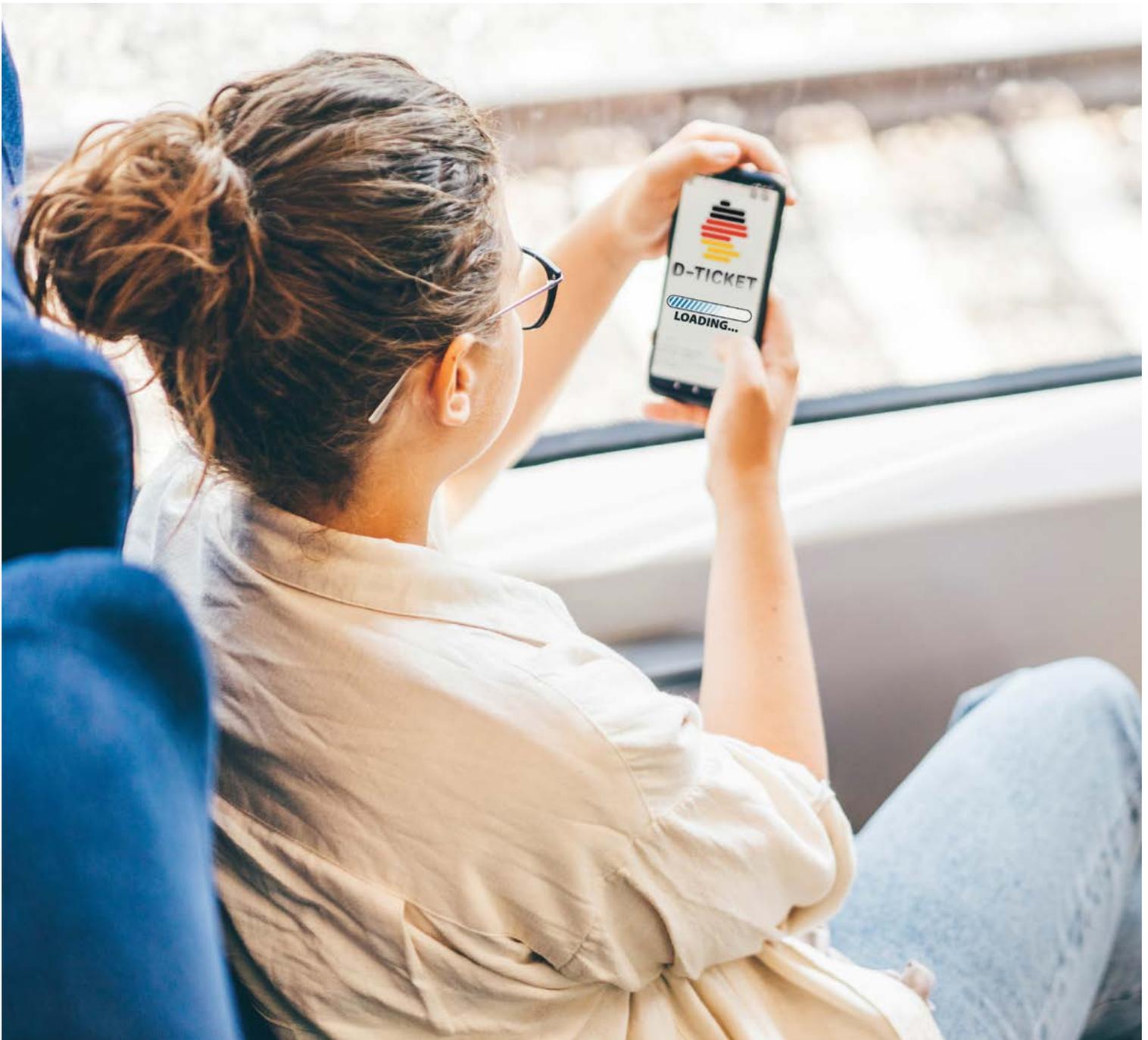

2024 / 2025

Jahresbericht



2024 / 2025

Jahresbericht

- 6 **Editorial**
Der Blick geht nach vorn
- 8 **Verbandspolitik im ÖPNV**
Für alle Menschen Mobilität ermöglichen, in schwierigem Umfeld
- 10 **Eisenbahnpolitik**
Politischer Handlungsbedarf im Eisenbahnverkehr
- 12 **Technik und Normung**
Veränderte Rahmenbedingungen – aktives Mitgestalten
- 14 **Wissenschaftlicher Beirat**
Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

Politik und Kommunikation

- 18 **VDV-Veranstaltungen in 2024**
- 20 **Mobility move**
„Transformation auf der Straße heißt mobility move“
- 22 **Verbandskommunikation**
Medienresonanz: Präsenz des Branchenverbands bei Leitthemen weiter gestiegen
- 24 **Online-Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit**
Digitale Kommunikation im Wandel: Sichtbarkeit und Relevanz
- 26 **Interne Kommunikation**
Eisenbahnpolitik im Zentrum der Verbandskommunikation
- 28 **Politische Planung, Bund-Länder-Koordinierung**
Verbandspolitische Arbeit in der Ausnahmesituation
- 29 **Arbeitgeberinitiative**
Unterstützung so wichtig wie nie: Mit neuen Kooperationen baut die VDV-Arbeitgeberinitiative ihr Angebotsportfolio weiter aus
- 30 **Europapolitik**
Von Führerschein bis Fahrgastrechte: Neue europäische Gesetzesinitiativen bieten Chancen und Risiken für den öffentlichen Verkehr

Wirtschaft und Recht

- 34 **VDV New Mobility Forum**
Fünf Jahre VDV New Mobility Forum – gemeinsam gestalten wir den Mobilitätswandel
- 35 **Business Development**
Evaluation des Deutschland-Tickets umfasste die größte Marktforschung für eine Preismaßnahme im ÖPNV
- 36 **Steuern**
Stromsteuer des öffentlichen Personen- und Schienenverkehrs – wo bleibt Deutschland?
- 37 **Straßenverkehrsrecht**
Neues Straßenverkehrsrecht hilft dem ÖPNV

- 38 **Autonomes Fahren im ÖPNV**
Autonomes Fahren im ÖPNV
- 39 **Personenbeförderungsrecht**
Regelungen zum Deutschland-Ticket bestehen erste gerichtliche Bewährungsprobe
- 40 **Technik- und Umweltrecht**
Deutschland-Ticket und die aufgeschobene Revolution in den Tarifwelten
- 41 **Bildung**
Menschen sind der Schlüssel zum Erfolg
- 42 **Ländliche Räume**
Fokus auf Mobilität in ländlichen Räumen – Etablierung eines neuen Koordinierungskreises
- 43 **ÖPNV-Finanzierung**
Licht und Schatten bei der ÖPNV-Finanzierung durch den Bund | Blick auf neue europäische Fördertöpfe
- 44 **Statistik**
Verkehrsprognose 2040 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung – reicht der bisherige Ansatz?
- 47 **Eisenbahnpersonenverkehr**
Unruhe um die Trassenpreise der DB InfraGO
- 48 **Eisenbahnbetrieb**
VDV-Schrift 755 – Streckenkenntnisrichtlinie: Eine bewährte Verbandsempfehlung liegt in vollständig überarbeiteter Form vor
- 49 **Marktfragen Güterverkehr**
Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre erhalten und ausbauen
- 50 **Gleisanschlussförderung**
Gleisanschlussförderung des Bundes: Evaluierung vorantreiben – Fortbestand sichern!
- 51 **ETCS**
Bedingung für den Erfolg des ETCS: Wirtschaftlichkeit, Interoperabilität und Systemsteuerung
- 53 **Eisenbahnrecht**
Geräuscharm verabschiedet: Schienenlärmschutzgesetz
- 54 **Europäische Eisenbahnanlagen**
Die Zukunft militärischer Mobilität

Technik und Normung

- 56 **Eisenbahnfahrzeuge – Technik, Harmonisierung und Standardisierung**
VDV-Mitteilung 7514 – Handlungsempfehlung zur Erfüllung der Streckenkompatibilitätsprüfung nach TSI OPE
- 57 **Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung**
Planungssicherheit: Ein Muss auch für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen

- 58 Zugsicherungstechnik**
Aus- und Weiterbildungsempfehlung für das technische Personal von Signal- und Zugsicherungsanlagen im Rahmen seiner verantwortungsvollen Tätigkeit
- 59 Betrieb ÖPNV**
E-Tretroller und ihre (Nicht-)Mitnahme in Bussen und Bahnen
- 60 Verkehrsplanung**
Linien- und Bedarfsverkehre in der Region: integriert, datenbasiert, effizient
- 62 Eisenbahninfrastruktur**
Schieneninfrastruktur
- 63 Auslastungsprognose in der Fahrgastinformation**
Sicherheit betrieblicher Anlagen
- 64 Umgang mit Daten aus technischer Sicht**
Verfügbarkeit von Daten – Lebenselixier der Digitalisierung
- 65 Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten**
Beratung bei der Planung von Betriebshöfen und Werkstätten
- 66 Kraftfahrwesen**
Aktuelle Auswirkungen der Schadstoffnorm Euro 7
- 67 Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen**
Nach dem Stichtag ist vor der Aufgabe – barrierefreier ÖPNV nach BOStrab
- 68 Seilbahnen**
Seilbahnen im urbanen Umfeld – Optionen, Einsatzbereiche und Randbedingungen
- 69 Elektrische Energieanlagen**
Transformation und Finanzierung des ÖV sowie Energieeffizienz und demografischer Wandel sind aktuelle Herausforderungen der Branche
- 70 Nachhaltigkeit**
Der VDV am Herzschlag der nachhaltigen Mobilität – Herausforderungen meistern und Chancen für die Transformation der Branche nutzen
- 71 KnowHow@ÖV**
VDV-Akademie und VDV e. V. transferieren Forschungsergebnisse und schaffen das Mobilitätsnetzwerk Bildung
- 72 ÖV-LeitmotiF-KI**
Betriebliche Integration automatisierter Busse in den ÖV – erfolgreicher Projektabschluss ÖV-LeitmotiF-KI
- 73 Europäische IT-Standardisierung**
Europäische Standardisierung von IT-Schnittstellen im ÖV – VDV-Aktivitäten und Bezug zu den VDV-Schriften
- 74 Projekt UpTrain**
UpTrain: Erfolgreich ins Ziel eingefahren

VDV-Landesgruppen

- 78 Baden-Württemberg**
Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr und neues Landesmobilitätsgesetz

- 79 Bayern**
Hochrangige Konferenz zum Schienengüterverkehr und erfolgreiche Imagekampagne für Fahrberufe
- 80 Hessen**
Hessen: im Zeichen der Personalgewinnung im ÖPNV
- 81 Niedersachsen/Bremen**
Den Dialog mit der Landespolitik stärken
- 82 Nord**
Unternehmen im Norden zwischen Euphorie und Katerstimmung beim Deutschland-Ticket
- 83 Nordrhein-Westfalen**
Neue Lokomotiven braucht das Land
- 84 Ost**
Landesgruppe Ost: personelle Wechsel in zwei Ländern, fragile Kontinuität in der Sache
- 85 Sachsen/Thüringen**
Nachhaltige Mobilität sichern – trotz Personalnot und schwieriger Finanzierung
- 86 Südwest**
Rheinland-Pfalz und Saarland: weiterhin Unsicherheiten bei Finanzierungsthemen

VDV-Organisationen

- 88 VDV-Akademie**
VDV-Akademie: Unser Beitrag zu einer modernen Branche
- 89 Stiftung Führungsnachwuchs**
Stiftung Führungsnachwuchs im VDV
- 90 VDV eTicket Service**
Deutschland-Ticket treibt Digitalisierung und Innovation

VDV-Informationen

- 94 Der VDV**
Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur
- 95 Neuerscheinungen 2024**
VDV-Schriften
VDV-Mitteilungen
VDV-Positionen
- 98 Digitale Angebote des VDV**
- 100 Weitere VDV-Veröffentlichungen**
- 101 Bildquellen**
- 102 Impressum**

Der Blick geht nach vorn

Die neue Legislaturperiode im Bund ist aus Sicht unserer Branche eine entscheidende. Die neue Bundesregierung hat jetzt die Chance, die Mobilität in Deutschland nachhaltig zu verbessern und ihr eine neue Richtung zu geben.

Liebe Leserinnen und Leser,

eine neue Legislaturperiode beginnt – und mit ihr eine entscheidende Phase für die Verkehrspolitik in Deutschland. Die Mobilitätsbranche steht vor enormen Herausforderungen, gleichzeitig bietet sich jetzt die Gelegenheit, die Weichen für unsere Branche richtig zu stellen und zukunftsweisende Entscheidungen zu treffen. Während ich diese Zeilen schreibe, haben gerade Union und SPD, obwohl sie noch nicht einmal offizielle Koalitionsgespräche aufgenommen haben, vorgeschlagen, ein Sondervermögen von 500 Milliarden Euro über zehn Jahre für Infrastrukturinvestitionen bereitzustellen. Diese Entscheidung zeugt zumindest Stand heute von dem richtigen und nötigen politischen Weitblick, den unser Land und den wir als Branche jetzt dringend brauchen!

Wir haben in den letzten Jahren eindrucksvoll bewiesen, dass wir krisenfest, anpassungsfähig und innovativ sind. Die Einführung des Deutschland-Tickets, der Beginn umfangreicher Sanierungsprojekte bei der Schieneninfrastruktur und der technische Fortschritt im öffentlichen Verkehr zeigen: Busse und Bahnen leisten einen essenziellen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität und liefern auf mehreren Ebenen direkten volkswirtschaftlichen Nutzen. Diese Entwicklungen dürfen nicht gefährdet werden – im Gegenteil: Sie müssen mit klugen politischen Entscheidungen weiter gefördert werden.

Der VDV hat deshalb schon zwei Wochen vor der Bundestagswahl ein 100-Tage-Programm für die neue Bundesregierung entwickelt. Es enthält konkrete Maßnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden können und langfristig eine stabile Basis für die Zukunftsfähigkeit der Branche schaffen. Klar ist: Ohne eine verlässliche Finanzierung und Planungssicherheit wird es nicht gelingen, den öffentlichen Verkehr und die Schiene nachhaltig zu stärken.

Verlässlichkeit als Basis der Verkehrswende

Die vergangenen Jahre haben eindrücklich gezeigt, wie wichtig eine langfristige Perspektive für die Verkehrsbranche ist. Politische Entscheidungen, die kurzfristig getroffen und dann wieder revidiert werden, erschweren die Arbeit der Verkehrsunternehmen und Verbände erheblich. Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und Digitalisierung sind langfristige Prozesse – sie erfordern stabile Rahmenbedingungen.

Ein zentrales Beispiel ist die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist das wichtigste und erfolgreichste Instrument für den Erhalt und Ausbau der Schienenwege in Deutschland. Doch gleichzeitig braucht es bei den Infrastrukturinvestitionen auch Weiterentwicklungen und Reformen, die eine überjährige Finanzierung der Infrastruktur ermöglichen – sowohl für die bundeseigenen als auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen).

Ohne eine solche Planungssicherheit geraten wichtige Projekte ins Stocken. Dringend notwendige Sanierungsmaßnahmen können nicht umgesetzt werden, Investitionen werden aufgeschoben, Unternehmen stehen vor wirtschaftlicher Unsicherheit. Das Ergebnis ist eine Infrastruktur, die nicht mehr den Anforderungen genügt – mit direkten negativen Folgen für die Fahrgäste und den Wirtschaftsstandort Deutschland.

ÖPNV nachhaltig sichern und ausbauen

Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ist essenziell für die Verkehrswende. Mit dem Deutschland-Ticket wurde ein entscheidender Schritt in die richtige Richtung gemacht – aber dieser Erfolg muss dauerhaft gesichert werden.

Die Nachfrage nach dem Deutschland-Ticket zeigt, dass einfache und bezahlbare Mobilitätsangebote gut angenommen werden. Doch damit dieses Modell langfristig bestehen kann, braucht es eine verlässliche Finanzierung. Der VDV fordert deshalb, das Deutschland-Ticket gesetzlich im Regionalisierungsgesetz zu verankern und die Bundesmittel in Höhe von 1,5 Milliarden Euro pro Jahr dynamisch anzupassen. Denn steigende Betriebskosten, höhere Energiepreise und notwendige Investitionen in die Infrastruktur müssen dauerhaft abgesichert sein.

Doch das Deutschland-Ticket allein reicht nicht aus. Der gesamte ÖPNV muss strategisch weiterentwickelt werden. Ein Masterplan ÖPNV muss die Themen Finanzierung, Angebotsausbau, Digitalisierung und Sicherheit in einem strukturierten Dialogprozess zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Verkehrsunternehmen vorantreiben. Ziel muss es sein, den ÖPNV als leistungsfähige und attraktive Alternative zum Individualverkehr zu stärken. Dafür werden wir mit dem neuen Leistungskostengutachten gleich zu Beginn dieser

Legislaturperiode konkrete Investitionsvorschläge mit Blick auf wirtschaftlich und betrieblich sinnvolle Maßnahmen unterbreiten.

Parallel dazu muss auch für die kommunalen Verkehre die Infrastrukturförderung modernisiert werden. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist das wichtigste Förderinstrument für kommunale Verkehrsprojekte – doch es muss an die aktuellen Herausforderungen angepasst werden. Die Befristung der Förderung für Grundenerneuerungsprojekte muss aufgehoben werden, da der Sanierungsbedarf im ÖPNV weit über das Jahr 2030 hinausreicht. Zudem müssen die Mittel für das GVFG ab 2025 auf mindestens 3 Milliarden Euro erhöht werden, ergänzt um eine weitere Milliarde Euro jährlich für emissionsfreie Busse und die dazugehörige Lade- und Wasserstoffinfrastruktur.

Schienengüterverkehr als Rückgrat einer nachhaltigen Logistik

Ein starker Schienengüterverkehr ist wesentlich für eine klimafreundliche und funktionierende Wirtschaft. Doch die Branche steht unter Druck: Massive Kostensteigerungen, hohe Trassenpreise und mangelnde Planungssicherheit führen dazu, dass Verkehre von der Schiene zurück auf die Straße verlagert werden. Das widerspricht nicht nur den Klimazielen, sondern belastet auch die Straßeninfrastruktur und erhöht die Verkehrsbelastung in den Städten. Zudem erhöht ein starker Schienengüterverkehr die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie und Wirtschaft erheblich. Funktionierende, belastbare und resiliente Verkehrsnetze sind Treiber und Motor für unsere Volkswirtschaft.

Doch der Schienengüterverkehr in Deutschland gerät immer mehr unter Druck. Deshalb müssen die Trassenpreise dringend und zeitnah reformiert werden. Der VDV hat dazu zwei konkrete Vorschläge unterbreitet: eine „Nachjustierung“ des bestehenden Systems oder eine „Neukonzeption“, die marktgerechte und wettbewerbsfähige Preise sicherstellt. Parallel dazu muss die Trassenpreisförderung für den Güter- und Personenfernverkehr kurzfristig so angepasst werden, dass die steigenden Kosten ausgeglichen werden.

Auch die Einzelwagenverkehrsförderung muss wettbewerbsneutral gestaltet und im Bundeshaushalt dauerhaft abgesichert werden. Der Einzelwagenverkehr spielt eine entscheidende Rolle bei der Versorgung von Industrie und Handel – ein Wegfall dieser Verkehre würde erhebliche wirtschaftliche Schäden nach sich ziehen.

Der VDV als verlässlicher Partner der Politik

Die Verkehrsunternehmen und ihr Branchenverband sind bereit, ihren Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten – sie brauchen jedoch die richtigen politischen Rahmenbedingungen. Der VDV

versteht sich dabei als Brückenbauer zwischen Wirtschaft, Politik und öffentlichen Interessen. Häufig wird gefragt, warum der VDV nicht lauter auf Missstände hinweist. Doch unsere Erfahrung zeigt: Nachhaltige Veränderungen entstehen nicht durch laute Kritik, sondern durch konstruktive Vorschläge und strategischen Dialog. Es kann nicht darum gehen, nur die Schlagzeilen und Überschriften zu liefern, sondern darum, immer auch tragfähige und langfristige Lösungen für die Branche zu erreichen. In der vergangenen Legislaturperiode war das aus unserer Sicht mit verantwortlichen politischen Akteurinnen und Akteuren leider nicht immer möglich.

Insofern geht unser Blick jetzt nach vorn. Auch hier und an dieser Stelle, obwohl ein Jahresbericht ja per se eigentlich den Blick zurück wirft. Die neue Bundesregierung hat jetzt die Chance, die Mobilität in Deutschland nachhaltig zu verbessern, ihr eine neue Richtung zu geben. Der VDV wird diesen Prozess aktiv begleiten – mit klaren Impulsen, fachlich fundierten Vorschlägen und der Erfahrung seiner Mitglieder aus der Praxis. Denn nur gemeinsam können wir die Verkehrswende erfolgreich gestalten. Unsere Branche ist bereit, ihren Beitrag zu leisten – doch sie braucht klare Rahmenbedingungen, damit Investitionen und Innovationen nicht ausgebremst werden.

Ich danke allen haupt- und ehrenamtlichen Kolleginnen und Kollegen, die sich tagtäglich für die Branche einsetzen, und wünsche Ihnen eine spannende Lektüre unseres Jahresberichts. Es ist immer wieder beeindruckend, in dieser konzentrierten Form dieses Berichts nachzulesen, was alles neben den großen Themen, die oft unser aller Wahrnehmung im Alltag bestimmen, in der Breite und Tiefe durch diesen Verband für seine Mitglieder und die Branche geleistet wird. Vielen Dank dafür!



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

Für alle Menschen Mobilität ermöglichen, in schwierigerem Umfeld

Das Jahr 2024 war für unsere Fahrgäste, für die Branche und die Politik herausfordernd. Die Leistung der öffentlichen Mobilität blieb hinter den eigenen Ansprüchen zurück. Steigende Kosten im Betrieb und fehlende Verlässlichkeit der Politik machten das unternehmerische Handeln der Unternehmen und Verbände schwierig. Bund und Länder haben sich nur auf wenige Inhalte für die öffentliche Mobilität einigen können. Während in der Infrastruktur operativ und finanziell erste Erfolge erzielt wurden, war 2024 politisch ein schwieriges Jahr für den deutschen ÖPNV. Aller fachlichen und politischen Bemühungen des VDV und der befreundeten Verbände zum Trotz. Deshalb wird 2025 mit der Bundestagswahl und einer – wahrscheinlich notwendigen – Koalitionsvereinbarung mit deren anschließender Umsetzung in der kommenden Legislaturperiode des Deutschen Bundestages entscheidend sein für die Zukunft des ÖPNV.

Deutschland-Ticket – die Revolution frisst ihre Kinder?

2023 stand die Einführung des Deutschland-Tickets im Mittelpunkt der deutschen ÖPNV-Politik. 2024 ist es nur teilweise gelungen, diesen Fokus stärker auf die ÖPNV-Finanzierung insgesamt zu verschieben. Das hatte vor allem mit der operativen Umsetzung des Deutschland-Tickets zu tun. Nach einer schnellen Einführung 2023 mussten auch im Jahr 2024 wesentliche Themen geregelt werden. Dazu gehörte der Aufbau eines funktionierenden Einnahme-Clearings durch die gegründete D-TIX GmbH & CO KG, durch den bdo, den BSN, den DTVG und den VDV. Dazu gehörte die Umsetzung der von den Ländern beschlossenen Stufen der Einnahmeaufteilung aus dem Ticket. Immerhin konnte durch die Arbeit der Verbände und der Mitglieder zusammen mit den Ländern eine maßvolle Preisentwicklung des Tickets zum 1.1.2025 vollzogen werden. Es bleibt abzuwarten, welche Folgen diese Erhöhung für den Absatz des Tickets 2025 haben wird.

Das Ziel der 15 Millionen Kundinnen und Kunden für 2024 wurde nicht erreicht. Dazu war die öffentliche Debatte über die Existenz des Tickets durch die Politik zu laut und verunsicherte vor allem große Arbeitgeber, in das „Deutschland-Ticket Job“ einzusteigen. 2025 wird der VDV mit anderen zusammen weiter dafür werben, dass bei Tarifverhandlungen der Einkauf des Deutschland-Tickets für die Beschäftigten als zusätzliche Leistung des Arbeitgebers verhandelt wird.

Das Deutschland-Ticket ist ein bundesweites Ticket. Es fehlt aber an einem bundesweiten Tarifgeber und an einem inhaltlichen Produktverantwortlichen. Es ist ein Ticket der 70 Verbände. Das gemeinsame Verständnis aller im Verband ist, weiter daran zu arbeiten, die Governance des Tickets einfacher und im Sinne aller weiterzuentwickeln.

Den Fahrgästen sind diese Themen der Branche so lange egal, solange ihre Nutzung des Tickets bundesweit nicht leidet. Wenn aber eine Kundin mit ihrem Fahrrad in Stadt A des Bundeslandes X einsteigt, weil ihr Deutschland-Ticket dort die Mitnahme kostenlos erlaubt, und auf der Fahrt in Stadt B in Bundesland Y bei dem Übertritt der Verbundgrenze aufgefordert wird, für das Fahrrad ein entsprechendes Ticket zu lösen, dann schadet die bestehende Logik dem Image der Branche. Egal, wie viele gute Gründe wir jeweils vortragen.

Fahrgäste nutzen das Deutschland-Ticket auch dann vermehrt, wenn es ein auf ihre Mobilitätsbedürfnisse abgestimmtes Angebot gibt. Deshalb hat sich der VDV auch 2024 für ein Deutschlandangebot eingesetzt. Mit unserer Arbeit am Thema „Öffentliche Mobilität im ländlichen Raum“ haben wir einen wichtigen Akzent betont und mit einem praxisnahen und umfassenden Papier konkrete Vorschläge entwickelt. Zu der Umsetzung dieser und weiterer Ideen braucht es mindestens zu Beginn öffentliche Mittel. Ein ÖPNV, der mit dem Deutschland-Ticket einen guten Preis bietet, aber wegen fehlender Mittel kein gutes Angebot legt, der wird bei den Kundinnen und Kunden nicht erfolgreich sein und keinen Beitrag zur Mobilität für alle und für mehr Klimaschutz leisten können.

Aber alle diese Themen ändern nichts daran: Das Deutschland-Ticket darf der Finanzierung des ÖPNV nicht schaden. Die Einnahmeseite verschiebt das Ticket bereits heute weg von den Fahrgeldeinnahmen hin zu der steigenden Abhängigkeit von öffentlichem Geld aus den Haushalten des Bundes und der Länder. Der VDV hat mit anderen zusammen dargelegt, wie sich das Ticket auf die Einnahmeseite auswirkt und was es braucht, um die fehlenden Einnahmen aus den anderen Tarifen zu kompensieren. Für Infrastruktur, Betrieb und Innovationen des gesamten ÖPNV braucht es verlässliche Einnahmen aus den Fahrgeldern und

dort, wo diese für die Finanzierung nicht reichen, öffentliches Geld. Gesetzlich legen wir den Schwerpunkt auf die Zukunft des Regionalisierungs- und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Ausbau- und Modernisierungspakt – auch eine neue Bundesregierung wird handeln müssen

Die bisherige Bundesregierung hatte in ihrem Koalitionsvertrag 2021 einen Ausbau- und Modernisierungspakt aus Bund, Ländern und Kommunen für den ÖPNV formuliert. Herausgekommen ist dazu bis zum Ende dieser Regierung im Herbst 2024 nichts. Noch immer ist das VDV-Leistungskostengutachten 2021 das Maß aller Dinge. Zumal der Bund sein von ihm beauftragtes Gutachten 2023 nicht zur Grundlage seiner Politik seitdem gemacht hat. Die veränderten Kosten in Personal, Infrastruktur und Energie sowie allgemeine Inflation, veränderte Leistungen und Kapazitäten in SPNV und ÖSPV machen eine neue Betrachtung der notwendigen Mittel zur bestmöglichen Leistungserbringung notwendig. Der VDV hat deshalb noch im Dezember 2024 ein Leistungskostengutachten 2.0 in Auftrag gegeben.

