategorien (Infrastruktur, Finanzierung ...).



Mobi-Wissen | www.mobi-wissen.de

Von A wie Angebot bis Z wie Zweckbindung: Mobi-Wissen ist die Online-Wissensdatenbank rund um Busse und Bahnen mit Definitionen zu den wichtigsten Begriffen des ÖPNV und des SGV.



VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr | <https://dms.vdv.de/sites/GV-KOOP/>

Zahlreiche konkrete Dienstleistungen für den Markt und seine Teilnehmer, eine mehrere Tausend Links umfassende Linkliste, Verzeichnisse über Notdienste und Pannenhilfe sowie Güterbahnhöfe und der elektronische „Marktplatz Schiene“.

VDV-Arbeitgeberinitiative | www.in-dir-steckt-zukunft.de

Erste bundesweite Stellenbörse der Branche mit Jobangeboten im PV und SGV bei den VDV-Mitgliedsunternehmen. Der VDV sieht den Personalmangel als Wachstumshindernis für Busse und Bahnen. In Gefahr sind damit auch die Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele.



VDV-Akademie | www.vdv-akademie.de

Ziel der Akademie 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

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



Stiftung Führungsnachwuchs | www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de

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

VDV eTicket Service – ((eTicket Deutschland | www.eticket-deutschland.de

Die VDV-Kernapplikation (VDV-KA) ist der technische Standard für alle Varianten des elektronischen Fahrgeldmanagements. Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) – ein Schritt in die Zukunft der interoperablen Mobilität und des bargeldlosen Zahlens im ÖPNV.



Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur

Mit über 640 Mitgliedsunternehmen ist der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für zahlreiche Institutionen in Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Bildung die anerkannte Adresse für Fragen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland.

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

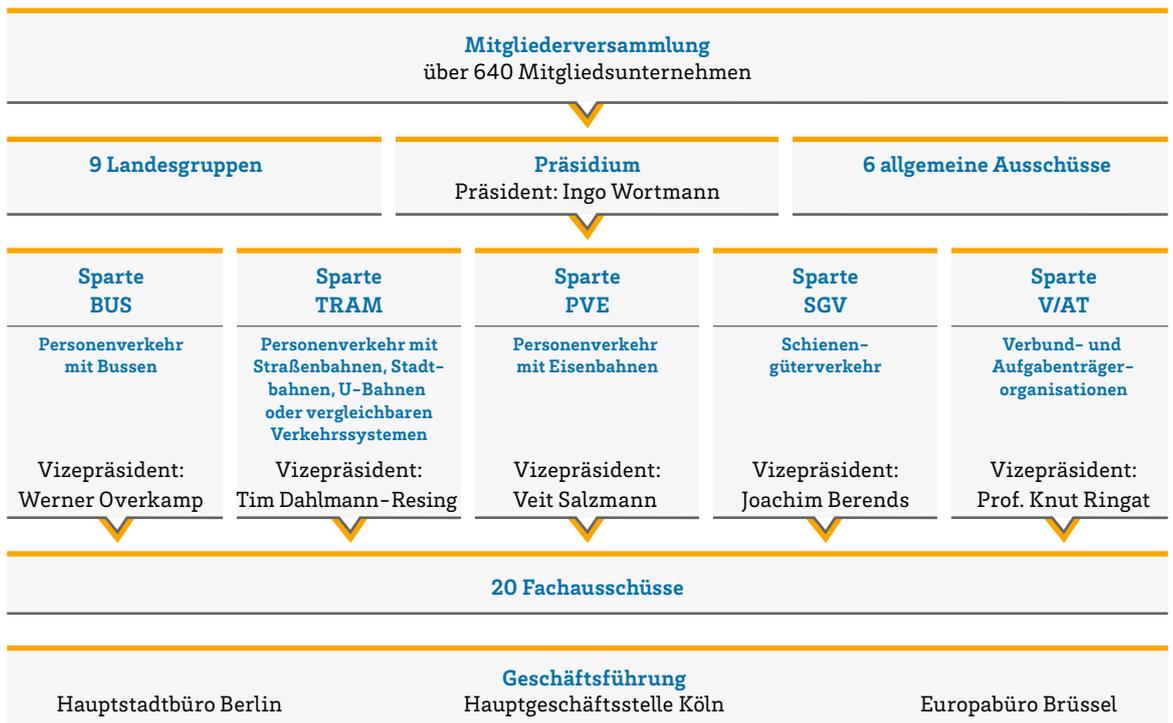
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert 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 rund 500 Expertinnen und Experten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich, die durch die drei Geschäftsstellen Köln (Hauptgeschäftsstelle), Berlin (Hauptstadtbüro) und Brüssel (Europabüro) unterstützt werden.



Bildquellen

Wir danken allen Personen, Unternehmen und Institutionen für das bereitgestellte Material.

Alle Bilder von links nach rechts

- | | | | |
|-----------|---|-----------|---|
| 1 | olaser, iStockphoto.com | 57 | Erfurter Bahn GmbH |
| 16 | adam bennie, iStockphoto.com | 59 | Vestische Straßenbahn GmbH |
| 18 | Michael Fahrig, Frederic Schweizer, Berlin | 63 | VDV |
| 19 | Michael Fahrig, Berlin | 64 | VDV |
| 20 | DM 2030 | 69 | Christian Homagk, VBK Verkehrsbetriebe
Karlsruhe GmbH |
| 21 | DM 2030 | 72 | freepik · VDV-Akademie |
| 22 | Heiko Sakurai im Auftrag des VDV · VDV | 76 | VDV |
| 23 | VDV · BILDSCHÖN Berlin | 77 | Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg |
| 25 | Eike Arnold, VDV · markusbollen.com,
look@panoramic-art.de | 79 | Holger Peters |
| 26 | Michael Fahrig · Michael Fahrig, Frederic
Schweizer · Vitali Klitschko | 80 | GöVB · evb / Sabrina Adeline Nagel |
| 29 | Degen, VDV | 82 | Christoph Seelbach / KVB |
| 30 | VIEWFOTO STUDIO, stock.adobe.com | 84 | Barteld REDAKTION & VERLAG,
PR- und Foto-Agentur |
| 34 | VDV | 85 | VDV, Iris Maurer |
| 47 | KTl Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH
(ktl-lu.com) | 86 | Valmedia, stock.adobe.com |
| 51 | HGK/Rheincargo | 90 | Auswertung Lagebild Digitalisierung 29.11.22 /
VDV eTicket Service |
| 54 | autofocus67, stock.adobe.com | 91 | VDV eTicket Service · Seminarbereich
(((etiTRAIN / VDV eTicket Service |
| 56 | Deutsche Bahn AG/Oliver Lang | 92 | Blue Planet Studio, stock.adobe.com |

Impressum

© Herausgeber

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

Herstellung

strohmeier dialog.druck GmbH
Erschienen im Mai 2023



@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