Eine neue Bundesregierung wird die unerledigte Arbeit des Ausbau- und Modernisierungspakts angehen müssen. Diese muss partizipativer erfolgen und nicht nur die Administrationen des Bundes und der Länder umfassen. Auch die Parlamentarier des Bundes und der Länder müssen einbezogen werden, genauso wie die Branchenverbände, die Kommunen und die Gewerkschaften. Expertise aus der Volkswirtschaft und der Verkehrswissenschaft ist dabei genauso notwendig wie ein Blick auf eine realistische Entwicklung von Technologien und Digitalisierung mit Mehrwert für die öffentliche Mobilität. Auch Maßnahmen zur Effizienzsteigerung in der Branche selbst können hier entwickelt und diskutiert werden. Bei vielen dieser Ideen kommt es auf politische Rückendeckung an, wie es das Beispiel Rheinbahn in Düsseldorf und bargeldloses Bezahlen eindrucksvoll beweist.

Ohne Menschen wird Mobilität für alle nichts werden

Effizienz im ÖPNV zu steigern heißt nicht, weniger Menschen zu beschäftigen. Auch im automatisierten Fahrzeug werden wir Kolleginnen und Kollegen brauchen, die den Fahrgästen helfen – auch, aber nicht nur zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls. Auch digitaler Vertrieb bei Reduzierung des personenbedienten Vertriebs zeigt: Wir brauchen in der Zukunft häufig nicht weniger Menschen, sondern Menschen mit anderen beruflichen Qualifikationen. Deshalb ist uns im Jahr 2024 der Schwerpunkt „Personal im ÖPNV“ so wichtig gewesen. Zum ersten Mal haben der Fachbereich Arbeit und Bildung, die Arbeitgeberinitiative und die VDV-Akademie wirklich übergreifend und gemeinsam gearbeitet. Das hatte mit dem engen Schulterschluss von Haupt- und

Ehrenamt zu tun und mit der Kollegialität aller Beteiligten. Dazu gehörte auch der vertiefte Dialog mit Gewerkschaften. Bei allem, was uns in Tarifverhandlungen trennt. In konkreten Tarifverhandlungen kommt es immer wieder zu Auseinandersetzungen. Das Ziel einer auskömmlichen Finanzierung mit fairer und unbürokratischer Regulierung eint aber alle, die in der Branche und für die Branche arbeiten. 2025 wird die gesamte VDV-Familie diese Arbeit fortsetzen. Denn wir wollen gute Leistungen durch gute Arbeit für unsere Kundinnen und Kunden mit unseren Kolleginnen und Kollegen erbringen.

Kund*innen, Kund*innen, Kund*innen

Gemeinsam mit den anderen Verbänden und den Gewerkschaften sind wir uns einig: Es geht bei der öffentlichen Mobilität darum, alle Menschen sicher, klimaneutral und komfortabel an ihren Bedürfnissen orientiert in ihrer Mobilität zu unterstützen. Ihr Dienstleister zu sein, im besten Sinne des Wortes.

Dafür stellen wir bei all unseren Überlegungen, ob es Tarife, Angebote oder unsere Arbeit nach innen ist, deren Interessen in den Mittelpunkt. Das ist nicht einfach und setzt viel voraus. 2025 werden wir daran genauso weiterarbeiten, wie wir es 2024 getan haben. Als Team VDV, bestehend aus Menschen, die hoch motiviert in Haupt- und Ehrenamt jeden Tag Ihr Bestes für die Branche geben.



Alexander Möller
Geschäftsführer ÖPNV
T 0221 57979-154
moeller@vdv.de

Politischer Handlungsbedarf im Eisenbahnverkehr

Das vorzeitige Ende der Legislaturperiode auf Bundesebene hat viele bahnpolitische Baustellen unvollendet gelassen. Zwar gab es in der Legislaturperiode Fortschritte, z. B. bei der Finanzierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und bei der Gemeinwohlorientierung des Netzes der Eisenbahnen des Bundes; „dennoch ist der Handlungsbedarf insbesondere bei der Finanzierung der Infrastruktur und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Verkehrsunternehmen nach wie vor groß.

Der Bund ist von seinen ehrgeizigen Verlagerungszielen beim Modal Split nicht abgerückt: Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs soll auf 25 Prozent erhöht und die Verkehrsleistung im Personenverkehr bis 2030 verdoppelt werden. Der Verkehrssektor bleibt aber hinter anderen Sektoren bei der Erreichung der klimapolitischen Ziele weiter zurück. Den Eisenbahnen, die die Transportaufgaben von Wirtschaft und Gesellschaft im Einklang mit den klimapolitischen Zielen zu lösen in der Lage sind, sollte daher bei rationalem Vorgehen eine wachsende Rolle in der Verkehrspolitik zukommen. In früheren Legislaturperioden wurden dazu bereits Blaupausen entwickelt. Zu nennen sind z. B. der Masterplan Schienengüterverkehr und der Masterplan Schienenverkehr sowie die Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene. Die darin enthaltenen Strategien zur Stärkung des Schienenverkehrs sind nach wie vor gültig, allerdings weit davon entfernt, vollständig umgesetzt zu sein. Die Politik muss sich dieser Pläne wieder annehmen, sie gemeinsam mit der Branche auf Umsetzungsdefizite und Aktualisierungsbedarf überprüfen und zügig realisieren.

Attraktiver Eisenbahnverkehr ist nur möglich, wenn eine leistungsfähige und zuverlässige Eisenbahninfrastruktur verfügbar ist. Dies setzt eine langfristig verlässliche und auskömmliche Finanzierung voraus. Hierzu ist eine überjährige Fondslösung für die Eisenbahninfrastruktur besonders geeignet. Sie muss einschließlich ihrer Finanzierung gesetzlich so festgeschrieben werden, dass eine vom Bund langfristig verbindlich vorzugebende Leitstrategie für die Entwicklung und Ausstattung des Eisenbahnnetzes in Deutschland damit umsetzbar ist.

Die Leitstrategie des Bundes muss zwingend Maßgaben für langfristig nachhaltige Instandhaltung und Ersatzinvestitionen für das Schienennetz enthalten. Dazu gehört nicht nur die verlässliche Finanzierung der notwendigen Sanierung, sondern auch der Ersatz der Folgekosten für die Verkehrsunternehmen des Güter- und Personenverkehrs.

Die Leitstrategie muss ferner langfristige Vorgaben des Bundes für Ausbau und Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich der

Knoten enthalten, um eine nicht nur punktuelle, sondern ganzheitliche Leistungssteigerung zu ermöglichen. Mit dem Deutschlandtakt ist dafür ein Ansatzpunkt bereits vorhanden, der durch ein verbindliches Umsetzungskonzept unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Netznutzer konkretisiert werden muss. Schließlich muss die Strategie das Vorgehen bei der Digitalisierung nicht nur des Netzes, sondern auch der Fahrzeuge einschließlich der Finanzierung konkretisieren. Bei der Einführung und Finanzierung von ETCS und digitalen Stellwerken müssen Verbindlichkeit und Planbarkeit ohne Überforderung der Marktteilnehmer im Vordergrund stehen.

Ziel des Bundes muss es insgesamt sein, die deutsche Eisenbahninfrastruktur auf einen zeitgemäßen Stand zu bringen, ohne auf diesem Weg zu viele Kollateralschäden im Verkehrsmarkt zu verursachen. Die Modernisierung darf sich nicht nur auf die Hauptstrecken beschränken, sondern muss auch die Regionalnetze umfassen. Zur Gesamtstrategie gehört auch, die Infrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen so nachhaltig zu finanzieren, wie es ihrer Rolle als unverzichtbarer Teil des Systems Eisenbahn entspricht.

Der Infraplan des Bundes ist als Mittel der Erfolgskontrolle für Infrastrukturentwicklung unter Beteiligung der Bahnbranche weiterzuentwickeln, um seiner Aufgabe gerecht werden zu können. Er muss dabei Transparenz und Verbindlichkeit schaffen. Seine Vorgaben sind in der Leistungsvereinbarung für die DB InfraGO AG verbindlich festzuschreiben und durch Leistungskennzahlen überprüfbar zu machen.

Das bisherige System der Trassenpreise ist für die Verkehrsmärkte zu einem unkalkulierbaren Risiko geworden. Die Erhöhung des Eigenkapitals der DB InfraGO AG und die gut gemeinte, aber schlecht umgesetzte Begrenzung der Trassen- und Stationsentgelte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) führen im jetzigen Regulierungsregime zu exorbitant steigenden Trassenpreisen für Güterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr. Zudem besteht ein erhebliches Risiko eines nachträglichen Eingreifens der Gerichte. Aufgrund des zu geringen Vorlaufs und der Beschränkung auf einzelne Fahrplanjahre können Ver-

kehrsunternehmen wie Aufgabenträger nicht verlässlich kalkulieren. Diese Rahmenbedingungen bremsen den Erfolg der Bahnunternehmen mittlerweile erheblich.

Der Rechtsrahmen zur Kalkulation der Infrastrukturentgelte im Netz der Eisenbahnen des Bundes muss daher dringend den Erfordernissen des Marktes angepasst werden. Ziel muss es sein, die Trassenpreise fair, langfristig kalkulierbar und den verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechend auszugestalten.

Ein Ansatzpunkt für mehr Marktgerechtigkeit könnte die im Europarecht als Regelfall berücksichtigte Grenzkostenbepreisung sein. Eine solche Bepreisung setzt die Finanzierung der verbleibenden, nicht gedeckten Infrastrukturkosten voraus. Angesichts der Tatsache, dass andere Verkehrsträger die mit ihrer Infrastruktur verbundenen Kosten entweder gar nicht oder nur teilweise zu tragen haben, ist dieser Anspruch der Eisenbahnen nicht unverhältnismäßig. Solange die Trassenpreise nicht reformiert sind, sollte der Bund die Trassenpreise der besonders belasteten Verkehrsarten durch eine Trassenpreisförderung auf ein marktverträgliches Niveau senken, um Schocks für die Verkehrsmärkte zu vermeiden.

Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist ein leistungsfähiger Schienengüterverkehr unverzichtbar. Seine Energieeffizienz und geringe CO₂-Emissionen sind wichtige Argumente zu seinen Gunsten. Damit er den gewünschten größeren Anteil am Modal Split erreichen kann, sind neben einer leistungsfähigen Infrastruktur Planungssicherheit und faire intermodale Wettbewerbsbedingungen notwendig, um die Investitionsbereitschaft der Marktteilnehmer zu stärken und mehr Verkehr auf der Schiene für Verkehrsunternehmen und Kundinnen und Kunden wirtschaftlich zu machen.

Hierzu muss die Kapazität der Hauptachsen des Schienennetzes bereits kurzfristig gesteigert werden und die Ausstattung mit Überhol- und Abstellgleisen mit mindestens 740 Metern Nutzlänge beschleunigt werden. Für den Güterverkehr müssen mehr Zugänge zum Schienennetz geschaffen und bestehende ausgebaut werden. Dies betrifft Gleisanschlüsse, KV-Terminals, multimodale Ladestellen sowie deren vorgelagerte Infrastruktur. Die Marktteilnehmer müssen bei der Einführung neuer Technologien wie z. B. des automatisierten Zugbetriebs und der Automatischen Kupplung (AK/DAK) unterstützt werden. Um den Schienengüterverkehr voranzubringen, müssen diese Schlüsseltechnologien zunächst bis zur Marktreife und damit auch zur Praxistauglichkeit im harten Eisenbahnbetrieb weiterentwickelt werden.

Der Eisenbahnverkehr stellt im Nahverkehr wie im Fernverkehr die Grundstruktur für den öffentlichen Personenverkehr dar. Um diese Grund-

struktur zu sichern und auszubauen, muss der Bund den Bestand und den Ausbau des Nahverkehrs sichern und die Rahmenbedingungen so weiterentwickeln, dass nationaler wie internationaler Fernverkehr unternehmerisch sinnvoll weiterentwickelt werden können.

Nach Jahren der Unsicherheit und der Improvisation ist es an der Zeit, die Finanzierung des derzeitigen wie des zukünftig erforderlichen Angebots im Nahverkehr dauerhaft verlässlich zu sichern – einschließlich solcher Angebote wie des Deutschland-Tickets. Mehr Regionalisierungsmittel sind hierzu unumgänglich.

Eigenwirtschaftlicher Personenfernverkehr setzt voraus, dass in unternehmerischer Perspektive Angebote wirtschaftlich tragfähig sind. Es ist Aufgabe der Bundesregierung, hierfür vermehrt Anreize zu schaffen. Dazu ist ein wettbewerbsgerechter Marktrahmen für den (grundsätzlich) eigenwirtschaftlichen Fernverkehr nötig. Dieser Marktrahmen sollte in der neuen Legislaturperiode mit der Branche gemeinsam entwickelt werden. Auf EU-Ebene muss der Bund dafür sorgen, dass die angekündigte EU-Kapazitätsverordnung den Anforderungen aller Verkehrsarten entsprechend und Deutschlandtakt-kompatibel ausgestaltet wird.

Zur Qualität des Personenverkehrs auf der Schiene gehören nicht zuletzt auch attraktive Bahnhöfe mit guten Anschlüssen an andere Formen der Mobilität. Auch hierfür muss auf Bundesebene eine hinreichende Finanzierung gesichert werden.

Auch wenn sich derzeit erhebliche Beharrungskräfte gegen die Verkehrswende stemmen, bleibt der Bund aufgefordert, mit Nachdruck an Rahmenbedingungen zu arbeiten, die den Eisenbahnunternehmen einen wachsenden Beitrag zu einer zukunftsfähigen Gesellschaft ermöglichen.



Dr. Martin Henke
Mitglied der Geschäftsführung
Eisenbahnverkehr
T 0221 57979-148
henke@vdv.de

Veränderte Rahmenbedingungen – aktives Mitgestalten

2024 war geprägt von politischen und wirtschaftlichen Umbrüchen. Auf das abrupte Ende der KTF-Förderung folgte politische Zurückhaltung. Effizienzdruck und neue Anforderungen an die Rahmenbedingungen nahmen zu. Der VDV stellte sich diesen Herausforderungen mit klarer Stimme in Politik und Gesellschaft und engagierte sich intensiv in der Facharbeit. Der exemplarische Blick auf die Aktivitäten zeigt, dass sich der Verband weiterhin als konstruktiver und verlässlicher Partner für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs der Zukunft positioniert.

Entwicklung der Rahmenbedingungen

Das Jahr 2024 war von politischen Neuausrichtungen in Deutschland, Europa und vielen weiteren Ländern geprägt. Die EU-Kommission hat den „Green Deal“ im Sinne einer stärkeren wirtschaftlichen Ausrichtung zum „Green Industrial Deal“ weiterentwickelt. In diesem Zusammenhang wurde unter anderem auch die Überprüfung zahlreicher bürokratischer Anforderungen angestoßen, um die Belastungen der Unternehmen durch Dokumentations- und Nachweispflichten zu verringern.

Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Die ersten Maßnahmen der Europäischen Union zur Entbürokratisierung nehmen bereits konkrete Formen an. Ziel ist eine Reduzierung der Anzahl der adressierten Akteure sowie eine Vereinfachung der Anforderungen im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Die grundsätzliche Dokumentationspflicht wird aller Voraussicht nach jedoch bestehen bleiben. Unsere bislang geleistete Pionierarbeit – etwa in Form von VDV-Empfehlungen, praxisnahen Schulungen und branchenspezifischen Veranstaltungen – wird somit weiterhin maßgeblich zum Aufbau und zur positiven Positionierung der Branche im Nachhaltigkeitsbereich beitragen. Stattdessen setzen wir uns mit Nachdruck dafür ein, dass Verkehrsunternehmen von bestimmten Berichtspflichten ausgenommen bleiben, um verhältnismäßige Lösungen zu ermöglichen. Weiterhin unterstützen wir gezielt bei der Treibhausgasbilanzierung sowie bei der Identifikation möglicher betrieblicher oder technischer Anpassungsmaßnahmen in den Verkehrsunternehmen, die einen zusätzlichen strategischen Klimaschutzbeitrag leisten können. Trotz der hohen Energieeffizienz des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs bleibt der absolute Energieverbrauch dieser Branchen erheblich. Das Energieeffizienzgesetz (EnEfG) kann daher – als zweite tragende Säule neben dem Ausbau erneuerbarer Energien – einen zusätzlichen Anreiz zur Effizienzsteigerung schaffen.

Stärkung der städtischen Bahnen

Angesichts stetig steigender Beschaffungs- und Energiekosten haben der Ausschuss für

elektrische Energieanlagen sowie der Schienfahrzeugausschuss gemeinsam eine Empfehlung zur Effizienzsteigerung im Betrieb von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen erarbeitet. Dabei zeigt sich deutlich: Praktische Maßnahmen zur Effizienzverbesserung sind in ihrer Wirkung oftmals nachhaltiger als die überbordende Einführung bürokratischer Dokumentationspflichten. Weiterhin belasten die Branche Lieferverzögerungen sowie komplexe Herausforderungen bei der Zulassung neuer Fahrzeuge spürbar und wir arbeiten an Verfahren, um diese Prozesse verlässlicher zu gestalten. Ein aufwendiger, aber erforderlicher Baustein ist dabei die Weiterentwicklung und rechtssichere Einführung der neuen DIN-Normen, die als Ersatz für die nicht mehr gepflegten Technischen Regeln dienen sollen. Zudem könnten einheitliche Regelwerke sowie die gegenseitige Anerkennung von Gutachten und Zulassungen durch die Länder helfen, die Verfahren zu beschleunigen. Ein bedeutender Meilenstein war die Inbetriebnahme des ersten VDV-Tram-Trains. Dieses Projekt hat eindrucksvoll gezeigt, dass eine enge Kooperation zwischen Verkehrsunternehmen nicht nur möglich, sondern auch zielführend ist. Die Fortsetzung solcher Kooperationen sowie die Übertragung erprobter Verfahren auf weitere Projekte werden entscheidend sein, um Fahrzeugbeschaffungen effizient umzusetzen.

Jahrzehnt des Busses

Im Jahr 2020 wurde mit der Studie „Das Jahrzehnt des Busses“ ein Konzept vorgestellt, das ergänzend zum Deutschlandtakt auf der Schiene eine Angebots- und Qualitätsoffensive im Bussektor beschreibt. Trotz der Herausforderungen während der Coronapandemie konnten zahlreiche Projekte entwickelt und zum Wohle der Fahrgäste ausgebaut werden. Besonders hervorzuheben sind die Entwicklungen von PlusBus- und ExpressBus-Angeboten im ländlichen Raum sowie Projekte zur integrierten Vernetzung von Linienbus- und On-Demand-Angeboten. Der neu gegründete VDV-Koordinierungskreis „Ländliche Räume“ widmet sich dabei der Entwicklung und Kommunikation von Mehrwerten des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Gebieten. Bei der Weiterentwicklung von Richtlinien für den Straßenentwurf bringen

wir die spezifischen Anforderungen des Busbetriebs ein, wie etwa notwendige Straßenbreiten, Schleppkurven und geeignete Radverkehrsführungen. Diskussionen um Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenzen erfordern einen kontinuierlichen Einsatz des VDV, um die Belange von Fahrgästen und Verkehrsunternehmen in die Regelwerke einzubringen. Mit unserem Positionspapier zu stadtverträglichen Geschwindigkeiten haben wir zudem Argumente erarbeitet, die auf eine Erhöhung der Betriebskosten und einen Attraktivitätsrückgang beispielsweise bei mehr Tempo 30 hinweisen.

Verschärfte Rahmenbedingungen zur Emissionsreduktion

Das abrupte Ende der Förderung für Elektrobusse infolge der Einstellung der Finanzierung durch den Klima- und Transformationsfonds (KTF) hat die Branche und die bis dahin erreichte Vorreiterrolle des öffentlichen Verkehrs hart getroffen. Von den knapp 12 000 zur Förderung eingereichten Bussen wurden immerhin etwa 3 000 gefördert, sodass damit die erste Quote der Clean Vehicles Directive (CVD) eingehalten wurde. Unter anderem aufgrund unserer Datenerhebung konnten auf Basis der vom VDV initiierten Branchenvereinbarung in einigen Bundesländern wie beispielsweise in Nordrhein-Westfalen alle Verkehrsunternehmen von der Beschaffungsverpflichtung der CVD entbunden werden. Diese immense Kostenentlastung ist unter anderem ein Erfolg der VDV-Arbeiten der letzten Jahre. Mit der CO₂-Flottengrenzwerte-Verordnung steht nun aber der umfassende Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur an. Der Vorschlag des VDV, diesen Infrastrukturaufbau zeitlich befristet und mit separaten Mitteln über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) schnell und pragmatisch abzuwickeln, ist leider dem vorzeitigen Ende der Regierungskoalition zum Opfer gefallen. Eine Fortsetzung des Fördermodells über den KTF zeichnet sich jedoch wieder ab.

Autonomes Fahren

Unser Forschungsprojekt „ÖV-LeitmotiF-KI“ wurde im September 2024 erfolgreich abgeschlossen und steht nun als Grundlage für zukünftige Vorhaben zur Verfügung. Ziel des Projekts war die Entwicklung eines standardisierten Referenzmodells, das die Integration autonomer Fahrzeuge in die Betriebsprozesse des öffentlichen Verkehrs ermöglicht. Studien belegen, dass der Einsatz autonomer Linien- oder On-Demand-Busse das Mobilitätsangebot erweitern kann, ohne zusätzlichen Verkehr wie beim Auto zu erzeugen. Um diese Potenziale zu nutzen, vernetzen wir aktiv verschiedene Projekte und engagieren uns in den Arbeits- und Lenkungskreisen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Unser Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für den Einsatz fahrerloser Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr zu optimieren.

Digitalisierung und Automatisierung

Die Diskussionen über die Nutzung von Daten wurden durch den EU Data Act vorerst eingegrenzt. Dennoch stehen weitere bedeutende Regelungen zur Debatte, wie die NIS-2-Richtlinie (Richtlinie über das Sicherheitsniveau von Netz- und Informationssystemen) und der Cyber Resilience Act (CRA). Um der Herausforderung nach mehr Effizienz und den steigenden Anforderungen unserer Kunden gerecht zu werden, ist eine optimierte Nutzung von Daten unerlässlich. In diesem Zusammenhang entwickeln wir den Ansatz des „Datenpools“ sowie offene Datenschnittstellen zwischen Fahrzeugen, Systemen und Komponenten kontinuierlich weiter. Allerdings führen unterschiedliche Positionen von Dienstleistern und Industrie zu potenziellen Geschäftsfeldern sowie politische Vorgaben zu Verzögerungen in unseren Bestrebungen.

Planungssicherheit im Eisenbahnbereich

Die Fachdiskussionen zur Einführung neuer Technologien im Eisenbahnwesen schreiten voran. Mit unserem Positionspapier „ETCS“ sowie dem Planungsleitfaden „ETCS Level 1“ konnten wir unsere Vorstellungen zur Ausgestaltung des Systems konkretisieren und zugleich eine praxisnahe Hilfestellung für erste Umsetzungsschritte bieten. Aufbauend auf diesen Grundlagen werden weitere Dokumente folgen, mit denen wir der Branche Orientierung für die Weiterentwicklung geben. Auch in der Arbeitsgruppe „Digitale Automatische Kupplung“ (DAK) treiben wir den Dialog innerhalb der Branche voran – insbesondere bei der Abstimmung zwischen den Anforderungen der Infrastrukturbetreiber und der Verkehrsunternehmen. Der VDV ist darüber hinaus in Normungsgremien sowie im europäischen Fachaustausch engagiert, um die technologische Weiterentwicklung der DAK auf breiter Basis mitzugestalten. Ein bedeutender Fortschritt wurde zudem durch die gemeinsam mit dem BMDV und dem Eisenbahnbundesamt unterzeichnete Absichtserklärung erzielt. Zur effizienteren Einführung neuer Komponenten und Innovationen wird damit die verbindliche Festlegung von technischen Normen bereits zum Projektstart ermöglicht. Nicht zuletzt setzen wir uns im Sinne des Bürokratieabbaus dafür ein, die Anzahl der nationalen Netzzugangsrichtlinien (NNTR) zu reduzieren und so die Planungssicherheit weiter zu stärken.



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

Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

Die Weiterentwicklung des ÖPNV und das Deutschland-Ticket beschäftigen den Wissenschaftlichen Beirat beim VDV in mehreren Sitzungen.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV hat in seiner ersten Sitzung im Jahr 2024 entschieden, sich zu den aktuellen Fragen des öffentlichen Verkehrs deutlicher zu positionieren und die erarbeiteten Erkenntnisse stärker in die Öffentlichkeit zu tragen.

Diese Entscheidung wurde auch davon beeinflusst, dass die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats zum Deutschland-Ticket Anfang 2024 auf große Resonanz gestoßen ist. Insbesondere der Appell an die Politik, eine langfristige Garantie für das Deutschland-Ticket zu geben, wurde vielfach in den Diskussionen anderer Gremien und der Politik aufgegriffen. Es wurde insbesondere die Erkenntnis, dass eine Änderung des Mobilitätsverhaltens nur dann eintreten wird, wenn eine langfristige Garantie für das Ticket und seine Finanzierung gegeben ist, erkannt und in die breite Diskussion eingebracht. Es wurde kommuniziert, dass eine Verkehrswende einen langen Atem erfordert. Kurzfristige Änderungen der Nutzungsmöglichkeiten und Kostenänderungen tragen nicht zu einer notwendigen Verlässlichkeit bei.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV informierte sich fortlaufend über die aktuellen Evaluationen und Befragungen zum Deutschland-Ticket. Von großer Wichtigkeit ist, dass der VDV federführend in die begleitenden Erhebungen eingebunden ist und so das Gremium mit neuesten Erkenntnissen versorgen kann.

Es wurde diskutiert, ob der Beirat eine Stellungnahme zu einem zukünftigen Preismechanismus erstellen soll. Unter der Voraussetzung von nicht steigenden Staatsausgaben würde nur eine Preiserhöhung das Deutschland-Ticket sichern. Andererseits könnte der Bund auch durch den Abbau von klimaschädlichen Subventionen finanziellen Spielraum schaffen. Aufgrund der aktuellen Zeitpläne sah der Wissenschaftliche Beirat keine Möglichkeit, sich zur Preisdiskussion zu äußern. Demgegenüber sah der Wissenschaftliche Beirat es als notwendig an, sich generell zur Finanzierung des ÖPNV zu äußern. Nur durch eine öffentliche Stellungnahme war die Möglichkeit gegeben, Sachargumente zu liefern, die einerseits in den Haushalt des Jahres 2025 und andererseits in die Parteiprogramme für die Bundestagswahl 2025 Eingang finden. Die Finanzierungsstruktur und die Finanzierungsquellen wurden thematisiert. Nachdem diskutiert wurde, welche zusätzlichen Mittel für den Bestandserhalt im SPNV notwendig seien, wurde festgestellt, dass die Finanzierung der Infrastruktur aus einem Fonds eine sachgerechte Lösung ist. Eine stärkere, grundsätzliche Förderung durch den Bund scheint sachgerecht.

Unter der Überschrift „Wissenschaftler warnen: Haushaltsentwurf des Bundes gefährdet die Zukunft des öffentlichen Verkehrs“ wurde dann eine Stellungnahme veröffentlicht, die auf breites Interesse stieß und zur Diskussion mit verschiedenen Stakeholderinnen und Stakeholdern führte. Durch die Auflösung des Bundestags und die vorgezogenen Neuwahlen unterblieb aber eine vertiefte Diskussion mit den Parteien.

Die Aussagen des Wissenschaftlichen Beirats, dass angesichts der weiterhin offenen Fragen zur langfristigen Finanzierung des ÖPNV die Politik wesentliche Ziele für den öffentlichen Verkehr massiv gefährdet, bleiben bestehen. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Klimaschutz und Daseinsvorsorge sowie Infrastruktur und technologische Transformationen.

Durch die geplanten Kürzungen und mangelnden Zuschüsse fehlt es der Branche und ihren Kundinnen und Kunden an Verlässlichkeit. Statt des notwendigen Ausbaus und der Modernisierung drohen dem öffentlichen Verkehr Angebotskürzungen. Mangelnde Verlässlichkeit und Nichthandeln führen zu einer sinkenden Glaubwürdigkeit der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger. Notwendige Investitionen in die Infrastruktur und den Klimaschutz mittels öffentlichen Verkehrs sichern dagegen die Zukunft von Wirtschaft und Gesellschaft. Die Schieneninfrastruktur in Deutschland ist verschlissen, weil über Jahrzehnte zu wenig investiert wurde. Diesen Nachholbedarf zu decken ist eine notwendige öffentliche Investition in die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit einer für den Klimaschutz zentralen Infrastruktur Deutschlands. Dies sollte deshalb aus öffentlichen Zuschüssen finanziert werden, die nicht über eine Verschuldung und Verzinsung bei der Netzgesellschaft InfraGo zu höheren Nutzerkosten führt. Der Bund muss die Investitionen in die Infrastruktur, die dem Klimaschutz und der Leistungsfähigkeit Deutschlands dienen, von der Schuldenbremse ausnehmen! Die Diskussion um den Fortbestand des Deutschland-Tickets beschädigt das Vertrauen in die Politik und den öffentlichen Verkehr. Nur eine verlässliche, dauerhafte Finanzierung und eine attraktive Preissetzung schaffen eine langfristige Perspektive für die Menschen zum Wechsel hin zum ÖPNV sowie Anpassungsmöglichkeiten der Branche. Der Bund muss sich zur langfristigen, hälftigen Finanzierung der Mindereinnahmen des Deutschland-Tickets verpflichten. Die Bundesregierung fordert von der ÖV-Branche die Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge sowie der CO₂-Flottengrenzwerte-Verordnung und hat die Zuschüsse

zur E-Bus-Beschaffung gestrichen. Dies ist mit den aktuellen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar, verhindert die Antriebswende, gefährdet Arbeitsplätze in der deutschen Industrie und führt zur Nichterreichung der Klimaschutzziele. Der Bund muss die Kürzung der Elektrobus-Förderung zurücknehmen und auch die Bus-Ladeinfrastruktur fördern. Es ist bislang nicht sichergestellt, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Fern- und Güterverkehrs auf der Schiene durch eine fortdauernde auskömmliche Trassenpreisförderung gewährleistet wird. Ohne Förderung würden die Trassenpreise ab 2025 unverhältnismäßig ansteigen. Der Bund muss die Trassenpreisförderung weiterführen und nicht durch Kredite preistreibende Finanzierungskosten erzeugen. Der notwendige Beitrag zum Klimaschutz und zur Sicherung der sozialen Teilhabe als Teil der Daseinsvorsorge wird verfehlt. Der Bestandserhalt der Verkehrsinfrastruktur ist trotz gesteigener Mittel nicht ausreichend finanziert, es wird weiterhin von der Substanz gezehrt. Die notwendige Transformation mit Ausbau und Digitalisierung bleibt auf der Strecke. Der Bund muss die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sachgerecht weiterentwickeln.

Die Investitionen in Infrastruktur sollten nach Ansicht des Wissenschaftlichen Beirats auch durch Staatsschulden oder den Verzicht auf Straßenneubau finanziert werden. Die konsumtiven Ausgaben führen direkt zu einer Verlagerung von Straßenverkehr auf umwelt- und klimafreundliche Busse und Bahnen und könnten durch eine Streichung von umweltschädlichen Subventionen finanziert und flankiert werden.

Der Wissenschaftliche Beirat befasst sich aber auch mit technischen Fragestellungen und Herausforderungen. Insbesondere die bestehenden und notwendigen Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung der ÖPNV-Busflotten wurden mehrmals diskutiert. Der Stopp der E-Bus-Förderung wird scharf kritisiert. Die Beschaffungskosten stellen sich heute mit Faktor zwei dar, die Total Cost of Ownership könnten sich ggf. über die Laufzeit ausgleichen. Hinzu kommen weiterhin die Kosten und die Vorlaufzeiten zur Umstellung der Infrastruktur. Die Verpflichtungen der Unternehmen aus der Clean Vehicles Directive lassen sich ohne Unterstützung nicht umsetzen. Bei der aktuellen Förderkulisse droht eine Verletzung der EU-Vorgaben mit negativen Folgen auf umwelt- und klimapolitische Zielvorgaben.

Ein weiteres aktuelles Thema betrifft die Chancen und Risiken beim autonomen Fahren. Der aktuelle Sachstand zeigt, dass sowohl technische Fragen als auch geeignete Einsatzgebiete noch zu klären sind. In der Diskussion zeigt sich, dass über die Prioritäten der Einsatzfelder und -räume noch keine Klarheit herrscht. Es wird diskutiert, ob Vorgaben für „segregated lanes“ gemacht werden sollen oder der Einsatz von On-Demand-Verkehren im Mischverkehr prioritär umgesetzt werden soll. Qualitätsvorgaben werden als sinnvoll erachtet. Der Mangel an Fahrpersonal wird zu einer Verstärkung der

Thematik führen. In Hessen ist der Aufwuchs des automatisierten Fahrens im Koalitionsvertrag hinterlegt. Dies sollte auch für die Bundesebene erreicht werden. Push-Maßnahmen müssen parallel eingeführt werden.

Die Neuauflage des Handbuchs zur Planung flexibler Bedienformen zeigt Veränderungen der letzten 15 Jahre im Bereich der Digitalisierung bei Einsatz von On-Demand-Verkehren. Das autonome Fahren wird weitere gewaltige Änderungen in den nächsten Jahren ermöglichen. Es bedarf der wissenschaftlichen Herleitung der qualitativen Vergleichbarkeit von Linien- und Bedarfsverkehren. Dazu müssen die Regeln z. B. der öffentlichen Dienstleistungsaufträge und Nahverkehrspläne entsprechend flexibilisiert und auch für Ausschreibungsunterlagen aufbereitet werden. Aber auch andere Themen wurden besprochen und auf ihre Auswirkungen auf den Verkehrssektor hin untersucht.

Nachwuchssorgen gibt es nicht nur im gewerblichen Bereich beim Fahrpersonal oder in den Werkstätten. Auch für den Leitungsbereich vieler Verkehrsunternehmen fehlen bereits Nachwuchskräfte. Insofern stellte sich die Frage, wie und ob der öffentliche Verkehr in den Bereich Daseinsvorsorge eingebettet ist. Es wurde diskutiert, wie eine Stärkung der Studiengänge im Bereich Daseinsvorsorge möglich ist. In der Diskussion aus der Praxis zeigte sich, dass die intrinsische Motivation der Studierenden bei den umweltfreundlichen Mobilitätsthemen relativ hoch ist, allerdings wird der Begriff der Daseinsvorsorge infrage gestellt, insbesondere im Hinblick auf die Personalgewinnung. Die Kooperation mit den Hochschulen und der Praxisbezug sowie die zeitgemäße Ansprache der Studierenden sind wichtig und müssen verstärkt werden. In welcher Form dies allerdings erfolgversprechend passieren kann, konnte nicht abschließend geklärt werden und soll in den nächsten Sitzungen noch vertieft werden.

Als ein Beispiel wurden dann die Hochschulen mit einer spezifischen Ausbildung in den Masterstudiengängen des Eisenbahnwesens untersucht. Obwohl es Vereinigungen der Hochschullehrerinnen und Hochschullehrer des Fachs gibt, fällt es immer schwerer, die entsprechenden Institute bei Ausscheiden der Professorinnen und Professoren wieder zu besetzen. Einerseits sinkt die Zahl der Bewerberinnen und Bewerber für die ausgeschriebenen Professuren, andererseits werden an einigen Hochschulen und Universitäten die Stellen nicht wieder besetzt, da Forschung und Lehre im Verkehrssektor von den Hochschulleitungen nicht mit der gesellschaftlichen Notwendigkeit in Verbindung gebracht werden.

Dr.-Ing. Thomas Siefer

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

Dr.-Ing. Carsten Sommer

Universitätsprofessor an der Universität Kassel
T 0561 804-3381
c.sommer@uni-kassel.de

Politik und Kommunikation

VDV-Veranstaltungen im Jahr 2024



VDV-Jahrestagung

Die VDV-Jahrestagung 2024 in Düsseldorf – ein Branchentreffen mit fachlichem Fokus und Raum für Diskussionen, innovativen Formaten und Gästen, die nicht nur für Impulse sorgten, sondern uns auch so manches Mal die Augen für bestimmte Sachverhalte öffneten. Der vielfältige Mensch stand bei unserem Treff am Rhein im Mittelpunkt. Treibend war auch die Frage, in welcher Gesellschaft wir in Deutschland und in Europa künftig leben wollen. Dabei ist deutlich geworden: Wenn diejenigen, die unserer Demokratie und unserem Rechtsstaat nichts abgewinnen können, massiv Zulauf bekommen, geht uns das alle an.





Rheinischer Abend in Berlin

Rheinischer Abend 2024 - an einem bedeutenden Ort für den VDV: Nur wenige Meter vom ehemaligen Stettiner Bahnhof entfernt, wo am 10. November 1846 einer der Vorgängerverbände des VDV gegründet wurde, kamen Branchenvertreterinnen und Branchenvertreter zusammen. In herausfordernden Zeiten bot der Abend Raum für intensive Gespräche. Themen wie steigende Kosten, unzureichende Trassenpreisförderung, die Schuldenbremse und die Zukunft des D-Tickets standen in den Podiumsdiskussionen im Fokus. Auch die Umstellung der ÖPNV-Flotten auf alternative Antriebe wurde diskutiert.

Britta Böhne

Leitung Veranstaltungsmanagement

☎ 0221 57979-102

boehne@vdv.de



„Transformation auf der Straße heißt mobility move“

Vom 2. bis 4. April 2025 haben der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sowie die DEVK Versicherungen wieder zur zentralen Branchenveranstaltung für den straßengebundenen öffentlichen Verkehr nach Berlin eingeladen. Dem Aufruf folgten rund 1500 Teilnehmende sowie 100 Aussteller, die für die Verkehrsbranche etwas bewegen wollen. Auf 5 Bühnen präsentierten 150 Referentinnen und Referenten ihre Konzepte und Erfahrungen.

„Die mobility move steht für einen Wandel, den wir als Branche gemeinsam gestalten müssen. Wir führen in diesen Tagen in Deutschland die Debatten, die die Mobilität der Zukunft prägen werden. Der öffentliche Verkehr ist kein Luxus, er ist zentrale Daseinsvorsorge – und mehr denn je angewiesen auf Verlässlichkeit, Finanzierung und Fachkräfte“, eröffnete VDV-Präsident Ingo Wortmann die mobility move am ersten Konferenztag. Treffender hätte man die Rahmenbedingungen für die Kombination aus Konferenzen und Fachmesse dieses Jahr wohl kaum beschreiben können.

Bewegt

Inmitten der Koalitionsverhandlungen gab es genug Gesprächsstoff und viele Chancen, sich über Zukunftsthemen zu unterhalten. Auch wenn die noch unklare Verkehrspolitik im Hinterkopf mit-schwang, versammelt die mobility move traditionell Menschen, die trotz solcher Hürden etwas voranbringen wollen. Dieser gemeinsame Geist hat auch 2025 durch die Veranstaltung getragen. So hatten die Teilnehmenden in der Hauptstadt die Gelegenheit, wichtige Herausforderungen zu besprechen und Lösungen zu platzieren. Europäische Vorgaben wie die Clean Vehicles Directive zwingen die Branche, trotz erschwelter Rahmenbedingungen zu handeln. Das ist allen bewusst und das schweißt zusammen.

Elektrisch

Große Einigkeit herrschte darüber, dass die Zukunft des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs elektrisch ist – egal ob nur mit Batterie- oder mit Wasserstoffantrieb. Die ausgestellten Fahrzeuge und Komponenten lieferten den Beweis, dass die Marktreife für die Elektromobilität bei Stadtbussen erreicht ist. Nun geht es technisch vor allem um die Optimierung der einzelnen Bausteine rund um den Betrieb: etwa beim Batteriemangement oder bei der Einsatzplanung. Darüber hinaus hat oberste Priorität, dass die Unternehmen sukzessive die Flotten auf umweltfreundliche Antriebe umstellen. Dafür wird aufgrund der Zusatzkosten weiterhin politische Unterstützung benötigt.

Autonom

Die braucht es auch, um beim autonomen Fahren weiterzukommen. Auf der mobility move war diesbezüglich nicht nur ein deutlicher technischer Fortschritt, sondern auch ein gesteigertes

Interesse an fahrerlosem Verkehr zu spüren. Viele internationale Impulse haben gezeigt, was bereits heute möglich ist. Gerade aufgrund des stetig wachsenden Mangels an Fahrpersonal und der Angebotserweiterung auf der letzten Meile wird dieses Thema weiter Fahrt aufnehmen.

Digital

Egal ob elektrischer Antrieb oder autonom fahrendes Fahrzeug: Ohne Digitalisierung geht es nicht. Technologien wie Internet of Things (IoT), Ticketing-Lösungen und standardisierte Schnittstellen verbessern den Zugang und die Zuverlässigkeit für Fahrgäste. Gleichzeitig ermöglichen sie effizientere Betriebsabläufe. Besonders gefreut haben wir uns deswegen, dass dieses Jahr der DELFI e. V. mit seiner Gastkonferenz das Programm bereichert hat.

Menschlich

Doch nicht nur die Technik zählt: Menschen bleiben das Herzstück der öffentlichen Mobilität. Zielgerichtete Schulungen, modernes Recruiting und die Anpassung an die Erwartungen der jüngeren Generation sind entscheidend, um die Branche attraktiv zu halten für qualifizierte Fachkräfte. Deswegen gab es das zweite Mal einen Konferenzteil zu diesen Themen. Dieser lieferte auch für eher technikaffine Teilnehmende wertvolle Impulse.

Vernetzt

Auf das in Berlin Gezeigte und Erreichte können wir als Verkehrsbranche dieses Jahr besonders stolz sein: In vielen Vorgesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsunternehmen und der Industrie war offensichtlich, dass die unklaren politischen und finanziellen Rahmenbedingungen allen zu schaffen machen. Trotzdem ist die mobility move, im Gegensatz zu anderen Veranstaltungen, noch einmal gewachsen. Dies sowie das viele positive Feedback im Anschluss an die Tage in Berlin bestärken uns in der Annahme, weiter auf dem richtigen Weg zu sein. Unersetzbarer Kern der mobility move ist und bleibt für uns der Austausch miteinander: bei Vorträgen, auf der Fachmesse und an den Netzwerkabenden. Es gilt: Gemeinsam können wir für die Mobilität von morgen mehr bewegen!

Martin Schmitz

Geschäftsführer Technik

T 0221 57979-123

schmitz@vdv.de



Medienresonanz: Präsenz des Branchenverbands bei Leitthemen weiter gestiegen

2024 war ein Jahr der strategischen Kommunikation: Mit Themenführerschaft beim D-Ticket, klaren Botschaften zum Schienengüterverkehr und Fachkräftemangel und hoher Medienresonanz hat der VDV wirkungsvolle Position bezogen.

2024 hat die Mobilitäts- und Verkehrsbranche vor immense – auch kommunikative – Herausforderungen gestellt – von Finanzierungsfragen über Personal- und Digitalisierungsprobleme bis hin zu den Konsequenzen politischer (Nicht-)Entscheidungen. Doch es war auch ein Jahr, in dem die Branche bewiesen hat, dass sie mit neuen Ideen und großem Engagement Antworten auf drängende Fragen findet. Es war ein Jahr, in dem die Verbandskommunikation mehr denn je zum strategischen Instrument für die gesamte Branche geworden ist – um Sichtbarkeit zu schaffen, Verständnis zu fördern und Haltung zu zeigen.

Schwerpunktthemen, die die Arbeit des VDV-Bereichs Kommunikation 2024 geprägt haben

- Deutschland-Ticket: Mit rund 13,5 Mio. Abonnements ist es ein Erfolg – aber die finanzielle Basis bleibt unsicher. Die Branche fordert vehement Planungssicherheit über 2025 hinaus.
- Der Schienengüterverkehr stand massiv unter Druck: Hohe Trassenpreise und Kürzungen gefährden die Unternehmen – kommunikativ wurde das Thema mit Nachdruck adressiert.
- Der Fachkräftemangel wurde 2024 nicht nur sichtbar, sondern auch sichtbar gemacht. Die VDV-Arbeitgeberinitiative, die Branchenumfrage, der Personalkongress und Fachbeiträge brachten das Thema medienwirksam auf die Agenda.
- Die Gleisanschluss-Charta 2024 mit 97 Maßnahmen setzte neue Impulse für einen klimafreundlichen Güterverkehr und wurde erfolgreich öffentlich platziert.
- Über 400 angemeldete Infrastrukturprojekte im GVFG-Programm unterstreichen die Redlichkeit der Branche – und die Notwendigkeit höherer Mittel.

- Der neue Branchentreff „mobility move“ mit über 1400 Teilnehmenden zeigte eindrucksvoll die Innovationskraft der Branche – über das ÖPNV-Kerngeschäft hinaus.
- Die Debatten um die Finanzierung von Bus und Bahn – von Haushaltskürzungen bis zur unklaren Mittelverteilung – waren ein zentrales kommunikationspolitisches Spielfeld.
- Emotionaler und fachlicher Höhepunkt war die VDV-Jahrestagung in Düsseldorf unter dem Leitmotiv „Menschen im Fokus – Fachkräfte, Fahrgäste, Vielfalt“.

Medienresonanz als strategisches Barometer

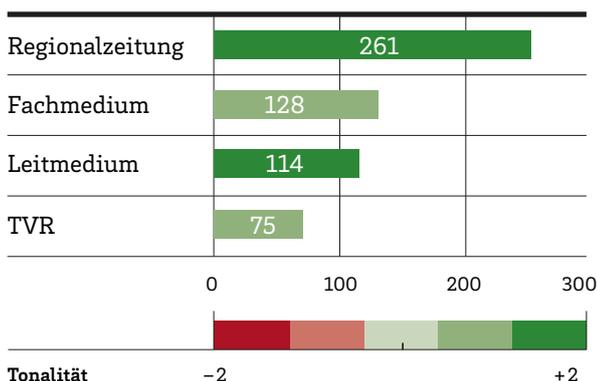
Die VDV-Medienresonanzanalyse für das zweite Halbjahr 2024 belegt eindrucksvoll die Position der Branche im medialen Diskurs. Im Durchschnitt wurden monatlich 125 originäre Beiträge mit VDV-Nennung veröffentlicht – redaktionell eigenständige Beiträge, die ein hohes Maß an Relevanz und journalistischer Qualität belegen. Die quantitativen Daten der Analyse bestätigen die Stärke der VDV-Kommunikation auf breiter medialer Basis: Die meisten originären Beiträge – im Schnitt 4,1 pro Tag – erschienen in Regionalzeitungen (261), gefolgt von Fachmedien (128) und Leitmedien (114). Selbst im hart umkämpften Segment von TV und Rundfunk wurde der VDV 75-mal erwähnt – ein Indikator für mediale Sichtbarkeit auch im Bewegtbildjournalismus.

Den richtigen Ton getroffen

Die Medienarbeit des VDV ist geprägt durch eine fachliche, neutrale Tonalität. Aus Sicht eines Branchen- und Fachverbands ist diese Art der Informationsvermittlung gegenüber den Medien deutlich

Medienresonanz VDV im Jahr 2024 (Ausgaben von Print und Paid-Content-Artikel insgesamt)

Beiträge nach Medium

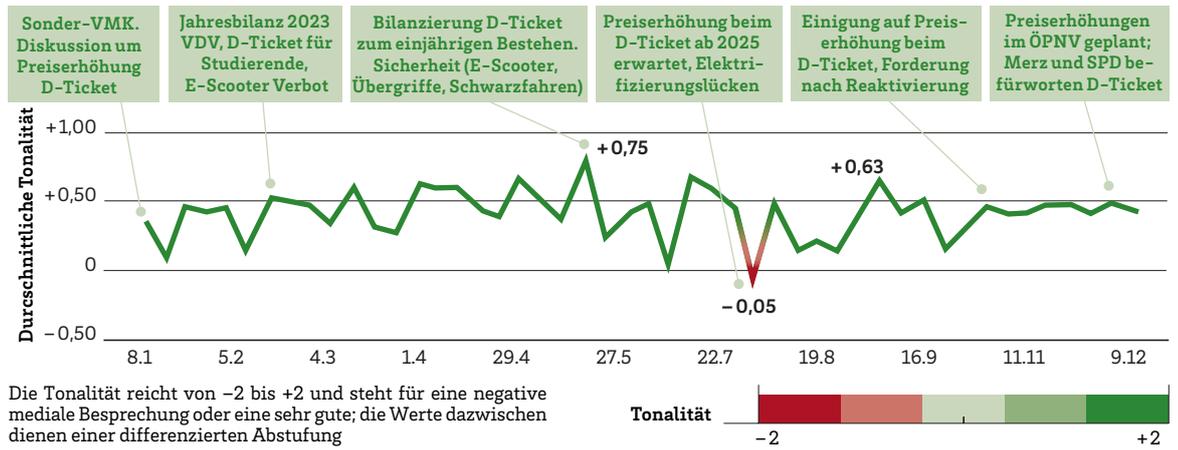


Originäre Beiträge

Tag	Monat	Jan. bis Nov.
4,1	125	1375
Publikationen / Monat (Print & Paid-Content)		Tonalität (-2 bis 2)
1097		+0,38

Durchschnittswerte zu allen VDV-Erwähnungen 2024
 Originäre Beiträge: eigenständige redaktionelle Beiträge
 Zahlen gerundet: Tage in 0,5er-Schritten, Monate auf ganze Tage | Die Tonalität reicht von -2 bis +2 und steht für eine negative mediale Besprechung oder eine sehr gute; die Werte dazwischen dienen einer differenzierten Abstufung

Tonalitätsentwicklung 2024 (gruppiert nach Wochen | Beschriftungsintervall: 14 Tage)



erfolgreicher als ein permanent überhöhtes und kritisches Kommentieren. Es geht darum, den Medien eine ehrliche, fachlich fundierte und wenn nötig auch sachlich-kritische Einordnung aus Branchensicht zu liefern, und nicht darum, einfach nur „der Lauteste“ zu sein. Dass diese Art der Kommunikation bei den Zielgruppen, also den Medienvertreterinnen und Medienvertretern, gut ankommt, zeigt sich in der Tonalitätsanalyse im Rahmen der Medienresonanz. Die durchschnittliche Tonalität lag bei +0,38 auf einer Skala von -2 bis +2 – ein deutlich positives Meinungsbild, auch bei kontrovers diskutierten Themen.

VDV-Medienspiegel als tägliche Brancheninfo

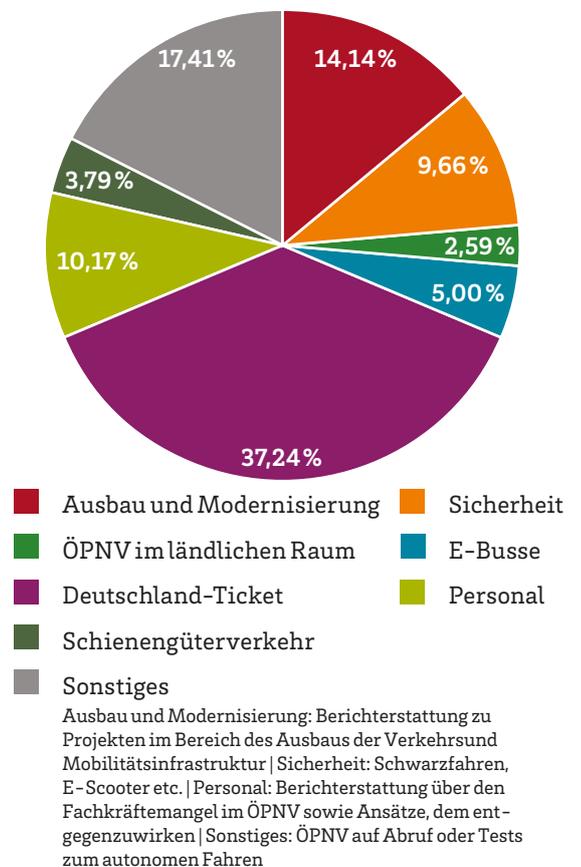
Der professionell kuratierte VDV-Medienspiegel entwickelt sich mehr und mehr zum täglichen Infodienst für die VDV-Mitglieder. Die Öffnungsrate des Medienspiegels liegt konstant bei rund 67 Prozent – mit besonders starker Resonanz außerhalb der eigenen Organisation. Das zeigt: Die Inhalte treffen und sie werden wahrgenommen – extern wie intern.

Themen setzen, Meinungsbilder formen

Neben dem Deutschland-Ticket konnte der VDV weitere Schwerpunkte erfolgreich setzen: Ausbau und Modernisierung (17,4 Prozent) sowie der Schienengüterverkehr (10,2 Prozent) waren stark vertreten. Gerade beim Thema Schienengüterverkehr wurden politische Fehlentwicklungen mit starker Präsenz und klarer Argumentation öffentlich gemacht – etwa rund um das ETCS-Vakuum oder unzureichende Infrastrukturinvestitionen. Das Thema Personal war mit zehn Prozent der Berichterstattung auffällig stark – ein klares Zeichen, dass die Kommunikationsstrategie Wirkung zeigt. Die Kombination aus zahlengetriebenen Fachanalysen, Kongressen und Arbeitgeberinitiativen schärft das Profil der Branche als relevanter Arbeitsmarktakteur.

Auch Sicherheitsthemen wie Schwarzfahren, Übergriffe oder E-Scooter wurden verstärkt in den Fokus gerückt (fünf Prozent). Beiträge wie „Sicherheit als Versprechen“ oder konkrete Forderungen an Bund und Länder zur Stärkung des Sicherheitsgefühls stießen auf mediale Resonanz.

VDV-Leitthemen 2024 – 2. Halbjahr (Originäre Beiträge)



Fazit: sichtbar, relevant, handlungsstark

Die VDV-Kommunikation 2024 war nicht reaktiv, sondern gestaltend. Sie konnte Themen setzen, Meinungen prägen und politisch Druck entfalten. Der VDV steht für eine klare Positionierung – faktenbasiert, lösungsorientiert und immer im Sinne der gesamten Branche. Dieser Anspruch ist von Dauer – auch für 2025.

Lars Wagner

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

Digitale Kommunikation im Wandel: Sichtbarkeit und Relevanz

Künstliche Intelligenz, sich verändernde Medienlandschaften und neue Social-Media-Gewohnheiten prägen die digitale Kommunikation des VDV. Der VDV-Marketingkongress 2024 zeigte auf, wie KI das Marketing und die Kommunikation revolutioniert. Doch die größte Herausforderung bleibt die schwindende Aufmerksamkeitsspanne der Nutzerinnen und Nutzer.

VDV-Marketingkongress 2024:

KI, Onlinemarketing und Authentizität im Fokus

Der VDV-Marketingkongress 2024 in Münster stand im Zeichen der künstlichen Intelligenz (KI) und der digitalen Transformation. In einem ausverkauften Kinosaal diskutierten rund 180 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, wie KI das Marketing und die Kommunikation im öffentlichen Verkehr revolutionieren kann. Von automatisierten Text- und Bildgeneratoren bis hin zu KI-basierten Chatbots reichte die Bandbreite der präsentierten Innovationen.

Besonders eindrucksvoll war die Keynote von Bilal Zafar, der KI als das „Internet auf Koks mal 1000“ bezeichnete und die grenzenlosen Möglichkeiten dieser Technologie aufzeigte. Auch Gunnar Brune, selbsternannter KI-Evangelist, verdeutlichte die Potenziale: „Mehr Geschwindigkeit, mehr Innovation, mehr Effizienz.“



Von der Fahrerkabine zur Influencer-Bühne: authentisches Social-Media-Marketing im ÖPNV – Martin Binias alias „Herr Busfahrer“



KI-Experte Bilal Zafar bei seinem Auftritt im Cineplex Münster – mit der Keynote „Künstliche Intelligenz – die Jahrhundert-Chance“

Doch trotz aller Euphorie gab es auch kritische Stimmen. Datenschutz, ethische Fragen und die Notwendigkeit einer verantwortungsbewussten Nutzung müssen weiter diskutiert werden.

Ein weiteres Highlight war der Auftritt von Martin Binias, besser bekannt als „Herr Busfahrer“ auf Social Media. Mit seiner authentischen Art zeigte er, wie Nahbarkeit und Humor helfen, die öffentlichen Verkehrsmittel in ein positives Licht zu rücken. Sein Erfolg auf Plattformen wie TikTok und Instagram unterstreicht die Relevanz von kreativen und persönlichen Inhalten für eine starke Kundenbindung.

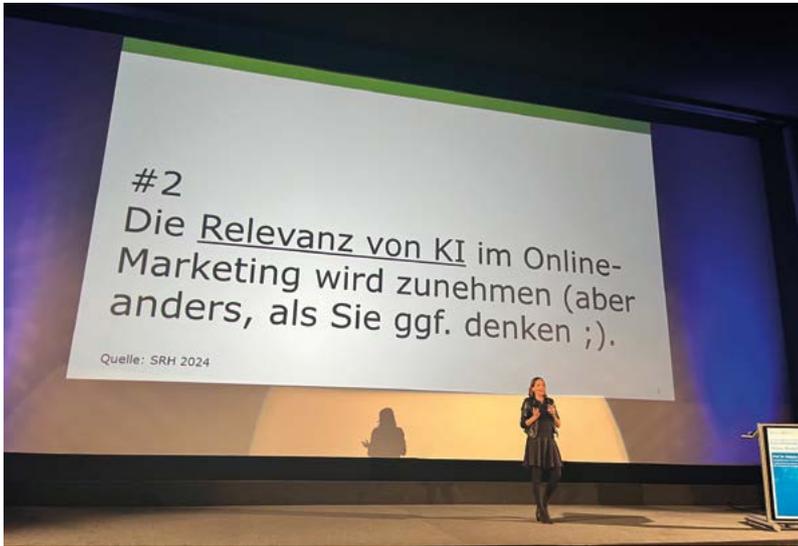
Die Diskussionen auf dem Kongress zeigten deutlich: Die digitale Kommunikation im öffentlichen Verkehr muss sich weiterentwickeln. Personalisierung, Micromoments und zielgerichtetes Marketing sind die Erfolgsfaktoren der Zukunft. Unternehmen, die es schaffen, ihre Kundinnen und Kunden punktgenau anzusprechen, werden sich langfristig durchsetzen.

Relaunch des VDV-Online-Magazins

Das neue VDV-Online-Magazin ging Anfang 2025 an den Start und setzt auf ein eigenständiges Konzept. Statt einer reinen digitalen Übertragung des Print-Magazins bietet es nun einen eigenen Mehrwert: aktuelle und innovative Themen aus der Branche sowie kurze Formate wie „Zahlen & Fakten“.

Zudem werden Social-Media-Inhalte und YouTube-Beiträge integriert. Dabei bleibt das Print-Magazin weiterhin fester Bestandteil der VDV-Kommunikation, doch das Onlineformat setzt neue Schwerpunkte. Eine bewusste Entscheidung war es zum Beispiel, Berichterstattungen von Veranstaltungen oder Nachrichten aus dem Verband, die bereits auf LinkedIn kommuniziert werden, nicht erneut im Magazin zu veröffentlichen. So wird sichergestellt, dass jede Plattform einen eigenen Mehrwert bietet.

www.vdv-dasmagazin.de



Prof. Dr. Melanie Diermann, Zukunftsforscherin und Professorin für Marketing, IST-Hochschule für Management, über die Zukunftstrends im Onlinemarketing

Social Media 2025: die Herausforderung der kurzen Aufmerksamkeitsspanne

Die Art und Weise, wie Inhalte konsumiert werden, hat sich in den letzten Jahren drastisch verändert. Die Aufmerksamkeitsspanne der Nutzerinnen und Nutzer liegt mittlerweile bei wenigen Sekunden. Wer nicht innerhalb dieses kurzen Zeitfensters überzeugt, verliert seine Zielgruppe. Schnelles Scrollen, das Aufnehmen von Inhalten in Millisekunden, kurze Videosequenzen (max. 15 Sek.) und prägnante Botschaften sind ein Nutzerverhalten, das dem TikTok-Prinzip folgt. Erfolgsfaktoren müssen neu definiert werden bzw. können kaum noch definiert werden.

LinkedIn zeigt zudem eine Besonderheit: Hier interagieren Menschen in ihrer eigenen Bubble – sie folgen Personen, die sie bereits kennen oder mit denen sie beruflich in der Branche zu tun haben. Diese geschlossene Umgebung kann die Wahrnehmung von Reichweite und Relevanz verzerren.

Andere Plattformen, wie Instagram, bieten eine breitere, oft auch unberechenbare und undefinierbare Reichweite. Wer es hier schafft, Trends aufzugreifen und authentische Inhalte zu liefern, kann eine große Sichtbarkeit erzielen.

Der VDV verfolgt das Ziel, auf vielen relevanten Kanälen und in Medien seine Themen, Botschaften und Positionen an seine Zielgruppen (Politik, Medien, Branche, Öffentlichkeit) zu vermitteln, um stärker wahrgenommen zu werden und sichtbar zu bleiben. Im Rahmen der Bundestagswahl 2025 hat der VDV eine eigene Landingpage eingerichtet und seine zentralen Themen sowie Kernforderungen über seine digitalen Kanäle kommuniziert.

Ein bewusster strategischer Schritt war die Entscheidung, die Aktivitäten auf der Plattform X (ehemals Twitter) seit Juli 2024 ruhen zu lassen. Die sich verändernden Algorithmen, die reduzierte Sichtbarkeit für nicht zahlende Unternehmensaccounts sowie die politische Haltung des Plattformbesitzers Elon Musk haben zu dieser Entscheidung geführt. Der VDV folgt damit dem Vorgehen vieler anderer Institutionen wie dem Verteidigungsministerium oder dem Bundesumweltministerium.

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

Eisenbahnpolitik im Zentrum der Verbandskommunikation

Die Eisenbahn stand beim Bund nicht im Zentrum – aber beim Branchenverband.

Die Eisenbahnpolitik stand im Jahr 2024 im Zentrum der Kommunikations- und Pressearbeit des Branchenverbands VDV. Die Grundsatzdebatte um die Finanzierung und den Ausbau des Schienennetzes, die Auswirkungen von Streiks, die Elektrifizierung, die Reaktivierung von Strecken sowie die wirtschaftliche Belastung der Verkehrsunternehmen prägten die (fach-)öffentliche Wahrnehmung. Mit einer strategisch ausgerichteten Debatte hat der VDV diese Themen in den Fokus von Politik, Medien und Öffentlichkeit gerückt. Der Verband konnte sich als maßgebliches Sprachrohr der Branche positionieren und setzte dabei gezielt auf eine faktenbasierte, sachliche und kontinuierliche Kommunikationsstrategie.

Medienresonanzanalyse belegt Erfolg

Die Presse- und Medienarbeit des VDV im Jahr 2024 war von hoher Effektivität und Schlagkraft geprägt. Die kontinuierliche und faktenorientierte Kommunikation sorgte für eine starke Präsenz in den Medien und eine differenzierte Berichterstattung über die zentralen Themen der Branche. Durchschnittlich wurden 4,1 originäre Beiträge pro Tag veröffentlicht, was einer beachtlichen Medienpräsenz von 1 097 Publikationen pro Monat im Bereich Print- und Paid-Content zur Folge hatte. Die Tonalität der Berichterstattung lag auf einer Skala von -2 bis +2 bei 0,38 und verdeutlicht damit eine überwiegend positive mediale Wahrnehmung. Dies belegt die hohe Glaubwürdigkeit und Relevanz der VDV-Kommunikation

in TV- und Rundfunkformaten. Diese breite mediale Abdeckung zeigt, dass der VDV nicht nur in Fachkreisen, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit als die Stimme der Branche wahrgenommen wird. Die strategische Nutzung bestehender Kommunikationskanäle und die klaren, faktenbasierten Botschaften haben die Medienresonanz des VDV nachhaltig beeinflusst. Die hohe Zahl originärer Beiträge verstärkt, dass der Verband mit seinen Themen eigenständig Akzente setzt und nicht nur reaktiv auf politische Entwicklungen arbeitet. Die Presse- und Medienarbeit ist als wirksames Instrument zur Positionierung des VDV in der politischen und gesellschaftlichen Diskussion unverzichtbar.

Januar

„Ein langfristiger Streik würde nicht nur Fahrgäste und Güterkunden betreffen, sondern die gesamte Branche destabilisieren“ – VDV-Präsident Ingo Wortmann. Das Jahr begann mit einer Warnung des VDV vor den negativen Auswirkungen eines möglichen GDL-Streiks auf den Personen- und Güterverkehr. Die Kommunikationsarbeit verdeutlichte die weitreichenden Konsequenzen für die gesamte Branche und die Kundinnen und Kunden der Eisenbahnen. Gleichzeitig rückte der Verband die drastischen Kürzungen im Bundeshaushalt in den Mittelpunkt der Diskussion. Besonders der Abbau der Trassenpreisförderung und der Mittel für die E-Bus-Förderung wurden als verkehrspolitische Fehlentscheidungen kritisiert.

Februar bis März

„Mehr Gleisanschlüsse sind der Schlüssel, um den Schienengüterverkehr zu stärken und den Wirtschaftsstandort Deutschland zukunftsfähig zu machen“ – VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Der VDV überreichte mit 56 weiteren Organisationen die aktualisierte Gleisanschluss-Charta an den Bund. In der Pressearbeit wurde betont, dass moderne und kundennahe Zugangsstellen entscheidend für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sind. Zudem kritisierte der Verband die geplante Erhöhung der Trassenpreise, die zahlreiche Unternehmen an den Rand ihrer wirtschaftlichen Existenz bringen würde, ungewohnt scharf und mit sichtbarer Wirkung.

April bis Mai

„Ohne eine verlässliche Finanzierung können wir die dringend benötigte Modernisierung der Infrastruktur und den Ausbau des Angebots nicht vorantreiben“ – VDV-Präsident Ingo Wortmann.



Trassenpreise:
„Wirtschaftlich
untragbare Lage“

tion in der öffentlichen Debatte, die stets auf eine hohen Fachlich- und Glaubwürdigkeit fußt. Die Reichweite der Kommunikation über alle Themen erstreckte sich über verschiedene Medienkanäle: Über 260 Beiträge erschienen in Regionalzeitungen, 128 in Fachmedien, 114 in Leitmedien und 75

Gemeinsam mit Dritten forderte der VDV mehr Tempo bei der Elektrifizierung des Schienennetzes. Bürokratieabbau und kosteneffiziente Oberleitungssysteme standen im Mittelpunkt der Kommunikationsarbeit. Parallel dazu wurden vor der VDV-Jahrestagung die dramatische Finanzlage der Verkehrsunternehmen und der wachsende Fachkräftemangel thematisiert. Der Verband präsentierte sich als engagierte Stimme der Branche und setzte sich für eine nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ein.



EURO 24: „Erfolgreich, aber am Limit“

Juni bis Juli

„Die EM hat gezeigt, dass wir am Limit sind“ – VDV-Präsident Ingo Wortmann. Die EURO 2024 stellte die Branche vor enorme Herausforderungen. Der VDV zog eine differenzierte Bilanz: Während die Verkehrsunternehmen ihr Bestes gaben, um die Mobilität sicherzustellen, zeigte das Turnier auch die Grenzen der aktuellen Infrastruktur auf. Die Kommunikation des Verbands fokussierte sich auf die Notwendigkeit umfassender Investitionen und die Anerkennung der Leistung der ÖPNV-Beschäftigten. Gleichzeitig wurde die beginnende Korridorsanierung als Chance, aber auch als Belastung für die Unternehmen kommuniziert.

August bis September

„Wenn es so weitergeht, dann fahren wir den Schienengüterverkehr in Deutschland wirtschaftlich vor die Wand!“ – VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Der VDV warnte erneut vor einem drohenden Unternehmenssterben im Schienengüterverkehr und betonte die dringende Notwendigkeit einer langfristigen Finanzierungsperspektive. Die Veröffentlichung der zehnten Maßnahmenliste zur Verbesserung des Schienennetzes unterstrich den kontinuierlichen Einsatz des VDV für ein leistungsfähiges Bundesschienennetz. Gleichzeitig stellte der Branchenverband konstruktiv zwei alternative Modelle für eine Reform des Trassenpreissystems vor, um die wirtschaftliche Belastung der Eisenbahnen zu reduzieren.

Oktober bis Dezember

„Verkehrspolitische Stabilität ist essenziell – ohne langfristige Finanzierung geraten die Unternehmen in eine wirtschaftlich untragbare Lage“ – VDV-Präsident Ingo Wortmann. In Zusammenarbeit mit Dritten legte der VDV eine umfassende Liste mit Reaktivierungsvorschlägen für stillgelegte Strecken vor. In der Kommunikationsarbeit wurde das enorme Potenzial für die Wiederanbindung zahlreicher Städte und Regionen betont. Der Verband setzte sich zudem gegen eine zu weitreichende Entwidmung von Bahnflächen ein und forderte eine verstärkte Vegetationspflege, um Betriebsstörungen zu vermeiden. Die Jahreskommunikation schloss mit der Forderung nach verkehrspolitischer Stabilität und der Mahnung, dass Kürzungen im Schienenbereich die Wettbewerbsfähigkeit der Branche gefährden.

Eisenbahn stets Leitthema beim VDV

Der VDV hat 2024 durch eine klare, faktenbasierte und strategische Kommunikationsarbeit zentrale verkehrspolitische Themen geprägt. Die Eisenbahnpolitik, die Finanzierung des Schienen- und Nahverkehrs sowie die Herausforderungen im Fachkräftebereich standen im Mittelpunkt. Mit fundierten Stellungnahmen, gezielten Medienkampagnen und politischen Initiativen konnte der Verband seine Rolle als führender Branchenvertreter festigen und wichtige Debatten maßgeblich beeinflussen. Die Kommunikation wird auch 2025 ein entscheidendes Instrument sein, um die Interessen der Branche gegenüber Politik, Medien und Öffentlichkeit wirksam zu vertreten.

Eike Arnold

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

Verbandspolitische Arbeit in der Ausnahmesituation

Die verbandspolitische Arbeit war 2024/25 vor allem von der Begleitung der Beratungen über den Umgang mit den Folgen von Coronapandemie, Energiekrise und Inflation, des Infrastrukturzustands sowie der in Rekordzeit auf Straße und Schiene gebrachten 9-Euro- und Deutschland-Tickets geprägt, die die Branche in eine andauernde Ausnahmesituation gebracht haben. Eine besondere Herausforderung stellte schließlich auch die vorzeitige Auflösung des 20. Deutschen Bundestags dar. Viele wichtige verkehrspolitische Initiativen konnten dadurch nicht mehr auf den Weg gebracht werden.

VDV-Netzwerkforum „Public Affairs“

Welche Folgen hohe Energiekosten, fehlende Baukostenzuschüsse für Sanierung oder Ausbau der Infrastruktur oder Lücken bei der ÖPNV-Finanzierung für Busse und Bahnen haben, wurde 2024/25 unter anderem beim neuen VDV-Netzwerkforum „Public Affairs“ thematisiert, zu dem das VDV-Hauptstadtbüro im Sommer 2024 erstmalig nach Berlin eingeladen hat. Rund 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus VDV-Mitgliedsunternehmen, die auf Bundesebene, bei der EU oder in den Ländern die verkehrs- und finanzpolitische Arbeit begleiten, haben teilgenommen.



Teilnehmende am 1. VDV-Netzwerkforum „Public Affairs“ in Berlin

Teil des zweitägigen Programms waren Gespräche mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus Bundestagsfraktionen, Landesvertretungen beim Bund und Bundesministerien. Aber auch der praktische Teil kam nicht zu kurz: Eine gemeinsame Besichtigung des BVG-Betriebshofs Indira-Gandhi-Straße, Deutschlands größtem E-Bus-Hof, war ein Höhepunkt.

Ziel des neuen Netzwerkforums ist die Verbesserung des inhaltlichen und persönlichen Austauschs der steigenden Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Bereich Public Affairs bei ÖPNV-Unternehmen, Verbänden sowie bei Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen arbeiten. So wurde verabredet, dass das neue Netzwerk wachsen soll.

Der VDV zu Gast auf Parteitag und Fachkonferenzen der Bundesparteien

Die zahlreichen Parteitage und Fachkonferenzen, bei denen der VDV oft mit Infoständen dabei ist, standen wiederum unter einem anderen Fokus –

dem Bruch der „Ampelkoalition“. Die Frage, welche Schwerpunkte für eine bessere Stärkung von ÖPNV und Eisenbahnverkehr in einer neuen Legislaturperiode gesetzt werden müssen, dominierte viele Gespräche.



Dr. Robert Habeck MdB, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, im Gespräch mit Norbert Mauren bei der 50. Bundesdelegiertenkonferenz von B'90/Die Grünen in Wiesbaden

Beim Thema Eisenbahnverkehr interessierten vor allem die VDV-Vorschläge für eine neue Trassenpreissystematik. Die Kürzungen bei der Elektrobusförderung und die ungeklärte, langfristige Finanzierungsperspektive für das Deutschland-Ticket waren wiederum Gesprächsthema, wenn ÖPNV-Fragen im Mittelpunkt standen.

Norbert Mauren

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

Unterstützung so wichtig wie nie: Mit neuen Kooperationen baut die VDV-Arbeitgeberinitiative ihr Angebotsportfolio weiter aus

Die VDV-Arbeitgeberinitiative versteht sich als „Lösungsbringerin“ und nimmt beim Ausbau der Angebote die zentralen Handlungsfelder Personalgewinnung, -bindung und Verbesserung der Gesundheitsquote in den Fokus. Das Ziel: starke Partner für die Mitgliedsunternehmen finden und über Kooperationen (Kosten-)Vorteile für alle erzielen.

Arbeitskräftemangel im Verkehrssektor: eine wachsende Herausforderung

Der Arbeitskräftemangel in Deutschland wirkt sich bereits auf viele Branchen und auf unseren Alltag aus. Das spüren wir durch lange Wartezeiten, steigende Unzuverlässigkeit und sinkende Qualität bei der Inanspruchnahme von Dienstleistungen. Unsere Branche ist hierbei keine Ausnahme. Die weiterhin angespannte Personalsituation in den Verkehrsunternehmen wirkt sich stellenweise massiv auf den Betriebsablauf aus. Fahrgäste werden unzufrieden, das Personal ist zunehmend gefordert und belastet. Als Branche müssen wir innovative Lösungen finden, etwa durch verbesserte Arbeitsbedingungen und Ausbildungs-offensiven, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Das Spannungsfeld zwischen Fachkräftemangel und wachsendem Bedarf erfordert kreative Strategien, um die Mobilität der Zukunft sicherzustellen und den Service aufrechtzuerhalten. Die VDV-Arbeitgeberinitiative ist hierfür seit 2019 als „Lösungsbringerin“ für die Mitgliedsunternehmen unterstützend aktiv.

Neue Kooperationen erweitern das vielseitige Angebotsportfolio der Arbeitgeberinitiative

Durch neue Partnerschaften hat die VDV-Arbeitgeberinitiative den teilnehmenden Mitgliedsunternehmen weitere attraktive Kooperationen bieten können. Der Fokus bei der Wahl der Kooperationspartner lag hierbei auf zielgruppengerechtem Recruiting und Bindungsmaßnahmen, z. B. durch die Verbesserung der Gesundheit.

Nachwuchsgewinnung im Fokus

Mit Ausbildung.de hat die Initiative einen Partner gewonnen, der als führende Plattform für Ausbildungsplatzvermittlung und Karriereberatung gilt. Diese Plattform bietet jungen Menschen eine klare Orientierung bei der Wahl ihres beruflichen Weges und unterstützt Unternehmen dabei, die passenden Auszubildenden zu finden. Die Zusammenarbeit mit Ausbildung.de eröffnet den Mitgliedsunternehmen der VDV-Arbeitgeberinitiative eine effiziente Möglichkeit, ihre Ausbildungsplätze gezielt zu besetzen und durch die Kooperation von einer stärkeren Reichweite ihrer Ausbildungsangebote zu profitieren.

StudySmarter unterstützt Studierende mit maßgeschneiderten Lernmethoden und digitalen Tools, um sich optimal auf Prüfungen vorzubereiten. Für Unternehmen bietet die Plattform eine wertvolle Gelegenheit, talentierte Studierende in der entscheidenden Phase ihrer beruflichen Orientierung anzusprechen. In dieser Phase können Unternehmen ihre Arbeitgebermarke gezielt positionieren und den Kontakt zu potenziellen Nachwuchskräften aufbauen.

Die Kooperationen mit Ausbildung.de und StudySmarter ermöglichen es den Mitgliedsunternehmen der VDV-Arbeitgeberinitiative, frühzeitig mit zukünftigen Fachkräften in Kontakt zu treten und ihre Rekrutierungsstrategien zu optimieren – eine wertvolle Investition in die Nachwuchsförderung.

Gesundheitsförderung im Fokus

Die Kooperation mit BetterDoc bietet Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, mit einem der führenden Unternehmen im Bereich der Gesundheitsberatung zusammenzuarbeiten. Sie unterstützen die Mitarbeitenden der Unternehmen individuell bei der Suche nach den besten medizinischen Fachkräften. Durch den direkten Zugang zu einer breiten Auswahl an spezialisierten Ärztinnen und Ärzten sowie Kliniken hilft BetterDoc, die Gesundheitsversorgung im Unternehmen zu optimieren und Mitarbeitende schnell und zielgerichtet mit den richtigen Expertinnen und Experten zusammenzubringen. Ziel der Kooperation mit BetterDoc ist es, dass Unternehmen ihren Mitarbeitenden maßgeschneiderte Gesundheitslösungen anbieten können, die nicht nur die Gesundheit der Mitarbeitenden fördern, sondern auch zur Steigerung ihrer Zufriedenheit und Motivation beitragen.

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

Von Führerschein bis Fahrgastrechte: Neue europäische Gesetzesinitiativen bieten Chancen und Risiken für den öffentlichen Verkehr

Das Jahr 2024 stand ganz im Zeichen der Europawahl und der Neukonstitution der Europäischen Kommission. Vor und nach der Wahl ging die legislative und beratende Arbeit in Brüssel weiter und bringt neue Möglichkeiten und Herausforderungen für die Verkehrsunternehmen und Verbände.

Nur selten kommt es vor, dass noch im letzten Moment – bei der Plenarabstimmung des Europaparlaments – wichtige Änderungen in einem europäischen Gesetzestext durchgebracht werden. Gelungen ist dies dem VDV und UITP im Februar 2024 bei der Überarbeitung der europäischen Führerscheinrichtlinie. Der Verkehrsausschuss wollte mit dem Ziel, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, europaweit das Mindestalter zum Fahren von Linienbussen auf 19 Jahre festlegen – was für deutsche Unternehmen das Anwerben und Ausbilden jüngerer Fahrerinnen und Fahrer erschwert hätte. Nach intensiven Gesprächen mit mehreren politischen Gruppen konnte jedoch ein Änderungsantrag im Plenum eingebracht werden, um den Bericht des Verkehrsausschusses abzuändern – mit Erfolg! So wurde die Möglichkeit für Unternehmen erhalten, professionelle Busfahrerinnen und Busfahrer mit entsprechender Ausbildung schon ab 18 Jahren auf Linien bis 50 km einzusetzen, sofern der Mitgliedstaat dies in seinem Hoheitsgebiet erlaubt. Da die Mitgliedstaaten in der Ratsposition ebenfalls diese Möglichkeit erhalten wollen, hält der VDV es für wahrscheinlich, dass sich diese Regelung auch im Trilog durchsetzen wird. Der finale Text dieser Richtlinie wird im Laufe dieses Jahres beschlossen.

Europa nach der Wahl

Nach der Europawahl im Juni 2024 dauerte es beinahe sechs Monate, bis die neue EU-Kommission für die Jahre 2024 bis 2029 im Amt bestätigt wurde. Kommissionspräsidentin von der Leyen hatte bereits im Juli 2024 mit einer Rede vor dem Europaparlament ihre politischen Leitlinien vorgestellt; für die Eisenbahnbranche kündigte sie die europaweite Regulierung des digitalen Vertriebs an.

Der neue Kommissar für nachhaltigen Verkehr und Tourismus ist Apostolos Tzitzikostas aus Griechenland: Ein Regionalpolitiker, der zuvor im Europäischen Ausschuss der Regionen gesessen hatte. Zu den Projekten, die er im Auftrag der EU-Kommission initiieren soll, zählen neben Plänen zur Rettung der Automobilindustrie und zur weiteren Digitalisierung der Verkehrsbranche auch die Vervollständigung des TEN-V-Netzes und die Erarbeitung eines Plans für ein ambitioniertes euro-

päisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz. An der Elektrifizierung des Landverkehrs wird weitergearbeitet und ein Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr soll Finanzströme in saubere Technologien lenken.

Vom europäischen Green Deal, der die Politik der vergangenen fünf Jahre bestimmt hat, ist derzeit in Brüssel nur wenig die Rede. Kommunikativ an die erste Stelle tritt der Clean Industrial Deal, der die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie fördern soll. Dieser Umstand sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die zuvor beschlossenen rechtlichen Vorgaben weiterhin umzusetzen sind und das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 Bestand hat.

Im November 2024 lud der VDV anlässlich des in Brüssel tagenden Präsidiums zu einem politischen Empfang samt Abendessen ein, das gut besucht war. Ziel der Veranstaltung war es, auf aktuelle Herausforderungen und Entwicklungen in der Branche hinzuweisen und einen konstruktiven Dialog zwischen Branchenvertreterinnen und Branchenvertretern sowie EU-Politikerinnen und EU-Politikern zu ermöglichen. Dieser Dialog wird in den folgenden Jahren in Brüssel fortgeführt.



VDV-Abendessen in Brüssel, November 2024

Was beschäftigt uns 2025?

Mit dem bereits Ende 2023 vorgelegten Entwurf einer europäischen Verordnung über Fahr- bzw. Fluggastrechte im Zusammenhang mit multimodalen

Reisen setzen sich aktuell die neuen Abgeordneten im Europäischen Parlament auseinander. Das Gesetz zielt darauf ab, die Fahrgäste auch bei Reisen mit mehr als einem Verkehrsträger (z. B. Flugzeug und Eisenbahn) bestmöglich zu schützen. Allerdings geht die Kommission dabei über das aktuelle Niveau der Fahrgastrechte hinaus. Außerdem ist der Anwendungsbereich nicht klar definiert – mit der Folge, dass die Verordnung, die eigentlich auf den Fernverkehr zugeschnitten ist, auch für den (multimodalen) ÖPNV gelten könnte. Diese Bedenken haben der VDV und die UITP in Brüssel platziert und werben bei den Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern um Änderung der entsprechenden Passagen. Der Gesetzesentwurf befindet sich in Rat und Parlament in erster Lesung und könnte frühestens Ende 2025 beschlossen werden.

Im Jahr 2025 bereitet die EU-Kommission ihren mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für die Jahre 2028 bis 2034 vor. Noch gibt es keine offiziellen Entwürfe, doch steht eine Restrukturierung der Fördertöpfe im Raum, die dazu führen könnte, dass u. a. die CEF (Connecting Europe Facility) und die AFIF (Alternative Fuels Infrastructure Facility) zukünftig stärker durch die jeweiligen Mitgliedstaaten geprägt würden und sogar durch diese verwaltet werden könnten. Ein wichtiges Anliegen der Branche ist, für den Eisenbahnverkehr sowie für die Ökologisierung und Digitalisierung des Verkehrs ausreichend Mittel im EU-Budget festzuschreiben, um die ambitionierten Verlagerungs- und Dekarbonisierungsziele der EU zu erreichen.

Aktuell verdient auch die 2023 verabschiedete EU-Verordnung zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds erneut Beachtung: Der Fonds, der für die Jahre 2026 bis 2032 rund 86,7 Mrd. Euro beinhalten dürfte, soll Bürgerinnen und Bürger sowie Kleinunternehmen finanziell unterstützen, die im Zuge der Ausweitung des europäischen Emissionshandelssystems (ETS2) auf die Bereiche Gebäude und Verkehr von „Energiearmut“ und/oder „Mobilitätsarmut“ betroffen sein könnten. Das Gesetz sieht u. a. den Ausbau der emissionsarmen öffentlichen Mobilität vor – was in der Europäischen Kommission sowohl von der DG MOVE als auch von der DG CLIMA ausdrücklich begrüßt wird. Bis Ende Juni 2025 müssen die Mitgliedstaaten ihre eigenen Klima-Sozialpläne erstellen, die Maßnahmen zur Umsetzung des Klima-Sozialfonds enthalten. Der VDV hat die Bundesregierung daher schriftlich um die Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs im deutschen Klima-Sozialplan gebeten und darüber hinaus Gespräche zur konkreten Ausgestaltung angeboten.

Nachdem Kommissionspräsidentin von der Leyen die EU-Initiative zur Regulierung des digitalen Vertriebs so prominent angekündigt hatte (s. o.),

laufen seit Herbst 2024 die Vorbereitungen für eine Neuauflage der Gesetzgebung über multimodale digitale Mobilitätsdienste (MDMS), die 2023 gestoppt und auf unbestimmte Zeit verschoben wurde. Inzwischen wurde bekannt, dass es statt eines Gesetzesvorschlags drei Gesetze geben soll: eine Verordnung über das einfache digitale Buchen und Ticketing im Eisenbahnverkehr (SDBTR), eine Regulierung der Vertriebsplattformen (MDMS) sowie Anpassungen an die europäischen Fahrgastrechteverordnungen. Der VDV sowie seine europäischen Dachverbände CER und UITP verfolgen die Entwicklungen sehr eng und bringen sich mit ihren politischen Positionen und ihrer Fachexpertise ein. Mit der Vorlage der Gesetzesvorschläge wird frühestens im Herbst 2025 gerechnet.

Annika Degen

Leiterin VDV-Europabüro Brüssel

T 0151 22427724

degen@vdv.de



**MENSCHEN
BRAUCHEN
MOBILITÄT**

**MOBILITÄT
BRAUCHT
MENSCHEN**

Die VDV-Arbeitgeberinitiative vernetzt,
berät, unterstützt, verbindet. Lassen Sie
uns gemeinsam die Sichtbarkeit der Branche
als attraktive Arbeitgeberwelt stärken.



Mehr
Infos
unter:



Wirtschaft und Recht

Fünf Jahre VDV New Mobility Forum – gemeinsam gestalten wir den Mobilitätswandel

Auf der Jahrestagung 2024 feierte das VDV New Mobility Forum sein fünfjähriges Jubiläum. Das Thema war: die Zukunft neuer Mobilitätsdienstleistungen und des öffentlichen Verkehrs zwischen Gemeinwohl und Wirtschaftlichkeit.

Es gibt noch viel Bewegung im Bereich der neuen Mobilität: Übernahmen und Geschäftsfeldwechsel, neue Akteure und neue Projekte.

Allerdings wachsen auch hier die Bäume nicht in den Himmel – alle Beteiligten suchen nach wirtschaftlich tragfähigen Lösungen. So auch auf dem Treffen des VDV New Mobility Forums anlässlich der Jahrestagung in Düsseldorf.

Kooperation als Notwendigkeit

Der wissenschaftliche Leiter der M-Five GmbH, Dr. Wolfgang Schade, zeigte in seinem Impulsvortrag verschiedene Entwicklungsszenarien auf, wie der ÖPNV und die Akteure der neuen Mobilität zum Wohle des Klimaschutzes kooperieren können.

Neu war der Ansatz, den Ausbau der integrierten Verkehrsangebote auf die „Umsteigewilligen“ zu konzentrieren. Dazu zeigte er mögliche flankierende Finanzierungsinstrumente und die entsprechenden Akteure auf:

- Konsequentes Bewohnerparken in städtischen Bereichen (Kommunen)
- Einführung Arbeitgeberabgabe zur Finanzierung des ÖPNV (Kommunen, Länder)
- Erhöhung des CO₂-Preises, der Energiesteuern auf Kraftstoff oder der Kfz-Steuer (Bund)
- Einführung Pkw-Maut (BAB, Bund), City-Maut (Kommunen, Bund)
- Indirekt: Steuerfreiheit Mobilitätsbudget für neue Mobilitätsdienstleistungen (Bund)

Zudem könnten optional buchbare Bausteine für Mikromobilität, Carsharing und On-Demand-Mobilität das Tarifangebot ergänzen.

Die Zukunft von On-Demand

In der ersten Panel-Diskussion wurde unter Moderation von Alexander Möller die nachhaltige Finanzierung von On-Demand-Verkehren thematisiert. Hier zeigte sich Einigkeit zwischen Udo Sieverding (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW), Jan Lüdtke (Via Mobility) und Bianca Könecke (DB Regio AG), dass ein Übergang von der bisherigen Projektfinanzierung zu einer langfristigen integrierten Finanzierung und Planung von Linien- und Linienbedarfsverkehr gefunden werden muss. Dabei müssen die Aspekte der Daseinsvorsorge und der Verkehrswende bzw. des Klimaschutzes gemeinsam gedacht werden.

Die Zukunft von E-Scooter und Co.

Fünf Jahre ist auch die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung alt. Ein Grund, um unter der Moderation von Martin Schmitz mit Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln, und Christine Wenzel, Director Public Policy von TIER Mobility, über die gesellschaftliche Akzeptanz von und den klugen Umgang mit E-Scootern zu diskutieren.

In Köln wurde bspw. ein „Qualitätsagreement“ zwischen der Stadt und den Anbietern von Roller- und Fahrradverleihsystemen getroffen. Durch die Qualitätsstandards und Vorgaben werden z. B. im Konsens erreicht, dass

- keine Abstellung in städtebaulich sensiblen Bereichen erfolgt,
- die Fahrräder/Elektro-Tretroller so stehen, dass der fließende Verkehr und Fußgängerinnen und Fußgänger nicht behindert werden und Gehwegbreiten von mindestens 2 m freigehalten werden und
- in Grünanlagen die Ausleihe nicht beendet werden darf.

Durch die Verpflichtung der Anbieter, für die Einhaltung dieser Regelungen zu sorgen, wird im Konsens vermieden, dass es zu ungewollten Erscheinungsformen und Gefahren kommt, die wiederum andere Städte dazu bewegt haben, den Verleih von E-Scootern einzuschränken.

Mikromobilität stärkt den Umweltverbund

Was städtebaulich den E-Scootern nutzt, sind gute Fahrradwege, eigene Fahrspuren und umgewandelte Parkplätze sowie Superblocks wie in Barcelona. Ein Infrastrukturumbau, der die Dominanz des Autoverkehrs zurückdrängt, nutzt auch der Nahmobilität und dem Umweltverbund – und damit dem ÖPNV.

Im VDV New Mobility Forum werden auch in Zukunft solche Win-win-Lösungen der multimodalen Mobilität diskutiert und zur Umsetzung empfohlen werden.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

Evaluation des Deutschland-Tickets umfasste die größte Marktforschung für eine Preismaßnahme im ÖPNV

Der Preis des Deutschland-Tickets für 2025 wurde politisch entschieden und orientierte sich an der Maßgabe, dass die vorher festgelegten Ausgleichsmittel bis Ende 2025 ausreichen sollten. Eine umfassende Preis- und Tarifforschung unterstützte den Beschluss.

Der VDV wurde vor Einführung des Deutschland-Tickets vom Bund und von den Ländern mit der Evaluation beauftragt. Die begleitende Arbeitsgruppe nutzte das vorhandene Know-how, um die anstehende Entscheidung über den Preis des Deutschland-Tickets für 2025 durch eine Tarifforschung zu untermauern.

Ein Konsortium um die Marktforscherinnen und Marktforscher von rc mit Unterstützung der Konzernmarktforschung der DB AG und des VDV übernahm den Auftrag.

Bundesweite Repräsentativerhebung

Über 20 000 Menschen, darunter mehr als 8 700 Besitzerinnen und Besitzer eines Deutschland-Tickets, wurden im Sommer 2024 online interviewt. Die Befragten konnten zunächst spontan auf eine mögliche Preiserhöhung reagieren. Anschließend wurden ihnen realistische, auf ihre persönliche Situation bezogene Entscheidungsszenarien für ihre zukünftige Verkehrsmittel- und Ticketnutzung vorgelegt. Dadurch konnten valide rationale Entscheidungen erfasst werden, die z. B. die spontane emotionale Ablehnung von Preissteigerungen revidierten.

Wo liegt der optimale Preis des D-Tickets?

Bei einem gleichbleibenden Preis von 49 Euro würden 2025 pro Monat im Durchschnitt voraussichtlich rund 14 Mio. Menschen das D-Ticket nutzen. Für den Gesamtzeitraum von 2023 bis 2025 ergäbe sich dabei unter Berücksichtigung von Risiken und Vertriebsprovisionen ein Einnahmendefizit, das durch den von Bund und Ländern zur Verfügung gestellten Ausgleichsbetrag von 9 Mrd. Euro nicht vollständig abgedeckt wäre. Da bei Bund und Ländern keine Bereitschaft bestand, die Ausgleichssumme anzupassen, musste eine Preiserhöhung für das Jahr 2025 erfolgen. Dabei wurde ein Optimum zwischen Mehrumsatz und möglichst geringen Kundenverlusten gesucht. Das Ergebnis der Preisforschung ist, dass dieser optimale Bereich zwischen 54 Euro und 59 Euro liegt, denn dort gehen damit je Euro Preiserhöhung nur knapp halb so viele Kundinnen und Kunden verloren wie im Bereich zwischen 49 Euro und 54 Euro. Gleichzeitig erhöht sich der prognostizierte ÖPNV-Umsatz bei einer Preiserhöhung von 54 Euro auf 59 Euro um zusätzliche 593 Mio. Euro und damit mehr als im Bereich von 49 Euro auf 54 Euro mit einem erwarteten Zusatzerlös von 488 Mio. Euro.

Preiserhöhungen bringen Mehreinnahmen

Der beschlossene Preis von 58 Euro befindet sich somit genau in dem wirtschaftlich für eine Preiserhöhung besonders günstigen Korridor und deckt das Risiko des erwarteten Fehlbetrags vollständig ab. Auf Basis der Berechnungen der rc-Studie werden durch die Preiserhöhung voraussichtlich ca. 10 Prozent weniger Deutschland-Tickets pro Monat verkauft werden. Die bisherigen Nutzerinnen und Nutzer des Deutschland-Tickets wechseln dabei hauptsächlich in das Restsortiment, sodass nur etwa 1,4 Prozent Fahrten im ÖPNV verloren gehen werden.

Ein Ende des D-Tickets ließe ein Defizit zurück

Die rc-Studie untersuchte zudem weitere hypothetische Szenarien, dabei unter anderem die Wirkung, falls das Deutschland-Ticket 2025 nicht mehr angeboten worden wäre. Bei einer Abschaffung des Deutschland-Tickets würden im ÖPNV-System zwar Mehreinnahmen von 2,11 Mrd. Euro erzeugt werden. Dieser Betrag wäre jedoch nicht ausreichend, um die zuvor durch das Deutschland-Ticket verlorenen Mindereinnahmen dauerhaft auszugleichen.

Ausgehend von einem bestehenden Ausgleichsbedarf für 2025 (ohne Übertrag aus 2023/24) in Höhe von 3,98 Mrd. Euro bei einem Preis von 49 Euro verbliebe bei Abschaffung des Deutschland-Tickets immer noch ein Ausgleichsbedarf von prognostizierten 1,87 Mrd. Euro. Zudem würden in diesem Szenario etwa 10 Prozent aller ÖPNV-Fahrten verloren gehen. Der bei einer hypothetischen Abschaffung verbleibende Ausgleichsbedarf wäre sogar höher als bei einer Preiserhöhung des Deutschland-Tickets auf 74 Euro oder 79 Euro. Jedoch können auch diese beiden Szenarien den Ausgleichsbedarf im System nicht annähernd decken. Bei 74 Euro verbliebe 2025 ein Ausgleichsbedarf (ohne Übertrag aus 2023/24) von 1,59 Mrd. Euro, bei 79 Euro immer noch 1,16 Mrd. Euro. Die im Rahmen der Evaluation durchgeführte Preisforschung ist ein gutes Beispiel, wie durch Marktforschung die Steuerung der Erträge und Ausgleichszahlungen für die Zukunft risikoärmer gestaltet werden kann.

Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

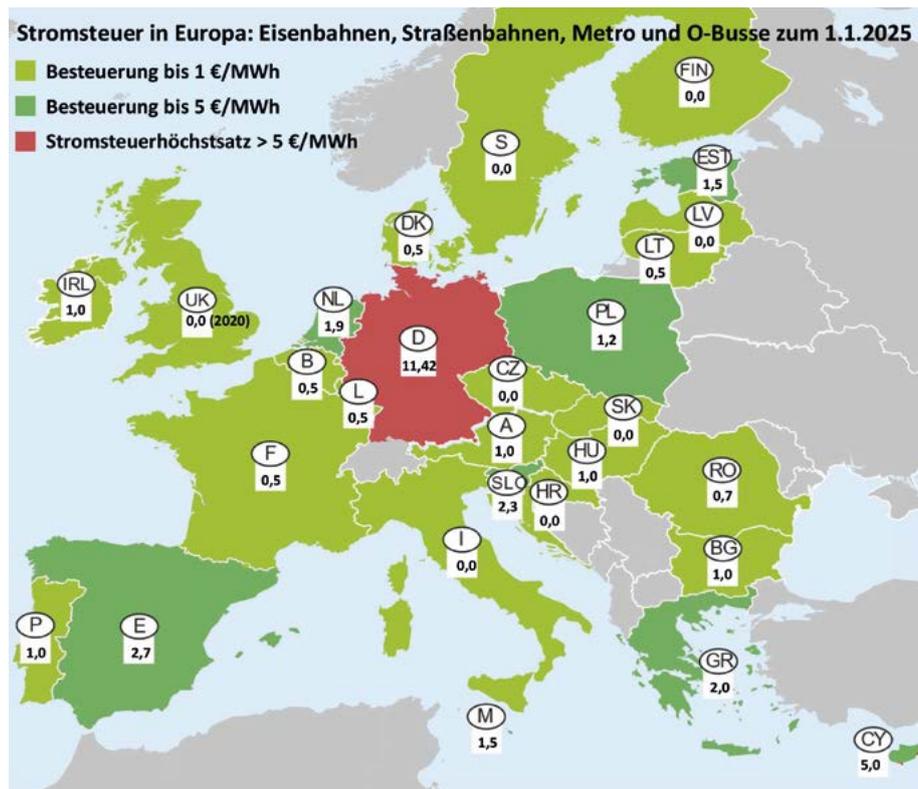
Stromsteuer des öffentlichen Personen- und Schienenverkehrs – wo bleibt Deutschland?

Seit der Verabschiedung des ersten Klimaschutzgesetzes 2019 und dessen Novellierung im vergangenen Jahr verharrt Deutschland im Bereich des öffentlichen Personen- und Schienenverkehrs auf dem höchsten Stromsteuersatz in Europa. Wie lange noch?

Fünf Jahre nach der Verabschiedung des ersten Klimaschutzgesetzes und ein Jahr nach dessen Novellierung muss eine ernüchternde Bilanz gezogen werden: Die für den öffentlichen Personen- und Schienenverkehr vielversprechend begonnene ökologische Steuerreform (VDV-Jahresbericht Steuern 2020) zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030 stagniert schon zu lange.

Die Klimaschutzziele sollen maßgeblich durch die Elektrifizierung des Verkehrssektors sowie durch die stärkere Verlagerung und den Ausbau des Eisenbahn- und öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV/ÖPNV) erreicht werden. Hierfür ist bezahlbare Energie essenziell.

In Italien wurde sogar zum 01.01.2025 eine Stromsteuerbefreiung für den Eisenbahn- und öffentlichen Verkehr eingeführt. Dies entspricht den Vorgaben der EU, Strom zum günstigsten Energieträger zu machen. Aufgrund dieser europäischen Leitlinie gibt es mittlerweile nur noch ein Land mit einer Stromsteuer über 5 €/MWh für den öffentlichen Personen- und Schienenverkehr: Deutschland, mit 11,42 €/MWh. Lediglich Zypern folgt auf Platz 2 mit 5 €/MWh. Dahinter finden sich Länder, die ihren Eisenbahn- und öffentlichen Verkehr mit geringen Stromsteuern belasten oder vollständig befreien (siehe Schaubild der European Commission Taxation and Customs, Taxes in Europe database v4).



Quelle: European Commission Taxation and Customs, Taxes in Europe Database v4

Blickt man nach Europa, haben in den letzten Jahren fast alle Mitgliedsstaaten ihre Stromsteuersätze im Eisenbahn- und öffentlichen Verkehr massiv reduziert. So hat Österreich seinen Stromsteuersatz von 15 Euro auf 1 Euro herabgesetzt. Ebenso wurden die Stromsteuersätze in Spanien, Griechenland, Estland, Slowenien und auf Zypern massiv gesenkt, meist um mehr als die Hälfte.

nen im Verkehrssektor (RED III) zwingend notwendig. Wie lange will Deutschland noch warten?

Petra Maring
Steuern
T 0221 57979-112
maring@vdv.de

In Deutschland hat der Gesetzgeber die Stromsteuer nur für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft zum 01.01.2024 auf 0,50 €/MWh gesenkt. Der Eisenbahn- und öffentliche Verkehr wurden ausgenommen. Die Stärkung des öffentlichen Personen- und Schienenverkehrs durch die Senkung der Stromsteuer ist jedoch aufgrund europarechtlicher Vorgaben zur Strombesteuerung und zur Einsparung von Emissionen

Neues Straßenverkehrsrecht hilft dem ÖPNV

Es war in der letzten Legislaturperiode ein kurzes Zeitfenster für eine ÖPNV-freundliche Überarbeitung des Straßenverkehrsrechts. Nicht alle unsere Forderungen wurden erfüllt. Aber nach der Präsentation des VDV-Positionspapiers zum Straßenverkehrsrecht konnten einige Verbesserungen – insbesondere für die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen – erreicht werden.

Der Straßenverkehrsraum ist seit jeher ein stark umkämpfter Bereich. Und je mehr Verkehr entsteht, umso vehementer werden die eigenen Ansprüche vorgetragen.

Zwar finden sich in den Sonntagsreden aller Akteure immer wieder die Aussagen, den ÖPNV stärken zu wollen. Wenn die Forderungen jedoch konkret werden, relativieren sich viele Dinge. So ist auch die Reform des Straßenverkehrsrechts im Sinne einer Mobilitätswende ein dickes Brett, das es zu bohren gilt.

Rückblick auf die jüngste Entwicklung

Im November 2021 fand sich im Koalitionsvertrag der damals neuen Ampelkoalition eine positive Aussage zur Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts. Hier formulierten die Partner: „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.“ Kurz darauf legte der VDV ein Positionspapier mit dem Titel „Änderungsvorschläge zum Straßenverkehrsrecht – für eine gute Mobilitätswende“ vor.

Was ist das Ergebnis?

Nach langen Diskussionen, bei denen auch die Opposition wegen der Zustimmungsnotwendigkeit des Bundesrates einbezogen wurde, konnte eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und jüngst auch der entsprechenden Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) erreicht werden. Sie sehen nunmehr insbesondere vor, dass Bussonderfahrstreifen leichter ausgewiesen werden können. So entfiel die Voraussetzung, dass „die Anordnung von Sonderfahrstreifen [...] in der Regel nur dann erfolgen [solle], wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren“.

Eine weitere Änderung war die Verpflichtung, Bussonderfahrstreifen mit der Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) zu markieren. Denn diese Markierung bedeutete, dass Busse Hindernisse oder auf der Sonderfahrspur zugelassene Rad fahrende wegen der Fahrbahnbreite faktisch nicht überholen durften.

Schließlich wurde festgelegt, dass Bussonderfahrstreifen auch angeordnet werden können, um den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern. Dies bedeutet, dass die Einrichtung nicht nur reaktiv Entwicklungen nachzeichnen darf, sondern künftig auch im Sinne einer Verkehrsverteilung gestaltend sein kann.

Wie sah die Arbeit des VDV aus?

Sicherlich wäre es übertrieben zu behaupten, sämtliche Änderungen seien auf die Arbeit des VDV zurückzuführen. Allerdings dürfte die Herausgabe des Positionspapieres 2022 und die Kommunikation dieser Forderungen gegenüber relevanten Akteuren ein Baustein in dem Zustandekommen der Neufassungen gewesen sein. Damit ist die Arbeit jedoch noch nicht zu Ende. Nach diesem Teilerfolg bleibt die Notwendigkeit, auch die anderen Forderungen aus dem Positionspapier im politischen Diskurs zu halten. Dies gilt beispielhaft für die Einführung eines Verkehrsschildes mit dem Verbot des Linksabbiegens. Denn die häufigste Unfallursache mit Straßenbahnen sind links abbiegende Kfz. Andere europäische Länder (z. B. Frankreich) haben hierfür ein eigenes Verkehrszeichen. Dies würde auch in Deutschland helfen, Leben zu retten und Sachschäden zu vermeiden und dadurch das Ziel der StVO, die Gefahrenabwehr, besser zu erreichen.

Fazit und Ausblick

Die kommenden Rahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts im Sinne des öffentlichen Verkehrs müssen nicht unbedingt besser werden. Doch es gibt immer wieder unerwartete Zeitfenster, die sich öffnen. In solchen Momenten gilt es, aufmerksam und bereit zu sein.

Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

Autonomes Fahren im ÖPNV

Über selbstfahrende Busse und Bahnen wird schon lange gesprochen. Nun ist es an der Zeit, von der Strategie zur Umsetzung zu kommen. Die Bundesregierung hat eine neue Strategie mit konkreten zeitlichen Zielen definiert, die eine erfolgreiche Umsetzung ermöglichen soll. Doch welche Maßnahmen können die Verkehrsunternehmen ergreifen, um die gesteckten Ziele zu erreichen?

Die Zukunft fährt autonom

Im Dezember 2024 hat das Bundesverkehrsministerium (BMDV) unter dem Titel „Die Zukunft fährt autonom“ eine neue Strategie zum autonomen Fahren im Straßenverkehr veröffentlicht.

Darin hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, geeignete Rahmenbedingungen für Unternehmen zu schaffen, die wettbewerbsfähige Lösungen und Mobilitätsangebote für den ÖPNV entwickeln und in das öffentliche Verkehrssystem einführen wollen. Die übergeordneten Ziele sind klar definiert: Das autonome Fahren soll vom Testbetrieb in den Regelbetrieb überführt werden. Zudem ist es das Ziel, den größten zusammenhängenden Betriebsbereich zu schaffen. Schließlich soll das autonome Fahren als fester Bestandteil in ein verkehrsträgerübergreifendes und vernetztes Mobilitätssystem integriert werden.

Um diese Ziele zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Ländern unerlässlich. Dazu sollen noch im Jahr 2025 gemeinsame Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten identifiziert und die entsprechenden Grundlagen für autonome Mobilitätsangebote im ÖPNV erörtert werden. Um die Position Deutschlands als Leitmarkt für autonomes Fahren zu festigen, ist die Einhaltung eines ehrgeizigen Zeitplans von entscheidender Bedeutung.

Wo steht der deutsche ÖPNV im Wettbewerb um Lösungen für autonomes Fahren?

Seit vielen Jahren stellen die Verkehrsunternehmen ihre Rolle als innovative Vorreiter unter Beweis. Über einen langen Zeitraum leisten sie in Erprobungsbetrieben und Forschungsprojekten einen wesentlichen Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung. Derzeit behindert die fehlende Verfügbarkeit marktfähiger Fahrzeuge die angestrebte Skalierung. Bei genauerer Betrachtung der aktuellen Marktsituation wird deutlich, dass die innovativsten und marktfähigsten Produkte überwiegend nicht in Europa entwickelt werden. Damit Europa und auch Deutschland im Bereich des autonomen Fahrens wettbewerbsfähig bleiben, ist es unerlässlich, dass mit mehr Entschlossenheit und ausreichenden Ressourcen agiert wird.

Die Entwicklung und der Bau von Robo-Shuttles sind nicht Teil der Aufgaben der Verkehrsunter-

nehmen. Um den Markthochlauf selbstfahrender Fahrzeuge in ihren Betrieben zu gewährleisten, sind jedoch weitere integrative Arbeiten erforderlich.

Dazu gehören unter anderem die Anpassung der Customer Journey bei der Nutzung von Mobilitätsangeboten mit autonom fahrenden Fahrzeugen sowie die betriebliche Integration autonom fahrender Fahrzeuge und der Aufbau der technischen Überwachung und IT-Kommunikationsinfrastruktur.

In den aktuell vom Bund geförderten Projekten (wie beispielsweise KIRA, ALIKE, AHOI, MINGA) werden derzeit genau diese Grundlagen für den Einsatz fahrerloser Fahrzeuge im Mischverkehr in verschiedenen Betriebsbereichen in Deutschland erarbeitet. Der VDV unterstützt die Vorhaben auf zwei Wegen: zum einen als Projekt- und assoziierter Partner, zum anderen im Rahmen der gemeinsamen Gremienarbeit zur Schaffung von Branchenstandards. Nur eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsunternehmen in dem Themenfeld wird die Erarbeitung gemeinsamer Lösungen für die Branche ermöglichen.

Emanuele Leonetti

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

Jan Brandstetter

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Forschungsprojekte KIRA und RFDH
T 0151 11678567
brandstetter@vdv.de

Regelungen zum Deutschland-Ticket bestehen erste gerichtliche Bewährungsprobe

Ein Streit um die Anwendung des Deutschland-Tickets auf Norderney gab dem Oberverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg Gelegenheit, eine allgemeine Vorschrift zu prüfen, die zu dessen Anerkennung verpflichtet und den Ausgleich regelt. Trotz dieser vorläufigen Bestätigung ist eine gesetzliche Regelung in den ÖPNV-Gesetzen der Länder geboten.

Auf der Insel Norderney mit ihren rund 6 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und ca. 27 000 Gästebetten gibt es mehrere Buslinien. Ein Unternehmen, das dort 5 Linien betreibt, wandte sich gegen die vom Aufgabenträger erlassene allgemeine Vorschrift zum Deutschland-Ticket.

Allgemeine Vorschrift des Landkreises

Der Landkreis Aurich hatte zunächst durch Allgemeinverfügung und später durch eine Satzung für das ganze Jahr 2024 alle Verkehrsunternehmen zur Anerkennung des Deutschland-Tickets verpflichtet und gleichzeitig den finanziellen Ausgleich entsprechend der Muster-Ausgleichsrichtlinie geregelt. Das Busunternehmen zog dagegen mit einem Eilantrag und einer Klage vor das OVG Lüneburg.

Das Gericht lehnte den Eilantrag am 4. Dezember 2024 ab (7 MN 54/24). Der Kreis sei als Aufgabenträger nach dem niedersächsischen Kommunal- und ÖPNV-Recht in Verbindung mit § 8a PBefG und Art. 3 Abs. 2 EG-VO 1370/2007 befugt, eine solche allgemeine Vorschrift zu erlassen. Das OVG stellte dabei ausdrücklich fest, dass der Kreis eine solche Regelung nicht nur für gemeinwirtschaftliche, sondern auch für eigenwirtschaftliche Verkehre treffen könne.

Bedeutung des Koordinierungsrates?

Das Busunternehmen machte auch geltend, die bundesweiten Abstimmungen im Koordinierungsrat könnten gesetzliche Regelungen nicht ersetzen und daher keine Ermächtigungsnorm für die Verwaltung darstellen. Mit dieser – politisch höchst relevanten – Frage musste sich das OVG nicht befassen, denn es stellte fest, dass der Kreis die Beschlüsse des Koordinierungsrates lediglich zur Konkretisierung der Verpflichtungen in die allgemeine Vorschrift einbezogen habe. Er habe sie aber nicht als Ermächtigungsgrundlage herangezogen.

Grundrechte des Unternehmens

Das Gericht prüfte auch, ob die Grundrechte des – privaten – Busunternehmens verletzt seien. Das OVG stellte fest, dass es sich um einen Eingriff in die Berufsausübungsfreiheit handele, dieser sei aber durch vernünftige Erwägungen des Gemeinwohls gerechtfertigt; genannt werden hier die Vereinfachung des Tarifsystems und der Umstieg

auf den ÖPNV, die Klimaziele des Bundes im Verkehrssektor und die finanzielle Entlastung der Bürgerinnen und Bürger. Die Verhältnismäßigkeit begründet das OVG mit den Ausgleichsleistungen nach der Musterrichtlinie.

Geltung auf der Insel?

Die Frage, ob das Deutschland-Ticket auf den mindestens teilweise touristisch geprägten Buslinien auf der Nordseeinsel überhaupt anerkannt werden muss, brauchte das OVG in diesem Verfahren aus prozessualen Gründen nicht verbindlich zu beantworten. Das Gericht macht aber deutlich, dass es eher der Argumentation des Kreises für die Geltung des Tickets zuneigt, der auf die Daseinsvorsorge und den Bedarf der örtlichen Bevölkerung hingewiesen hatte.

Rechtliche Perspektiven

In der Angelegenheit ist noch ein Hauptsacheverfahren vor dem OVG anhängig (7 KN 53/24); es ist eher unwahrscheinlich, dass die grundlegenden rechtlichen Aspekte dann anders entschieden werden.

Der Beschluss des OVG hat den holprigen Weg des Deutschland-Tickets über die allgemeinen Vorschriften der Aufgabenträger rechtlich bestätigt – mit den offenen strukturellen Themen und der Frage langfristiger Planungssicherheit musste das Gericht sich in diesem Prozess nicht befassen.

Der VDV setzt sich auch weiterhin dafür ein, dass das Deutschland-Ticket in den ÖPNV-Gesetzen der Länder verankert wird, um eine flächendeckende, stabile Rechtsgrundlage zu schaffen; dies gilt umso mehr bei einer Fortführung im Jahr 2026.

Martin Schäfer

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

Deutschland-Ticket und die aufgeschobene Revolution in den Tarifwelten

Das Deutschland-Ticket bedeutet eine grundlegende Veränderung für die Tariflandschaft. Im 2. Jahr seit Einführung des Produktes steigen die Einnahmen der Deutschland-Tickets auf ca. 60 Prozent der gesamten Fahrgelderlöse in Deutschland. Die Veränderung in den „regionalen Tarifwelten“ hat dagegen vielerorts noch nicht begonnen.

Entwicklung Deutschland-Ticket

Die Zahl der Deutschland-Tickets ist bis zum 4. Quartal 2024 auf etwa 14 Mio. gestiegen und hat sich damit seit seiner Einführung im Mai 2023 mehr als verdoppelt. Das Deutschland-Ticket bedeutet damit eine grundlegende Veränderung für die Tariflandschaft, sowohl im deutschlandweiten Kontext als auch mit Blick auf die einzelnen Regionen.

Erlösentwicklung Deutschland-Ticket vs. „Restsortiment“

Die Entwicklung der Anteile des Deutschland-Tickets an den Gesamtfahrgelderlösen in Deutschland hat sich seit Mai 2023 von ca. 30 Prozent auf ca. 60 Prozent verdoppelt. Damit werden nur noch etwa 40 Prozent der Fahrgelderlöse – gemessen an den Meldungen an die D-TIX – mit Tarifprodukten von regionalen und länderübergreifenden Tariforganisationen generiert. Die Anteile variieren bei den Tariforganisationen dabei in Abhängigkeit vom Tarifniveau und -sortiment teilweise sehr stark.

→ ■ Abotickets (ohne D-Ticket)	– 58 %
→ ■ Zeitkarten ohne Abo (> 24 Stunden)	– 39 %
→ ■ Tageskarten	– 22 %
→ ■ Einzel- und Mehrfahrtenkarten	– 20 %

Entwicklung der Anteile der Einnahmen am Restsortiment, Vergleich Mai 2023 zu September 2024 (Quelle: D-TIX Deutschland-Ticket-Monitor. Abrufdatum 10.01.25)

Die Rolle der regionalen Abotickets und Zeitkarten an den Erlösen ist zwangsläufig durch das vielerorts vergleichsweise niedrige Preisniveau des D-Tickets sehr stark zurückgegangen. Zusätzlich hat mit der Umstellung von bislang regionalen Tarifprodukten auf die deutschlandweite Gültigkeit (z. B. Schülertickets und oder Sozialtickets) eine „Erlöswanderung“ stattgefunden. Die Einführung des Deutschlandsemestertickets zum Sommersemester 2024 hat diese Entwicklung ebenfalls unterstützt.

Auch in den Segmenten Einzel- und Mehrfahrtenkarten sind die Erlöse um ca. 20 Prozent geringer, ihr Anteil ist jedoch im Verhältnis zu den Gesamterlösen gegenüber Abotickets und Zeitkarten deutlich gestiegen.

Tarifprodukte für Gelegenheitskundinnen und -kunden können bei gleichbleibender Tendenz in

der Erlösentwicklung eine zunehmend größere Rolle auf der regionalen Ebene spielen.

Der Preis bleibt (noch) heiß

Mit der Anhebung des Preises für das Deutschland-Ticket von 49 auf 58 Euro bleibt abzuwarten, wie die Kundschaft konkret darauf reagieren und welche „Ticketwanderungen“ es geben wird. Das Deutschland-Ticket bleibt auch zu dem neuen Preis für viele Menschen hochattraktiv und wird die Verteilung zwischen Deutschland-Tickets (60 Prozent) und dem Restsortiment (40 Prozent) an den Gesamterlösen voraussichtlich nicht massiv verändern.

Die Revolution in den Tarifwelten steht vielerorts erst noch bevor

So deutlich das Deutschland-Ticket die Erlösseite bereits verändert hat – die Tariflandschaft ist in den meisten Verkehrsräumen dieser Entwicklung noch nicht gefolgt. Eigentlich müsste zeitnah damit begonnen werden, insbesondere

- regionale Tarifsortimente und Produkte zu reduzieren,
- die Anzahl von Entfernungsstufen zu überdenken und zu reduzieren und
- der Einfachheit des Deutschland-Tickets folgend eine regionsübergreifende Harmonisierung und Vereinfachung von Tarifbestimmungen schrittweise anzugehen.

Dass dies bislang in vielen Regionen noch nicht in konkreter Planung und Umsetzung ist, liegt in den „Fahren auf Sicht“-Entscheidungen zum Deutschland-Ticket begründet. Wenn längerfristige Planungssicherheit, allem voran in der Finanzierung, aber auch den Themen Preisfortschreibung und Einnahmenaufteilung sowie der Governance, hergestellt wird, werden die o. g. Punkte angegangen und der Revolution auf nationaler Ebene kann die regionale Ebene folgen. Zugleich ließen sich mögliche Bestrebungen um Weiterentwicklung und Erweiterung des D-Ticket-„Sortiments“ um Lösungen für Gelegenheitskundinnen und -kunden und einheitliche „Ergänzungstickets“ mitdenken.

Elmar Sticht

Tarif-, Verbund- und Vertriebsangelegenheiten

T 0221 57979-149

sticht@vdv.de

Menschen sind der Schlüssel zum Erfolg

Gewinnen, binden und gesünder machen – Rahmenbedingungen und mehr.

Der VDV orientiert sich bei seinen Themenschwerpunkten an den Herausforderungen der Branche. Das gilt auch für Themen rund um die Beschäftigten im ÖPNV und im Schienengüterverkehr. Hier arbeitet der Fachbereich „Arbeit und Bildung“ geschäftsbereichsübergreifend.

Im Ausschuss für Personalwesen unter Leitung des Vorstands und Arbeitsdirektors der DSW21, Harald Kraus, bündeln wir diese Themen und verbinden die Aktivitäten des VDV e. V. mit denen der selbstständigen VDV-Arbeitgeberinitiative und der VDV-Akademie. Im Berichtszentrum standen die Themen der Rekrutierung und Bindung von Mitarbeitenden im Mittelpunkt der Maßnahmen. Dies vor allem durch eine Attraktivierung der Berufe. Wir sind dabei auch neue Wege gegangen.

Gemeinsames Zielbild mit ver.di

Zum ersten Mal in der Geschichte des VDV e. V. gibt es einen gemeinsamen Prozess mit der DGB-Gewerkschaft ver.di, der im Januar 2025 als Zwischenschritt zu der Veröffentlichung eines gemeinsamen Positionspapiers von VDV und ver.di zur Zukunft des ÖPNV geführt hat: „Gemeinsames Zielbild von ver.di und VDV für den deutschen ÖPNV bis 2035.“ Dabei standen die Qualität und das Angebot unserer Verkehrsleistungen, die Attraktivität der Arbeit sowie die Finanzierung und Regulierung des ÖPNV im Mittelpunkt. Gemeinsam mit Arbeitsdirektorinnen und Arbeitsdirektoren und Geschäftsführungen sowie Betriebsrätinnen und Betriebsräten hat das Hauptamt von VDV und ver.di diesen Prozess gestaltet. Dies parallel zu Tarifverhandlungen zu machen, war nicht einfach. Aber die Fähigkeit, Gemeinsamkeiten gegenüber der Politik vor der Bundestagswahl 2025 zu definieren und diese mit Forderungen zu hinterlegen, war ein wichtiger Prozess auf der Suche nach Partnerschaften für die Interessen der öffentlichen Mobilität in Deutschland. Wir setzen diesen Weg des Miteinanders bei allen Konflikten fort und erhalten uns dadurch immer die Fähigkeit, im Gespräch zu bleiben. Die Reaktionen der Öffentlichkeit nach der Veröffentlichung des ersten Papiers und die Ergebnisse der Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene zum ÖPNV bestätigen dieses Vorgehen.

Reformierungsbedarf beim Busführerschein

Auch andere Kooperationen haben zum Erfolg geführt. Nach jahrelangen Diskussionen ist es in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe des VDV, des bdo und dessen Landesverbänden gelungen, eine einheitliche Positionierung zur Führerscheinreform Bus zu schaffen. Diese tragen wir seit August

2024 bundesweit und in den Bundesländern gemeinsam vor. Nach dem Scheitern der Reform am Ende der vergangenen Legislaturperiode ist es gut, dass wir ein Bekenntnis zu dieser Reform im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD finden. Nun wird es möglich sein, die Reformen der Fahrausbildung und der Berufskraftfahrerqualifikation (Schlüsselzahl 95) anzugehen und zu verwirklichen. Insbesondere der Parlamentskreis Bus wird hier seine besondere Bedeutung behalten.

Die Bedürfnisse der Mitarbeitenden im Fokus

Unsere Beschäftigten stehen im Mittelpunkt unserer Bemühungen rund um Arbeit und Bildung. Mit dem bundesweiten Fahrgastwettbewerb „Lieblingsbusfahrer:in“ stellen wir die außergewöhnliche Arbeit der rund 100 000 Busfahrerinnen und Busfahrer ins Scheinwerferlicht. Jedes Jahr werden über 2 000 Einsendungen aus den Städten und Landkreisen gesichtet und engagierte Fahrerinnen und Fahrer aus kommunalen, mittelständischen und konzernweiten Busunternehmen prämiert.

Zum ersten Mal haben wir mit unserem Partner nexum eine umfangreiche Fahrpersonalumfrage bundesweit online durchgeführt. Gemeinsam mit der Unterstützung von ver.di haben wir nun ein Meinungsbild von mehr als 1 400 Befragten. Die Ergebnisse zeigen: Auch unseren Beschäftigten geht es nicht nur um eine leistungsgerechte Bezahlung und um gute Arbeitsbedingungen. Es geht auch um Respekt von den Kundinnen und Kunden und der Öffentlichkeit. Gesellschaftliche Trends wie die zunehmende Ungeduld und Aggressivität setzen unseren Kolleginnen und Kollegen zu. Auch deshalb haben wir im Mai 2025 erstmals einen ÖPNV-Sicherheitskongress veranstaltet und den Interessen der Beschäftigten hier besonders viel Raum gegeben.

Der VDV wird sein Engagement bei den Themen rund um gute Arbeit im ÖPNV, im Schienengüterverkehr und in der Infrastruktur fortsetzen und verstetigen.

Lisa Gadomski

VDV-Arbeitgeberinitiative
T 030 4020309-66
gadomski@vdv.de

Alexander Möller

Geschäftsführer ÖPNV
T 0221 57979-154
moeller@vdv.de

Fokus auf Mobilität in ländlichen Räumen – Etablierung eines neuen Koordinierungskreises

Der Verband hat mit der Neuaufstellung des Fachbereichs ländliche Räume den Koordinierungskreis ländliche Räume neu aufgestellt. Die Mobilität in den ländlichen Räumen und das damit verbundene Bestreben zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse wird noch mehr in den Fokus der verbandsinternen Arbeit und verbandsexternen Wahrnehmung gerückt.

Das Jahr 2024 markiert einen bedeutenden Schritt für den Verband mit der Gründung des neuen Fachbereichs Mobilität in ländlichen Räumen. Mit der Einrichtung des neuen Koordinierungskreises ländliche Räume wurde eine wichtige Plattform geschaffen, um Mobilitätsthemen in ländlichen Regionen strategisch anzugehen. Aus allen neun VDV-Landesgruppen wurden je zwei engagierte Personen ausgewählt, die im April 2024 durch den Verwaltungsrat Bus offiziell berufen wurden. Dieser fungiert seither als zuständiger Ausschuss.

Gründung und Struktur

Die Auftaktsitzung des Koordinierungskreises im April 2024 in Fulda war ein gelungener Start. Sie legte die Grundlage für eine produktive Zusammenarbeit und einen zielgerichteten Austausch. Der Kreis hat die Aufgabe, die Aktivitäten und die Kommunikation des Verbandes sowohl intern als auch extern zu koordinieren, zu steuern und aktiv voranzutreiben.



Gruppenbild des neuen Koordinierungskreises ländliche Räume

Schwerpunkte und Ergebnisse

Ein wesentlicher Beschluss der Auftaktsitzung war die Erstellung eines Positionspapiers zur Mobilität in ländlichen Räumen im Hinblick auf die Bundestagswahl. Das Papier wurde im Laufe des Jahres erstellt und rechtzeitig zum vorgezogenen Bundestagswahlkampf im Dezember veröffentlicht. Es beleuchtet sechs zentrale Themenfelder:

1. Stärkung der ÖPNV-Kultur
2. Leistungsangebot
3. Digitalisierung
4. Infrastruktur- und Flottenmodernisierung
5. Finanzierung und Tarife
6. Personal und Bildung

Das Positionspapier, gemeinsam erarbeitet von den Mitgliedern des Koordinierungskreises, dient als strategischer Leitfaden für die Mobilitätspolitik in ländlichen Regionen.

Die zweite Sitzung des Koordinierungskreises im November 2024 bot die Gelegenheit, das Positionspapier zu finalisieren, den bisherigen Fortschritt zu reflektieren und weitere Schritte zu planen.

Arbeitsgruppe Differenzierte Bedienung

Die Arbeit der bestehenden VDV-Arbeitsgruppe Differenzierte Bedienung, die sich mit vielen inhaltlichen Themen rund um die Mobilität in ländlichen Räumen beschäftigt, wurde auch im Jahr 2024 fortgesetzt. Besonders hervorgehoben wurden dabei On-Demand-Verkehre, die Finanzierung der Angebote und die Ausweitung des ÖPNV-Angebots, beispielsweise durch PlusBusse. Diese Themen bleiben auch langfristig im Fokus, um sich über flexible und bedarfsorientierte Mobilitätslösungen auszutauschen und zu beraten. In der zweiten Jahreshälfte fand eine Strategiesitzung statt, in der die zukünftigen Aufgaben und Schwerpunkte der Arbeitsgruppe festgelegt wurden.

Gemeinsam mit der Arbeitsgruppe und den Mitgliedern des Koordinierungskreises wird auch 2025 daran gearbeitet, innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen für ländliche Räume in den Fokus zu rücken.

Marie-Theres Wölki

Ländlicher Raum
T 0221 57979-153
woelki@vdv.de

Licht und Schatten bei der ÖPNV-Finanzierung durch den Bund | Blick auf neue europäische Fördertöpfe

Auf Bundesebene stand bei der ÖPNV-Finanzierung die 10. Änderung des Regionalisierungsgesetzes auf der Agenda, die kurz vor der Auflösung des 20. Deutschen Bundestages abgeschlossen wurde. Neben der Aufstockung der Bundesmittel für den ÖPNV werden in den kommenden Jahren auch Fördergelder aus neuen europäischen Förderinitiativen für die ÖPNV-Branche weitaus stärker in den Fokus rücken.

Das bedeutsamste Thema bei der ÖPNV-Finanzierung durch den Bund war im vergangenen Jahr das Gesetzgebungsverfahren zur 10. Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), mit dem die Überjährigkeit der Bundesmittel für das Deutschland-Ticket von 2023 bis 2025 hergestellt wurde. Der Gesetzentwurf enthielt eine haushaltskonsolidierende Maßnahme, mit der 350 Mio. Euro an Reg.-Mitteln nicht wie gesetzlich verankert im Jahr 2025, sondern erst Ende 2026 an die Länder ausgezahlt werden sollten. Diese Kreditnahme bei den Ländern hätte die ohnehin sehr angespannte Finanzierungssituation im SPNV weiter verschärft und zur Abbestellung von Betriebsleistungen geführt. Nach dem Auseinanderbrechen der Regierungskoalition im Bund konnte das Gesetzgebungsverfahren dank eines Änderungsantrags aus dem Verkehrsausschuss ohne die verzögerte Auszahlung von Reg.-Mitteln abgeschlossen werden.

2023 und 2024 wurden in zwei aufeinanderfolgenden Jahren die auf 1 Mrd. Euro aufgestockten GVFG-Mittel durch die Branche fast vollständig abgerufen. Hierzu haben insbesondere der Beginn von Neu- und Ausbauprojekten, aber auch zahlreiche Vorhaben zur Grunderneuerung beigetragen. Mit der Erhöhung der GVFG-Mittel auf 2 Mrd. Euro ab dem Jahr 2025 besteht für die Vorhabenträger ein Zeitfenster zur Finanzierung ihrer Erneuerungsmaßnahmen. Allerdings wird es sich gegen Ende der 2020er-Jahre rasch schließen, da der Fördertatbestand Grunderneuerung nachrangig und bis 2030 zeitlich befristet ist. Der VDV setzt sich bei den anstehenden Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene dafür ein, das GVFG weiterzuentwickeln, sodass die Förderung von Grunderneuerung dauerhaft und gleichberechtigt möglich wird. Damit Neubau- und Grunderneuerungsmaßnahmen gleichermaßen gefördert werden können, ist die Aufstockung der GVFG-Mittel auf 3 Mrd. Euro pro Jahr erforderlich.

Während die Fördermittel für den ÖPNV auf Ebene des Bundes und der Länder tendenziell stagnieren, gibt es von europäischer Seite neue Impulse. Alle Bundesländer erhalten aus Brüssel Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (ERDF). Länder, die den Strukturwandel in Braunkohleregionen zu bewältigen haben, erhalten

zusätzliche Gelder aus dem Just Transition Fund (JTF). In der bis zum Jahr 2027 laufenden Förderperiode setzen acht Länder ERDF-/JTF-Gelder im Bereich Mobilität ein und haben entsprechende Förderrichtlinien veröffentlicht.

Anfang 2024 hat die Europäische Kommission die Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) gestartet, um den Aufbau einer Versorgungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe entlang der TEN-V zu unterstützen. Im Mai 2024 wurden zusätzliche Förderschwerpunkte im Bereich ÖPNV ergänzt, zum Beispiel Ladepunkte für Fahrzeuge und Wasserstofftankstellen. Auch wenn die AFIF keine flächenhafte Förderung ermöglicht, zählen 78 Städte in Deutschland zu den förderfähigen europäischen Verkehrsknotenpunkten. Da die europäischen Mittel mit Fördermitteln von Land oder Bund kumuliert werden können, lohnt ein Blick auf die AFIF-Richtlinie. Das zweite cut-off date für die Antragstellung ist im Juni 2025.

Der Social Climate Fund (SCF) wurde im Mai 2023 von der Europäischen Kommission als Teil des European Green Deals im Rahmen des European Trading Systems / ETS 2 ins Leben gerufen. Die Mittel aus dem SCF werden den EU-Mitgliedstaaten ab 2026 zur Verfügung gestellt, damit diese die am stärksten von Energie- oder Verkehrsarmut betroffenen Bevölkerungsgruppen unterstützen. Das Budget für die siebenjährige Förderperiode bis 2032 beträgt europaweit 86 Mrd. Euro, wovon rund 5,3 Mrd. Euro auf Deutschland entfallen. Die Mitgliedsstaaten haben bei der Ausgestaltung dieses neuen Förderinstruments Gestaltungsspielraum und müssen bis Ende Juni 2025 bei der Europäischen Kommission ihre nationalen Klimasozialpläne vorlegen. Der VDV setzt sich mit Nachdruck beim Bund für die Berücksichtigung des ÖPNV als Fördertatbestand im nationalen Klimasozialplan ein.

Meinhard Zistel

ÖPNV-Finanzierung und Demografie

T 0221 57979-143

zistel@vdv.de

Verkehrsprognose 2040 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung – reicht der bisherige Ansatz?

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan basiert auf der im Jahr 2014 fertiggestellten Verkehrsprognose 2030. Basisjahr und damit Absprungbasis für die Prognose war das Jahr 2010. Zur Überprüfung der einzelnen Bedarfspläne wurde im Jahr 2021 die Verkehrsprognose 2040 in Auftrag gegeben. Absprungbasis der aktuellen Prognose ist das Jahr 2019. Aus Sicht der Statistik werden in diesem Beitrag die Entwicklungspfade der Prognosen mit aktuellen Ist-Zahlen verglichen und die Frage gestellt, ob aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit und der Herausforderungen der Zukunft nicht andere Ansätze gewählt werden müssten.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde im Jahr 2016 beschlossen und basiert auf der im Jahr 2014 fertiggestellten Verkehrsprognose 2030. Die in den Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen enthaltenen Bedarfspläne legen die Dringlichkeit einzelner Infrastrukturprojekte fest. Zu ihrer Überprüfung wurde im Jahr 2021 die Verkehrsprognose 2040 in Auftrag gegeben. Die Prognose folgt dem Ansatz, eine wahrscheinliche Zukunft zu entwerfen und nur politische Maßnahmen zu berücksichtigen, die als sicher gelten. Im Folgenden werden die Entwicklungspfade der Prognosen mit aktuellen Ist-Zahlen verglichen.

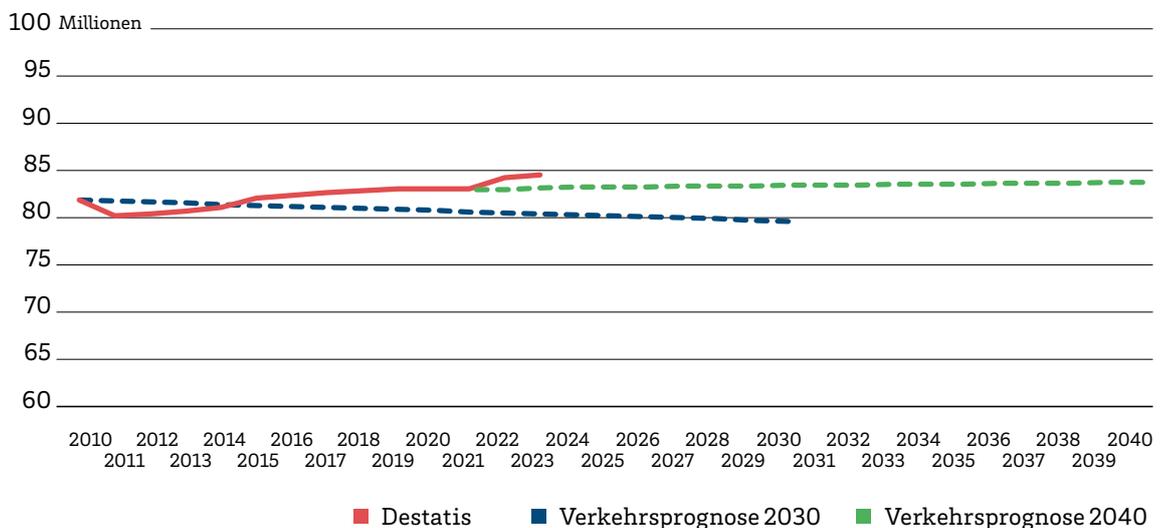
Bevölkerung

Ausgangspunkt jeder Verkehrsprognose ist die Entwicklung der Bevölkerung. Als Grundlage der Verkehrsprognose 2030 diente die Voraussage des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung eines Rückgangs der Bevölkerung in Deutschland von 82,0 Millionen Menschen im

Jahr 2010 auf 79,7 Millionen Menschen im Jahr 2030. Dahinter stand die Annahme, dass ein Minus von 6 Millionen weniger Geburten als Sterbefällen nicht vollständig durch Zuwanderung ausgeglichen werden kann.

In den vergangenen 13 Jahren – von 2010 bis 2023 – betrug der Sterbeüberschuss in Deutschland tatsächlich 2,6 Millionen Menschen. Dieser Teil der Prognose hat sich also bisher bewahrheitet. Allerdings lag das Wanderungssaldo in jedem Jahr über der prognostizierten Zahl von 200 000 Menschen und erreichte durch die Ankunft vieler Flüchtlinge in den Jahren 2015 und 2022 jeweils über 1 Million Menschen. Aktuell leben 83,5 Millionen Menschen in Deutschland. Grundlage für die Verkehrsprognose 2040 ist der Bevölkerungsstand von 83,2 Millionen Menschen in Deutschland im Jahr 2019. Im Gegensatz zur Verkehrsprognose 2030 geht die Verkehrsprognose 2040 von einem weiteren Bevölkerungswachstum um insgesamt 710 000 Menschen auf 83,9 Millionen Menschen im Jahr 2040 aus.

Bevölkerungsentwicklung



Quelle: ifo Institut, Abschlussbericht „Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger“ Erstellung einer regionalisierten. Statistisches Bundesamt, Fortschreibung des Bevölkerungsstandes; ETR: Economic Trends Research GbR, Verkehrsprognose 2040, Band 3.1 E: Wirtschaftsprognose Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ Langfrist-Szenario-1a „Basisszenario 2050“

Arbeitskräftepotenzial

Die Entwicklung der Gesamtbevölkerung ist wichtige Leitvariable für die Nachfrage im Personenverkehr. Für die wirtschaftliche Entwicklung und die daraus abgeleitete Nachfrage im Güterverkehr ist vor allem die Veränderung des Arbeitskräfteangebots entscheidend. In der Verkehrsprognose 2030 wurde ein Rückgang der Erwerbspersonen in Deutschland von 41,5 Millionen im Jahr 2010 auf 38,7 Millionen Personen im Jahr 2030 vorausgesehen. Erwerbspersonen sind alle erwerbstätigen und arbeitssuchenden Personen, die dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen. Entscheidender Faktor für den prognostizierten Rückgang waren das absehbare altersbedingte Ausscheiden geburtenstarker Jahrgänge aus dem Arbeitsmarkt und das Nachrücken geburtenschwacher Jahrgänge.

Im Jahr 2024 gab es in Deutschland 47,4 Millionen Erwerbspersonen. Von diesen 6 Millionen zusätzlichen Erwerbspersonen seit dem Jahr 2010 sind 5 Millionen Menschen zusätzliche Erwerbstätige. Der prognostizierte Rückgang des Arbeitskräfteangebots hat sich also bisher nicht bewahrheitet. Grund dafür ist vor allem die Zuwanderung ausländischer Arbeitskräfte. Allerdings scheiden nach wie vor geburtenstärkere Jahrgänge aus dem Arbeitsmarkt aus und geburtenschwächere Jahrgänge rücken nach. Daher geht auch die Verkehrsprognose 2040 von einer Verknappung des Erwerbspersonenpotenzials zwischen 2019 und 2040 um 7,9 Prozent aus.

Wirtschaftsbereiche

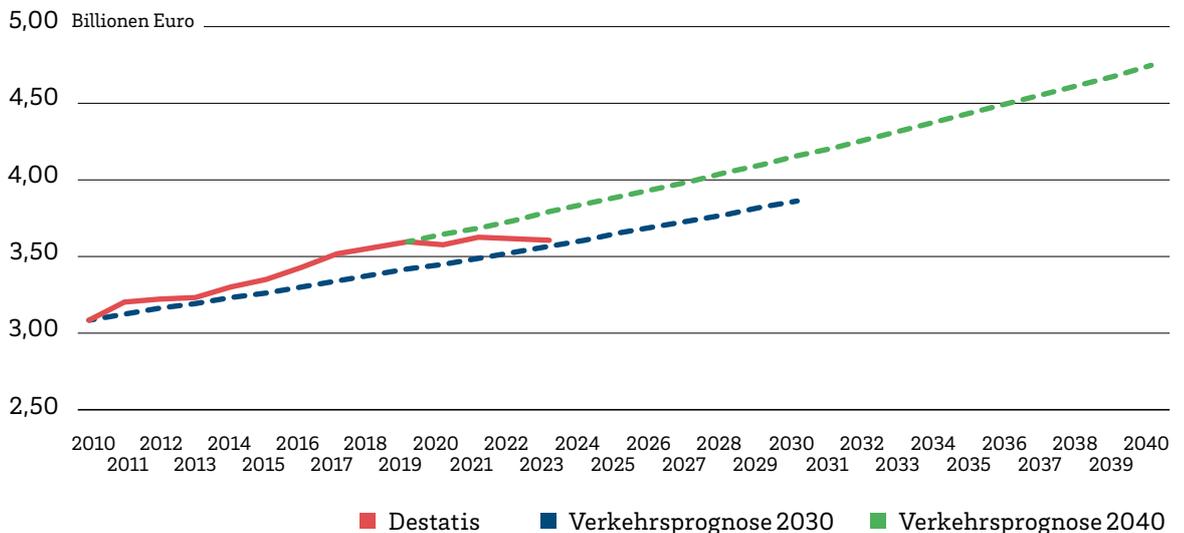
Insgesamt hat die Verkehrsprognose 2030 für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ein jahresdurchschnittliches Wachstum von 1,14 Prozent vorausgesehen. Tatsächlich ist das BIP zwischen 2010 und 2023 um durchschnittlich 1,23 Prozent pro Jahr

gewachsen. Deutlich höhere Wachstumsraten in den 2010er-Jahren wurden im ersten Jahr der Coronapandemie und mit dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine von einem Negativwachstum abgelöst. Die aktuelle Verkehrsprognose 2040 geht von einem Wachstum von 1,35 Prozent pro Jahr aus, weist aber in einem Addendum auf die Möglichkeit hin, dass aufgrund der aktuellen negativen Entwicklung höhere Wachstumsraten erst wieder zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden.

Für die Güterverkehrsnachfrage ist die regionale Entwicklung der transportintensiven Wirtschaftsbereiche ausschlaggebend. Ausgewählte Bereiche können hier einzeln betrachtet werden. Das Metallgewerbe mit seinen beiden Teilbereichen Metallherzeugung und -bearbeitung und Herstellung von Metallernzeugnissen machte im Jahr 2010 rund 12 Prozent der Bruttowertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes in Deutschland aus. Für die Verkehrsprognose 2030 wurde ein jahresdurchschnittliches Wachstum von 0,7 Prozent und damit eine Zunahme der Bruttowertschöpfung um 15,9 Prozent bis zum Jahr 2030 vorausgesehen.

Bis zum Jahr 2022 hat die Bruttowertschöpfung im Metallgewerbe um 7,3 Prozent zugenommen. Bis hierher hat sich die Prognose also bewahrheitet. Allerdings war die Metallherzeugung und -bearbeitung besonders vom Anstieg des Strompreises im Jahr 2022 betroffen. Im Ergebnis ist die Bruttowertschöpfung im Teilbereich Metallherzeugung und -bearbeitung bis zum Jahr 2022 um 19,1 Prozent eingebrochen, während die Bruttowertschöpfung im Teilbereich Herstellung von Metallernzeugnissen um 16,9 Prozent gestiegen ist. Bis zum Basisjahr 2019 der Verkehrsprognose 2040 war die Entwicklung in den beiden

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts



Quelle: Statistisches Bundesamt, VGR des Bundes – Bruttowertschöpfung, Bruttoinlandsprodukt; ETR: Economic Trends Research GbR, Verkehrsprognose 2040, Band 3.1 E: Wirtschaftsprognose Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“ Langfrist-Szenario-1a „Basisszenario 2050“ | Anmerkung: preisbereinigt, verkettete Volumenangaben, Bezugsjahr 2020.

Teilbereichen Metallerzeugung und -bearbeitung und Herstellung von Metallerzeugnissen noch sehr ähnlich. Trotzdem beinhaltet die aktuelle Prognose bereits ein negatives jahresdurchschnittliches Wachstum von -1,9 Prozent für die Metallerzeugung und -bearbeitung aufgrund der anstehenden Investitionen für eine klimaneutrale Produktion und des langfristig sinkenden Bedarfs zum Beispiel durch die Substitution mit Kunststoffen.

Der Fahrzeugbau machte im Jahr 2010 18 Prozent der Bruttowertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes in Deutschland aus. Für die Verkehrsprognose 2030 wurde ein jahresdurchschnittliches Wachstum von 1,3 Prozent vorausgesagt. Bis zum Prognosehorizont 2030 wäre das eine Zunahme der Bruttowertschöpfung um 29,4 Prozent. Bis zum Jahr 2022 beträgt die Zunahme der Bruttowertschöpfung im Fahrzeugbau 68,3 Prozent und liegt damit deutlich über dem Prognosepfad. Die Verkehrsprognose 2040 geht davon aus, dass sich das jahresdurchschnittliche Wachstum des Fahrzeugbaus auf 0,8 Prozent verlangsamt. Grund dafür ist die teilweise Verlagerung der Wertschöpfung vom Fahrzeugbau zum Bereich elektrischer Ausrüstungen durch die Antriebswende. Zusätzlich ist zu beachten, dass der Fahrzeugbau mit einer Exportquote von zuletzt 69,6 Prozent stark von der ausländischen Nachfrage abhängt.

Verkehrsnachfrage

Was bedeuten die neuen Entwicklungspfade für die Verkehrsnachfrage? Die Verkehrsprognose 2030 hat trotz sinkender Bevölkerungszahlen eine leichte Zunahme des motorisierten Personenverkehrs von 68,35 Milliarden Fahrten im Jahr 2010 auf 70,96 Milliarden Fahrten im Jahr 2030 vorausgesehen. Tatsächlich ist der motorisierte Personenverkehr trotz deutlichem Bevölkerungswachstum bis zum Jahr 2023 auf 62,03 Fahrten gesunken. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr ist von 56,50 Milliarden Fahrten auf 50,21 Milliarden Fahrten zurückgegangen. Der Eisenbahnverkehr ist dagegen von 2,43 Milliarden Fahrten auf 2,73 Milliarden Fahrten angestiegen.

Die aktuelle Verkehrsprognose 2040 sieht einen leichten Rückgang des motorisierten Individualverkehrs voraus. Allerdings setzt die Prognose bei den 52,35 Milliarden Fahrten im Jahr 2019 auf und erreicht mit einem Rückgang von insgesamt 1 Prozent bis zum Jahr 2040 noch immer die Zahl von 51,85 Milliarden Fahrten. Ausgehend vom aktuellen Ist-Wert von 50,21 Milliarden Fahrten bedeutet dieses Prognoseziel ein deutliches Wachstum. Für den Eisenbahnverkehr sieht die Verkehrsprognose 2040 einen Anstieg auf 3,69 Milliarden Fahrten voraus. Auch die Nachfrage im Eisenbahnverkehr lag im Jahr 2023 unter dem Vor-Corona-Niveau von 2,97 Milliarden Fahrten. Maßgebliche Annahme der Prognose ist die Ausweitung des Angebots durch die Einführung des Deutschlandtakts.

Für den Güterverkehr hat die Verkehrsprognose 2030 eine Zunahme von 3,70 Milliarden Tonnen im Jahr 2010 auf 4,36 Milliarden Tonnen im Jahr 2030 vorausgesagt. Das entspricht einem jahresdurchschnittlichen Wachstum von 0,8 Prozent. Im Jahr 2023 lag das Güterverkehrsaufkommen bei 3,95 Milliarden Tonnen. Damit hat sich die Prognose bisher erfüllt. Die aktuelle Verkehrsprognose 2040 schreibt die Wachstumsrate von 0,8 Prozent fort und erreicht damit ein Güterverkehrsaufkommen von 5,11 Milliarden Tonnen im Jahr 2040. Allerdings ist das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland in den Jahren 2022 und 2023 aufgrund der negativen wirtschaftlichen Entwicklung deutlich zurückgegangen. Aktuell ist fraglich, ob Aufholprozesse in den betroffenen Wirtschaftsbereichen für höhere Wachstumsraten in den 2030er-Jahren sorgen werden und das Prognoseziel erreichen.

Die Verkehrsprognose 2040 soll den Bedarf – hier verstanden als die aus Sicht der zielorientierten Weiterentwicklung der Bundesverkehrswege dringlichsten Erhaltungs-, Aus- und Neubaumaßnahmen – ergebnisoffen ermitteln. Aufgrund erwartbarer finanzieller Einschränkungen bei den Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten muss dies mit einer klaren Priorisierung des ermittelten Bedarfs verbunden sein. Die Erreichung der Klimaschutzziele sollte bei dieser Priorisierung in den Mittelpunkt gestellt werden. Der Schlüssel dafür sind Kapazität und Nutzungsbedingungen der Schiene. Für das Prognoseziel 2040 heißt das auch, den in der Vergangenheit unterschätzten Schienenausbau nachzuholen. Die Infrastruktur muss hinreichend dimensioniert sein, um zukünftige Nachfrage aufnehmen zu können. Ein Zuwenig an Schienenwegen lässt sich nur sehr langsam korrigieren.

Dr. Theresa Steiner
Statistik
T 0221 57979-113
steiner@vdv.de

Unruhe um die Trassenpreise der DB InfraGO

Seit rund zwei Jahren wird um den Preis für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes immer heftiger gerungen. Vor allem die Gestaltung der Trassenpreise stellt Teile des Marktes vor kaum noch lösbare Herausforderungen. Ein konzeptioneller Neustart der Entgeltregulierung ist dringend erforderlich.

In letzter Konsequenz jedoch, so der schlichte gemeinsame Nenner, wird sich die zukünftige Entwicklung des Schienenverkehrs an der Bereitschaft des Staates entscheiden, ob, in welcher Form und in welcher Höhe er seine eigene Infrastruktur finanziert. Und zwar nicht nur von Jahr zu Jahr, sondern dauerhaft und planbar – unerlässlich für wirksame Anreize, in diesen Markt zu investieren.

Dabei ist die Schiene für den Anspruch, auch im Verkehrssektor Klimaschutzziele erreichen zu wollen, theoretisch in einer bestechend guten Ausgangsposition. In der Praxis jedoch werden andere Verkehrsträger, allen voran der Hauptkonkurrent Straße, in (mindestens) einem wesentlichen Moment bevorzugt: der Anlastung ihrer Wegekosten. Die beim Verkehrsträger Schiene in Form von Nutzungsentgelten (hier vor allem die Trassenpreise) vorgenommene Beteiligung der Nutzer entscheidet damit über die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehre insgesamt.

Für diesen Effekt dominierend sind die Konditionen für das Netz des Bundes bzw. die von der Marktführerin DB InfraGO AG aufgerufenen Trassenpreise. Diese sollen grundsätzlich die Kosten des Infrastrukturbetriebs insgesamt decken (modifizierte Vollkostendeckung).

Bereits im Fahrplanjahr 2025 haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen deutliche Aufwandssteigerungen zu tragen, für das Fahrplanjahr 2026 ist eine weitere Erhöhung der Trassenpreise zu erwarten. Für wen und in welchem Umfang, ist zum Redaktionsschluss ungeklärt. Zum einen ist das Entgeltgenehmigungsverfahren 2026 noch nicht abgeschlossen, zum anderen ist aus dem von mehreren Parteien beklagten Beschluss zu 2025 ein Urteil des EuGH zu einem nicht unwesentlichen Teilaspekt des hiesigen Regulierungsrechts offen. Denn streitig ist nicht zuletzt die sogenannte Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV; vgl. § 37 Absatz 2 Satz 2 ERegG). Diese begrenzt den Anstieg der Trassenpreise für den öffentlich bestellten Nahverkehr. Liegt, wie derzeit, die daraus zulässige Steigerung der Entgelte unterhalb der regulatorisch relevanten Kostensteigerung der DB InfraGO, werden in der Logik der Entgeltbildung zwangsläufig die anderen Verkehre – Personenfernverkehre und Schienengüterverkehre – benachteiligt. Kurz: Sie haben die Kostenunterdeckung aus dem SPNV zusätzlich zu tragen!

Diesen zunächst zwingenden Effekt könnte der Eigentümer mit einer Gegenfinanzierung kompensieren oder zumindest mildern. Das aktuelle Recht steht dem nicht entgegen. Er tut dies jedoch nicht.

So hat das OVG Köln nach Klageerhebung gegen den Beschluss zu den Entgelten 2025 die „Trassenpreisbremse“ zunächst als europarechtswidrig eingeordnet und dem EuGH zur Vorabentscheidung vorgelegt.

Unabhängig von diesen formalen Erwägungen hat der VDV bereits Mitte 2024 zwei Vorschläge unterbreitet, wie der regulatorische Rahmen für die Entgeltbildung im Netz des Bundes verlässlich und das Wachstum des Schienenverkehrs stützend angepasst werden sollten. Hierzu steht die Weiterentwicklung des bestehenden Rahmens hin zu mehr Planbarkeit und angemessener Lastverteilung ebenso wie die Umstellung auf die Preisbildung nach „Grenzkosten“ (im Sinne der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs) zur Verfügung.

Bis zu einer solchen Änderung sind kompensierende Maßnahmen wie z. B. Trassenpreisförderungen geboten, will man den Schienenverkehr im Ringen um Nachhaltigkeit wirksam im Spiel halten.

Und damit schließt sich der Kreis: Letztlich ist das eigentliche Problem ein (haushalts-)politisches.

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

VDV-Schrift 755 – Streckenkenntnisrichtlinie: Eine bewährte Verbandsempfehlung liegt in vollständig überarbeiteter Form vor

Grundsätzlich sind Triebfahrzeugführerinnen und -führer umfassend ausgebildet, um Züge sicher zu führen. Eine ihrer vielfältigen Kompetenzen ist die Streckenkenntnis. Hierzu ist die Streckenkenntnisrichtlinie eine seit mittlerweile 20 Jahren bewährte Verbandsempfehlung, die die Eisenbahnen bei der verantwortlichen Ausgestaltung ihrer Sicherheitspflichten unterstützt. In den Jahren 2021 bis 2024 wurde sie umfassend überarbeitet.

Die VDV-Schrift 755 – Streckenkenntnisrichtlinie ist eine Verbandsempfehlung an die Eisenbahnen, wie diese ihre Sicherheitspflichten im Hinblick auf das sichere Befahren von Strecken umsetzen können. Sie hat sich seit ihrer Erstveröffentlichung im Jahre 2005 bewährt. Nach einer Aktualisierung im Jahre 2016 liegt nun das Ergebnis der in den Jahren 2021 bis 2024 durchgeführten Revision dieser Schrift in Form einer vollständigen Überarbeitung vor.

Interdisziplinäre Arbeitsgruppe

Die zur Erarbeitung der Streckenkenntnisrichtlinie eingesetzte interdisziplinäre Arbeitsgruppe setzt sich zusammen aus Fachleuten nichtbundeseigener und bundeseigener Eisenbahnen, des Eisenbahn-Bundesamtes, der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Beitrag zur Sicherheit des Eisenbahnsystems

Die Streckenkenntnis der Triebfahrzeugführerinnen und -führer trägt zum sicheren Befahren einer Strecke durch Kenntnis ortsbezogener Besonderheiten bei. So kennt der Triebfahrzeugführer bzw. die Triebfahrzeugführerin beispielsweise Signalstandorte, die von den üblichen Regeln abweichen, örtliche Besonderheiten der Zugbeeinflussung und die Lage nicht technisch gesicherter Bahnübergänge. Hierzu analysiert die vollständig überarbeitete Anlage 1 der VDV-Schrift 755 umfassend die Eigenschaften einer Strecke und beschreibt, welche Eigenschaften einer Strecke vom Triebfahrzeugführer bzw. von der Triebfahrzeugführerin durch die Streckenkenntnis erfasst werden sollen. Für die zukünftige Gestaltung von Infrastruktur empfiehlt diese Schrift die Reduzierung örtlicher Besonderheiten, um den Aufwand bei der Betriebsführung zu senken.

Konkretisierung gesetzlicher Pflichten

Auf Basis der gesetzlichen Verpflichtung der Eisenbahnen, den Betrieb sicher zu führen, konkretisiert diese VDV-Schrift die Schutzziele, die durch die Streckenkenntnis abgedeckt werden sollen. Die Umsetzung der Richtlinie im Hinblick auf Qualifikation, Überwachung und Einsatzplanung der Triebfahrzeugführer bzw. der

Triebfahrzeugführerinnen ist Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wirken im Rahmen der gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen daran mit, insbesondere durch die Bereitstellung von Infrastrukturdaten und betrieblichen Unterlagen. Darüber hinaus sorgen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen für eine nutzerfreundliche Konzeption und Gestaltung der Infrastruktur.

Verfahrensbeschreibungen

Grundsätzlich ist eine Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers bzw. der Triebfahrzeugführerin erforderlich. Die VDV-Schrift 755 beschreibt hierzu das Verfahren des Erwerbs der Streckenkenntnis durch Anschauen sowie die eingeschränkte Streckenkenntnis, welche in besonderen Situationen zum Einsatz kommen kann.

Systemische Streckenkenntnis

Erstmals beschrieben wird das Verfahren der „systemischen Streckenkenntnis“ auf umfangreich ausgerüsteten Strecken und bei anzeigeführten Zügen. Bei der systemischen Streckenkenntnis befährt ein Triebfahrzeugführer bzw. eine Triebfahrzeugführerin eine dafür geeignete Strecke sicher, ohne diese vorher angeschaut zu haben. Ein Element ist dabei die Ertüchtigung einer Strecke zur Bereitstellung aller erforderlichen Informationen für den Triebfahrzeugführer bzw. für die Triebfahrzeugführerin, sodass dieser bzw. diese die Strecke sicher befahren kann. Die systemische Streckenkenntnis erleichtert den Netzzugang, stärkt die flexiblere Nutzung der Infrastruktur und erhöht so die Robustheit des Systems Schiene. Hierzu wird ein entsprechender Betriebsversuch ab Herbst 2024 durchgeführt.

Götz Walther

Eisenbahnbetrieb

T 030 399932-13

walther@vdv.de

Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre erhalten und ausbauen

Der Einzelwagenverkehr steht wegen stagnierender Mengen und wirtschaftlicher Probleme unter Druck. Davon ist nicht nur die DB Cargo als größter Anbieter betroffen, sondern auch Kunden und Partner und andere kooperierende und konkurrierende Eisenbahnen. Der Bedarf der Wirtschaft nach Lösungen für Sendungsgrößen kleiner als ein Ganzzug wird wegen der volkswirtschaftlichen Entwicklung steigen. Deshalb sollte der Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr auf der Schiene erhalten bleiben. Ein Instrument hierzu ist die Einzelwagen-Betriebskostenförderung. Verbessern muss sich auch die Zuverlässigkeit und Attraktivität des Einzelwagen- und Wagengruppenverkehrs.

Einzelwagen-Betriebskostenförderung

Der Bund hat im Juni 2024 die Einzelwagen-Betriebskostenförderung gestartet. Das Förderpaket ist auf fünf Jahre angelegt und hat ein Gesamtvolumen von 1,7 Milliarden Euro. Der Staat stellt mit dieser Förderung eine sehr hohe Summe für Bestands- und Mehrverkehre bereit. Gefördert wird auch die Realisierung alternativer Angebote von Nicht-DB-Unternehmen. Deren Marktanteil liegt derzeit grob geschätzt bei 10 bis 20 Prozent.

Zwei Förderlinien sorgen für Komplexität

Der Bund hat die besonderen Marktverhältnisse in Deutschland mit seinen vielen regionalen und überregionalen Eisenbahnen berücksichtigt und zwei Förderlinien entwickelt.

Förderlinie 1 fördert die Bedienung von Zugangsstellen ohne Aufkommen oder mit geringem/mittlerem Aufkommen. Sie soll Anreize schaffen, die Attraktivität auf der ersten/letzten Meile zu steigern. Bei den Förderbescheiden für 2024 konnten die regionalen NE-EVU eine nennenswerte Fördersumme für sich reklamieren. Dies zeigt, welchen Stellenwert die regionalen NE-EVU im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr auf der ersten/letzten Meile haben.

Förderlinie 2 fördert Zugfahrten mit Einzelwagen und Wagengruppen mit einem Betrag je gefahrenen Trassenkilometer. Diese hat intensive Diskussionen im Eisenbahnsektor ausgelöst. Der VDV agiert hier anbieterneutral und setzt sich sowohl für das bestehende Einzelwagensystem als auch für neue Konzepte alternativer Anbieter ein. Entscheidend wird sein, welche Systeme von den Kunden angenommen und von den Eisenbahnen wirtschaftlich betrieben werden können.

Weniger Bürokratie und mehr Zielgenauigkeit

Der VDV würdigt die diskriminierungsfreie Gestaltung der Förderrichtlinie. Problematisch sind die zu hohen bürokratischen Auflagen aus den Ausführungsbestimmungen. Diese könnten den Erfolg der Einzelwagenförderung massiv gefährden. Auch bei der Zielgenauigkeit der

Förderung muss nachgebessert werden, insbesondere bei den Neu- und Mehrverkehren. Die bereits für 2026 vorgesehene Evaluierung der Förderrichtlinie sollte zum Bürokratieabbau und für mehr Zielgenauigkeit genutzt werden.

Mit Rückenwind in die Zukunft

Der VDV empfiehlt seinen Mitgliedern, die Betriebskostenförderung zu nutzen, um eigene Verkehre zu sichern und neue Angebote zu schaffen. Der Staat lässt den EVU sehr viel Spielraum, wofür sie die Mittel konkret einsetzen wollen. Das sorgt für ein hohes Maß an Flexibilität für die Unternehmen. Neben dem Förderanreiz ist zu beachten, dass der Bedarf der Wirtschaft nach attraktiven Lösungen für „Sendungsgrößen kleiner als ein Ganzzug“ auch wegen des Strukturwandels in unserer Volkswirtschaft zunimmt. Dies wirkt sich positiv auf das Marktumfeld für Einzelwagen und Wagengruppen aus.

Verlader und Speditionen einbinden

Die anhaltenden Negativmeldungen zum Einzelwagenverkehr führten bereits zu einem Vertrauensverlust bei Verladern und Spediteuren. Viele Kunden sind bereit, ihren Anteil für bessere Rahmenbedingungen zu leisten, indem sie zum Beispiel stärker zu Wagengruppen bündeln oder Güterwagen anmieten. Diese Maßnahmen könnten einen Beitrag zum Erhalt und Ausbau von Verkehren leisten. Ohne Verlader und Spediteure wird es nicht gelingen, den Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr in eine stabile Zukunft zu führen.

Georg Lennarz

Marktfragen Güterverkehr

T 0221 57979-146

lennarz@vdv.de

Gleisanschlussförderung des Bundes: Evaluierung vorantreiben – Fortbestand sichern!

Die Gleisanschlussförderung des Bundes fördert seit dem Jahr 2004 erfolgreich Investitionen in Neubau, Ausbau, Reaktivierung und seit dem Frühjahr 2021 auch den Ersatz von Eisenbahninfrastrukturen. Dadurch ist es gelungen, bisher rund 180 Gleisanschlussprojekte erfolgreich zu realisieren. Mit einer Verkehrsverlagerung von 120 Millionen Tonnen von der Straße auf die Schiene konnte das ohnehin stark belastete bundesdeutsche Straßennetz konkret um 7 Millionen Lkw-Fahrten entlastet werden. Besonders hervorzuheben ist der Umweltentlastungseffekt: 3,3 Millionen Tonnen vermiedene CO₂-Emissionen durch die Gleisanschlussförderung sind eindeutig.

Jetzt gilt es, diese für den Schienengüterverkehr bedeutsame Bundesförderung über die Laufzeit der aktuellen Richtlinie – 31. Dezember 2025 – hinaus zu sichern. Die Zeichen hierfür stehen gut, die Verkehrspolitik hat nie einen Zweifel daran gelassen, dass sie an der Gleisanschlussförderung festhalten will. Die Arbeiten hieran sind bereits unter Beteiligung des VDV im Gange. So hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bereits ein Gutachten zur Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie in Auftrag gegeben. Die eigens hierfür ins Leben gerufene Arbeitsgruppe der Gleisanschlusscharta hat sich unter VDV-Federführung im Jahr 2024 mehrmals intensiv mit dem BMDV und dem Gutachter über notwendige Anpassungen und Neuerungen ausgetauscht.

Die wichtigsten Ergebnisse dieser Arbeiten lauten:

Bekanntheitsgrad weiter steigern

Trotz hoher Akzeptanz in der verladenden Wirtschaft gilt es, den Bekanntheitsgrad durch Veranstaltungen und Messen weiter zu steigern. Der VDV wird die Messe transport logistic 2025 zur „Bewerbung“ der Gleisanschlussförderung erneut nutzen.

Fördertatbestände erweitern

Zusätzliche Fördertatbestände, wie z. B. „vorgelagerte Infrastrukturen“, sollten künftig aufgenommen werden.

Fördersätze anpassen

Die dramatischen Kostensteigerungen der letzten Jahre machen eine Anpassung der Fördersätze erforderlich, um die gewünschten Verlagerungseffekte erzielen zu können.

Flexibilisierung Nachweis Mengenverpflichtung

Bei der Gleisanschlussförderung handelt es sich um eine reine Infrastrukturförderung. Das Festhalten an der Forderung zur Vorlage einer Mengenverpflichtung und damit einhergehend mit der „Rückzahlungsverpflichtung“ ist nicht nachvollziehbar, zumal es oft vorkommt, dass der Antragsteller keinen Einfluss auf die Transportmenge und den Transportweg hat.

Praxisgerechtere Lösungen bei der Bürgschaftsabsicherung realisieren

Die Beibringung von Sicherheiten zur Absicherung des Bundes ist zwar nachvollziehbar, muss aber praxisgerechter gestaltet werden. Eine Lösung könnte das „Modell Baden-Württemberg“ sein, bei dem grundsätzlich die finanzielle Leistungsfähigkeit und Bonität des Antragstellers anhand beizubringender Unterlagen überprüft wird.

Pflicht Infrastrukturvertrag streichen

Das Anschlussrecht ist in § 13 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geregelt und bedarf keiner separaten redundanten Regelung.

Kommunale Infrastruktur im Eigenbetrieb in die Förderung aufnehmen

Eine Öffnung, wonach auch reine Eigenbetriebe förderfähig wären, würde die Akzeptanz der Gleisanschlussförderung weiter erhöhen.

Fazit/Ausblick

Die Fortsetzung der Gleisanschlussförderung über den Ablaufzeitpunkt der aktuellen Förderrichtlinie Dezember 2025 hinaus ist zwingende Voraussetzung zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Die aktuellen Arbeiten zur Evaluierung der Bundesförderung sind im Plan, sodass von dem Fortbestand der Bundesförderung über den 31. Dezember 2025 hinaus für weitere vier Jahre ausgegangen werden kann.

Marcus Gersinske

Ressourcenmanagement Eisenbahn

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

Bedingung für den Erfolg des ETCS: Wirtschaftlichkeit, Interoperabilität und Systemsteuerung

Bei der vollständigen Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im deutschen Eisenbahnsystem ist die Einführung des European Train Control Systems (ETCS) eine zusätzliche Herausforderung. Das ETCS als hochkomplexes technisches System kann nur dann erfolgreich installiert und betrieben werden, wenn eine „systemführende Stelle“ das planerische und technische Zusammenspiel aller beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen koordiniert und steuert.

In dem 2024 überarbeiteten VDV-Positionspapier „ETCS in Deutschland – Chancen und Herausforderungen“ werden die Voraussetzungen herausgearbeitet, die erfüllt sein müssen, damit das ETCS die in das System gesetzten Erwartungen erfüllen kann.

Interoperabilität und Flexibilität

Wichtigste Voraussetzung ist, dass das ETCS tatsächlich eine nationale und europäische Interoperabilität bietet und keine nationalen Sonderlösungen umgesetzt werden. Fahrzeuge mit dem ETCS müssen innerhalb des Netzes flexibel einsetzbar sein – vergleichbar dem heute flexiblen Fahrzeug-einsatz in Deutschland. Jegliche auf einzelne Strecken bezogene Zulassungen sind systemwidrig. Sie gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs, insbesondere in den Segmenten Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr.

Die Möglichkeiten des freien Netzzugangs dürfen durch das ETCS nicht eingeschränkt werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen nicht mit Kosten belastet werden, die keinem direkten Nutzen gegenüberstehen.

Planung und Steuerung

Die Einführung und der Betrieb des ETCS sind angesichts der großen Anzahl beteiligter Unternehmen und Stellen nur mit einer zentralen

Steuerung und Koordination durch eine systemführende Stelle zu bewältigen. Das ETCS ist ein hochkomplexes System, das unter den organisatorischen Rahmenbedingungen in den frühen 1990er-Jahren technisch konzipiert wurde. Die heute übliche Unterteilung in die Rollen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), Halter und Aufsichtsbehörden (sowie diverse weitere Stellen) war damals nicht vorhanden. Ebenso unbekannt waren die heute üblichen netzweiten Aktivitäten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Zahl der betroffenen Akteure allein in Deutschland geht in die Tausende. Eine Selbstregulierung ist hier nicht möglich. Die Interessen der Akteure sind sehr ungleich verteilt. Insbesondere viele Eisenbahnverkehrsunternehmen und lokale Infrastrukturbetreiber haben oft keine (oder nur sehr langfristige) Vorteile aus der ETCS-Umrüstung: Die Dienstleistungen für die Kunden bleiben gleich, eine Umlegung der Kosten der Investitionen in die ETCS-Technik auf den Transportpreis ist nicht möglich.

Gesamthafte ETCS-Migrationsstrategie

Es bedarf einer ETCS-Migrationsstrategie, die in Abstimmung mit den Infrastrukturbetreibern sowie den Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughaltern und Fahrzeugeigentümern entwickelt und regelmäßig fortgeschrieben wird. Darin ist die erforderliche technische Kompatibilität aller Strecken und der anschließenden Infrastrukturen (z. B. Hafenbahnen, Terminals, Werks- und Industriebahnen) zu beschreiben. Die Anforderungen an die ETCS-Fahrzeugausrüstung sind klar zu definieren, sowohl technisch als auch zeitlich. Es ist sicherzustellen, dass alle Verkehre trotz der Umrüstung von Strecken und Fahrzeugen weiter auf der Schiene möglich sind. Aus diesem Grunde ist zumindest für eine Übergangszeit eine Doppelausrüstung von Infrastrukturen und Fahrzeugen notwendig.

Aufgaben einer systemführenden Stelle

Liegt eine gesamthafte Einführungsstrategie für das ETCS vor, ist die systemführende Stelle mit der Koordination der Umsetzung zu beauftragen.



Modell 1: Aktuell

DB-Infrastruktur

- Vorgaben erfolgen ausschließlich durch die Umrüstungspläne der InfraGO

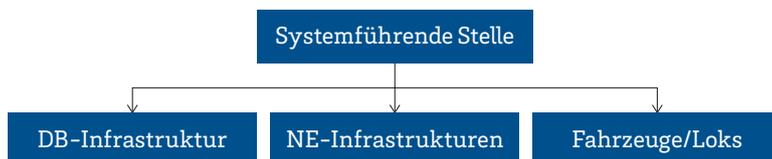
Modell 2: Zwischenschritt

DB-Infrastruktur

NE-Infrastrukturen

Fahrzeuge/Loks

- Parallele Bearbeitung der Umrüstungen, ohne systematische Abstimmung der Bereiche

Modell 3: Zielbild

- „Schweizer Modell“
- Koordinierung der Maßnahmen im Infrastruktur-Bereich und der Nutzer des Netzes (EVU)
- Volkswirtschaftlicher Mehrwert
- Bereiche müssen bei Systemführende Stelle ihre Konzepte und Terminplanungen vorlegen und freigeben lassen

Deren Aufgaben sind dann insbesondere:

- Koordination der Infrastruktur- und Fahrzeug-ausrüstung (Umsetzung des Migrationsplans)
- Koordination der Fahrzeug- und Infrastruktur-zulassung,
- Koordination der Ausbildung des Betriebspersonals
- Koordination von Ersatzfahrzeugen in der Migrationsphase

Darüber hinaus wird es Daueraufgaben für die systemführende Stelle für zentrale technische und betriebliche Fragestellungen geben. Hierzu zählen z. B. Fehlerentdeckung und -beseitigung oder die Steuerung von Softwareupdates.

Organisatorische Herausforderung

Die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und die Installation des ETCS in den Fahrzeugen ist vor allem ein finanzieller Kraftakt für alle Beteiligten, dessen Bewältigung noch keineswegs gesichert ist. Die Einrichtung der systemführenden Stelle für das ETCS ist hingegen in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht eine Herausforderung: Sie muss steuernde Aufgaben übernehmen, welche heute zu unterschiedlichen Anteilen bei Bund, Ländern und den Eisenbahnen verortet sind. Sie muss mit Kompetenzen ausgestattet werden, um Entscheidungen treffen zu können, und es sind Wege aufzuzeigen, wie bei Konfliktfällen bzw. Interessenunterschieden entschieden wird.

Weiterentwicklung des Rechtsrahmens

Die Rechtsgrundlagen zu Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen sind historisch gewachsen. Die vorgesehene bzw. in Vorbereitung befindliche, hohe Investitionen erfordernde Ausrüstung des deutschen Eisenbahnsystems mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS soll so erfolgen, dass die technischen und betrieblichen Möglichkeiten dieses Systems voll nutzbar sind. Die ETCS-Einführung wird das Eisenbahnsystem

leistungsfähiger machen, jedoch stehen aktuell einige historisch gewachsene Rechtsvorschriften dem entgegen oder erschweren zumindest die zügige und vollständige Ausrüstung des deutschen Eisenbahnnetzes mit dem ETCS.

Erforderlich sind insbesondere die bereits im Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene empfohlenen Maßnahmen, insbesondere

- Maßnahme 1: Festlegen einer politischen Zielvision,
- Maßnahme 2: klar abgegrenzte Definition der Leistungsinhalte von Digitalisierung und Elektrifizierung,
- Maßnahme 3: Finanzierung vereinfachen und verstetigen,
- Maßnahme 4: Governance – transparente Steuerung und Zuordnung klarer Verantwortung,
- Maßnahme 5: Prozesse zeiteffizient gestalten, einführen und einhalten,
- Maßnahme 6: vorhandene rechtliche Beschleunigungsmöglichkeiten wirksam gestalten,
- Maßnahme 7: synchrone Ausrüstung von Schiene und Fahrzeugen sicherstellen.

Der VDV unterbreitet darüber hinaus Vorschläge zu Rechtsänderungen, um den Betrieb der Eisenbahnen unter dem ETCS vollumfänglich zu ermöglichen und um sicherzustellen, dass die Ausstattung des deutschen Eisenbahnnetzes mit dem ETCS insbesondere an den Schnittstellen zwischen verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kontinuität der Betriebsdurchführung ermöglicht.

Dietmar Litterscheid

Eisenbahnbetrieb

T 0221 57979-151

litterscheid@vdv.de

Götz Walther · walther@vdv.de

Geräuscharm verabschiedet: Schienenlärmschutzgesetz

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit ist am 15. Dezember 2024 ein neues SchienenlärmschutzG in Kraft getreten. Zeitgleich ist das bisherige Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen vom 20. Juli 2017 (SchlärmschG) außer Kraft getreten.

Am 15. Dezember 2024 wurde das bisherige SchlärmschG durch ein neues Gesetz zum Schienenlärmschutz vom 7. Oktober 2024 abgelöst.

Ausgangspunkt

Zur Reduktion der gesundheitlichen Gefährdungen durch Schienenverkehrslärm hat die Europäische Kommission 2019 mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 die Einführung des Lärmschutzkonzepts sogenannter leiserer Strecken („quieter routes“) beschlossen. Diese DVO ändert damit die TSI NOISE [Verordnung (EU) 1304/2014 vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“] in Bezug auf die Anwendung auf Bestandsgüterwagen durch die neu eingefügten Art. 5a ff.

Infolgedessen waren spätestens mit dem ab 8. Dezember 2024 wirksam werdenden Betriebsverbot lauter Güterwagen nach Art. 5a TSI NOISE nationale Regeln anzupassen, was in Deutschland mit dem Wechsel des Netzfahrplans zum 14./15. Dezember 2024 in Gestalt des neuen Gesetzes zum Schienenlärmschutz der Fall ist.

Paradigmenwechsel

Zu diesem Stichtag gilt nach Art. 5a TSI NOISE ein Betriebsverbot für Güterwagen, die unter die Verordnung (EU) 321/2013 fallen und nicht Gegenstand von Nummer 7.2.2 des Anhangs der TSI NOISE sind: Faktisch ist damit der Betrieb solcher Güterwagen untersagt, die mit Grauguss-Bremsklotzsohlen ausgestattet und deshalb rund 10 Dezibel lauter sind als solche, die über leise Bremssysteme verfügen, wie K-Sohle und LL-Sohle, aber auch Scheibenbremsen. Das bisherige Schienenlärmschutzgesetz hingegen verbot laute Güterwagen auf allen Strecken.

Das neue SchlärmschG vollzieht damit einen Paradigmenwechsel, wonach künftig das Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Art. 5a TSI NOISE) auf „leiseren Strecken“ (sog. quieter routes) die bisherige Regelungssystematik des heutigen SchlärmschG ablöst. Als „leise“ gelten Strecken mit einer Mindestlänge von 20 km, auf denen nachts durchschnittlich mehr als 12 Güterzüge verkehren (Art. 5b TSI NOISE).

Gesetzlicher Überblick

Das neue Gesetz zum Schienenlärmschutz verpflichtet Zugangsberechtigte bei der Beantragung der Zuweisung von Schienenwegkapazität zur

Anzeige gegenüber den Betreibern der Schienenwege, ob ein Zug mindestens einen lauten Wagen umfasst. Können Zugangsberechtigte bei der Beantragung der Zuweisung von Schienenwegkapazität nicht ausschließen, dass ein Zug auch laute Güterwagen mitführt, dürfen sie grundsätzlich nur die Zuweisung solcher Schienenwegkapazität beantragen, die keine leiseren Strecken umfasst. Zeitgleich werden die Betreiber von Schienenwegen mit leiseren Strecken verpflichtet, in ihren SNB nach § 19 in Verbindung mit Anlage 3 Nummer 3 ERegG Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität auf leiseren Strecken zu veröffentlichen. Ferner hat der Betreiber der Schienenwege zu veröffentlichen, welche Strecken seines Netzes „leisere Strecken“ sind.

Betreiber der Schienenwege müssen durch regelmäßige – mindestens quartalsweise – Stichproben überprüfen, ob bei der Nutzung der Schienenwegkapazität auf leiseren Strecken laute Güterwagen eingesetzt werden. Die Stichproben können im Nachgang zur Nutzung der Schienenwegkapazität erfolgen.

Der Aufsichtsbehörde sind auf Verlangen vom Zugangsberechtigten oder Netzbetreiber diejenigen Daten innerhalb eines Monats kostenfrei zu übermitteln, die erforderlich sind, um die Einhaltung der vorstehenden Pflichten zu überwachen. Diese Überwachung erfolgt ebenso stichprobenhaft und ebenfalls im Nachgang zur Nutzung der Schienenwegkapazität. Der VDV hatte in seiner Stellungnahme einen Gleichlauf dieser stichprobenhaften Überprüfung durch die Betreiber der Schienenwege mit der stichprobenhaften Überprüfung behördlicherseits gefordert, um ein zeitliches Auseinanderlaufen der Untersuchungen zu vermeiden. Der Gesetzgeber ist dieser Forderung des VDV nachgekommen.

Das neue SchlärmschG schreibt zur Durchsetzung des Betriebsverbots lauter Güterwagen den bisher bekannten ordnungsrechtlichen Rahmen (Zwangsgeld, Geldbußen) fort.

Markus Ring

Eisenbahnrecht
T 0221 57979-144
ring@vdv.de

Die Zukunft militärischer Mobilität

Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine hat sich am 24. Februar dieses Jahres zum dritten Mal gekehrt. Mit der Frage, wie die Ukraine angemessen unterstützt werden kann und wie die Mitgliedstaaten der EU im Falle einer Ausweitung des Konflikts handlungsfähig bleiben, gewann der Transport von Militärgütern auf der Schiene 2024 weiter an Bedeutung. Wie kann das Schienennetz für den Transport von Militärgütern befähigt werden? Worin bestehen aktuelle Chancen und Risiken?

Die Rolle der Eisenbahninfrastruktur in Verteidigungsfragen

Mit Beginn des Krieges auf europäischem Boden steht die Verteidigungsfähigkeit Deutschlands und der EU schlagartig ganz oben auf der politischen Agenda. Intakte und transnational angebundene Verkehrswege, auf denen Militärgüter transportiert werden können, sind dafür essenziell. Mit einem Gewicht von bis zu 70 Tonnen können Militärgüter nicht auf der Straße befördert werden. Das Schienennetz hingegen ist für den Transport von schwergewichtigen, überdimensionierten und teils gefährlichen militärischen Gütern prädestiniert und nimmt so eine Schlüsselrolle in der Verteidigungsfähigkeit Deutschlands und der EU ein.

Mit dem russischen Angriff auf die Ukraine hat das Thema Verteidigungsfähigkeit in erschreckender Drastik an Relevanz gewonnen. Es ist dadurch unausweichlich, die Europäische Union in Zeiten steigender Bedrohung resilient und handlungsfähig zu machen. Indem sie die Verteidigungsfähigkeit sichert, trägt eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur zum Erhalt von Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand sowie zur Verteidigung der Demokratie bei.

Military Mobility als Priorität der Kommission

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2024 das Thema Transport von Militärgütern verstärkt auf die Agenda gesetzt und verfolgt es im aktuellen Mandat weiter. Der infolge des russischen Angriffs erneuerte Military Action Plan 2.0 bildet den Rahmen für die militärische Nutzung von Transportinfrastruktur für den Zeitraum 2022 bis 2026. Er fordert den Ausbau und die Verbesserung des military mobility networks, eine Anpassung des Kapazitätsmanagements, die Harmonisierung nationaler Vorgaben sowie den Schutz des Transportsektors vor Cyberangriffen.

Im Juli 2024 stellte Kommissionspräsidentin von der Leyen die politischen Leitlinien für die nächste Europäische Kommission 2024 bis 2029 vor. Darin spricht sie sich dafür aus, „die Europäische Verteidigungsunion zum Leben (zu) erwecken“¹⁾, und kündigt höhere, bessere und gemeinsame Ausgaben an. In ihrem Mission Letter an den Kommissar für Verteidigung und Raumfahrt,

Andrius Kubilius, fordert sie ihn auf, sich für die Stärkung der militärischen Mobilität einzusetzen.

Aktuelle Zielsetzungen

Die Überschneidung von zivilen und militärischen Netzen liegt bei schätzungsweise 93 Prozent (CER). Mit Blick auf das laufende Jahr muss ein ganzheitlicher Ansatz für das Eisenbahnnetz verfolgt werden. Transportkapazitäten müssen erhöht, die Interoperabilität im EU-Netz gesichert und Engpässe beseitigt werden. Nur so kann die transnationale rasche Beförderung von Militärkonvois sichergestellt werden. Auch der Schutz der Eisenbahninfrastruktur vor Angriffen wie Sabotage, hybriden Angriffen und Cyberangriffen sowie die Schaffung alternativer Transportinfrastruktur im Schadensfall drängen.

Neben der Frage des Transports wird auch die Frage der Beschaffung zentral sein. Die Nachfrage nach Verteidigungsgütern ist nur bedingt planbar und kann unter Umständen ad hoc steigen. Der Besitz, die Nutzung, die Lagerung und die rechtzeitige Instandhaltung militärischer Spezialfahrzeuge bedürfen klarer Regularien. Es braucht eine umfassende und durchgehende Finanzierung sowie den Abbau bürokratischer Hürden, um europaweit agil und handlungsfähig zu sein.

Der Grundstein für wichtige Entwicklungen mit Blick auf die europaweite militärische Mobilität ist gelegt. Jetzt müssen Vorhaben umgesetzt und rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen werden – und das mit Tempo.

Marlene Boegner

Europäische Eisenbahnangelegenheiten

T 0151 55058160

boegner@vdv.de

¹⁾ Politische Leitlinien | Ursula von der Leyen – Kandidatin für das Amt der Präsidentin der Europäischen Kommission, 2024, S. 17.

Technik und Normung

VDV-Mitteilung 7514 – Handlungsempfehlung zur Erfüllung der Streckenkompatibilitätsprüfung nach TSI OPE

Seit jeher ist ein Einsatz zugelassener Fahrzeuge nur auf Strecken möglich, mit denen sie auch technisch kompatibel sind. Die Eisenbahnen prüfen dies bereits vor der Beschaffung von Fahrzeugen sowie im Rahmen der Verkehrs- und Einsatzplanung. Die VDV-Mitteilung 7514 beschreibt Handlungsempfehlungen zur Erfüllung der in der TSI OPE enthaltenen Anforderungen an die Streckenkompatibilitätsprüfung.

Einleitung

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen setzt grundsätzlich genehmigte und mit einem gültigen Eintragungstatus registrierte Fahrzeuge ein und muss sich insbesondere in Bezug auf die Kriterien der Anlage D1 der TSI OPE vergewissern, dass die Fahrzeuge sowohl mit der Strecke als auch mit dem eingetragenen Verwendungsgebiet, auf der sie eingesetzt werden sollen, kompatibel sind.

Gesetzliche Einordnung

Mit der Umsetzung des Artikels 23 der Richtlinie (EU) 2016/797 ist dies gem. § 29a Nr. 2 EIGV gesetzlich verankert. Das Verfahren und die Anforderungen für die Streckenkompatibilitätsprüfung sind detailliert in der TSI OPE beschrieben. Diese müssen in den Sicherheitsmanagementsystemen der Eisenbahnverkehrsunternehmen dokumentiert sein.

Prozess der Streckenkompatibilitätsprüfung

Da aktuell keine verlässliche Datenbanklösung vorhanden ist, die eine automatisierte oder teilautomatisierte Durchführung der Streckenkompatibilitätsprüfung ermöglicht, wurde in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge (AEF) und dem Ausschuss für Eisenbahnbetrieb (AEB) des VDV ein Prozess entwickelt, der den gesetzlichen Regelungen nachkommt und eine strukturierte Abarbeitung gewährleistet. Diese sieht eine Prüfung über ein zweistufiges Verfahren vor:

Stufe 1: Kompatibilitätsprüfung für das Verwendungsgebiet

Stufe 2: Kompatibilitätsprüfung der streckenbezogenen Parameter

Hierbei werden die Parameter der TSI-OPE-Anlage D1 in die folgenden Stufen aufgeteilt:

Stufe 1 (Kompatibilitätsprüfung für das Verwendungsgebiet):

- Prüfung der techn. Kompatibilität für das gesamte Verwendungsgebiet des Fahrzeugs
- Zusammenhang mit Prüfungen im Rahmen der Fahrzeuggenehmigung sowie den Anforderungen in den Nutzungsbedingungen der EIU
- Aktualisierung von ERATV-Parametern

Stufe 2 (Kompatibilitätsprüfung der streckenbezogenen Parameter):

- Zug- und laufwegbezogene Prüfungen
- Parameter sind von der tatsächlichen Zugzusammenstellung (Zugcharakteristik) abhängig
- Aktualisierung/Durchführung bei Laufwegsänderungen oder nach Änderung der Infrastruktur

Beschreibung der Streckenkompatibilitätsprüfung

Dieser entwickelte Prozess erlaubt unter Zuhilfenahme der dazugehörigen Checkliste ein strukturiertes Verfahren, das die notwendigen Punkte gem. TSI OPE berücksichtigt. Eine Vereinfachung resultiert daraus, dass eine Trennung zwischen Fahrzeugparametern und streckenbezogenen Parametern vorhanden ist, sodass sich der Prüfaufwand bei Änderungen des Streckenverlaufs bzw. neuen Streckenverläufen im Verwendungsgebiet des Fahrzeugs reduziert.

Schlussfolgerung

Mit der Veröffentlichung des Entwurfs der VDV-Mitteilung 7514 und den dort enthaltenen Hinweisen und Empfehlungen wird dem Sektor eine Möglichkeit an die Hand gegeben, die gesetzlichen Vorgaben zur Streckenkompatibilitätsprüfung gem. TSI OPE zu berücksichtigen, solange keine verlässliche Datenbanklösung vorhanden ist. Eine Veröffentlichung der Erstausgabe ist für das 2. Quartal 2025 geplant.

Dominik Knoop

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

Planungssicherheit: Ein Muss auch für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen

Der Bau neuer oder die Änderung (Aufrüstung oder Erneuerung) bereits genehmigter Eisenbahnfahrzeuge brauchen häufig mehrere Jahre. Dies birgt das Risiko, dass sich Projekte aufgrund von Änderungen verpflichtender normativer Anforderungen verzögern. Dieses Risiko hat der Lenkungskreis Fahrzeuge nun für Eisenbahnfahrzeuge für das sog. Verwendungsgebiet Deutschland durch eine Regelung zur Festschreibung der anzuwendenden Notifizierten Nationalen Technischen Vorschriften (NNTV) reduziert.

Projekte zur Lieferung neuer Eisenbahnfahrzeuge oder zur Änderung (sog. Aufrüstung oder Erneuerung) von Bestandsfahrzeugen waren häufig von Verzögerungen geprägt. Diese resultierten u. a. aus der erforderlichen Erfüllung zusätzlicher oder geänderter Anforderungen, die sich aus der Inkraftsetzung neuer oder geänderter NNTV während des Projektverlaufes ergaben.

Zur Vermeidung dieses Verzögerungsgrundes hat der Lenkungskreis Fahrzeuge das sog.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (MoU) über die Anwendung der Notifizierten Nationalen Technischen Vorschriften (NNTV) im Rahmen von Genehmigungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge

geschaffen, in dem geregelt ist, wie sog. Projekte im fortgeschrittenen Entwicklungsstadium vor Änderungen durch neue oder geänderte NNTV geschützt werden können.

Die Regelung sieht vor, dass bei erforderlicher Anwendung nur diejenigen NNTV-Ausgabestände zu berücksichtigen

sind, die bereits zum Zeitpunkt der Beauftragung einer Bestimmten Stelle (DeBo) in Kraft gesetzt sind. Damit ist der sog. Bewertungsrahmen beschrieben, der sich grundsätzlich nur ändert, sofern neue oder geänderte NNTV explizit eine unmittelbare Anwendung fordern (siehe auch § 7 Absatz 6 EIGV).

Aber alles hat seinen Preis.

Die Festschreibung des NNTV-Bewertungsrahmens orientiert sich an den Regelungen der Festschreibung des Bewertungsrahmens für die Benannten Stellen (NoBo) gemäß den Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) und eine Behördenakzeptanz für die NNTV-Regelwerkfestschreibung konnte nur erreicht werden, indem für die NNTV-Prüfungen die gleichen Modalitäten gelten wie für die TSI-Prüfungen. Dies hat zur Folge, dass auch für die NNTV-Anwendungen die sog. Modulprüfungen anzuwenden sind.

Dieses gewisse Maß an Mehraufwand kann reduziert werden, indem zur teilweisen Vermeidung von Parallel- oder Doppelprüfungen bei TSI- und NNTV-Anforderungserfordernis der NoBo seine TSI-Modulprüfung um einen Teil der NNTV-Modulprüfung ergänzt. Die bereits teilweise im Sektor etablierte Baumusterprüfung der DeBo, die lediglich noch nicht als Modulprüfung bezeichnet wurde, ist nun definitiv der Verantwortung der DeBo zugeordnet.

Die MoU-Modulprüfungsregelung ist in gewisser Weise ein Vorgriff auf eine zukünftige europäische Regelung, wonach die NNTV als EU-mitgliedsstaatsspezifische Sonderfälle in die relevanten TSI überführt und dadurch in die TSI-Modulprüfung integriert.

Die Anwendung des MoU ist eine Empfehlung des Lenkungskreis Fahrzeuge und eine rechtsverbindliche Regelung soll durch eine Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) erfolgen.

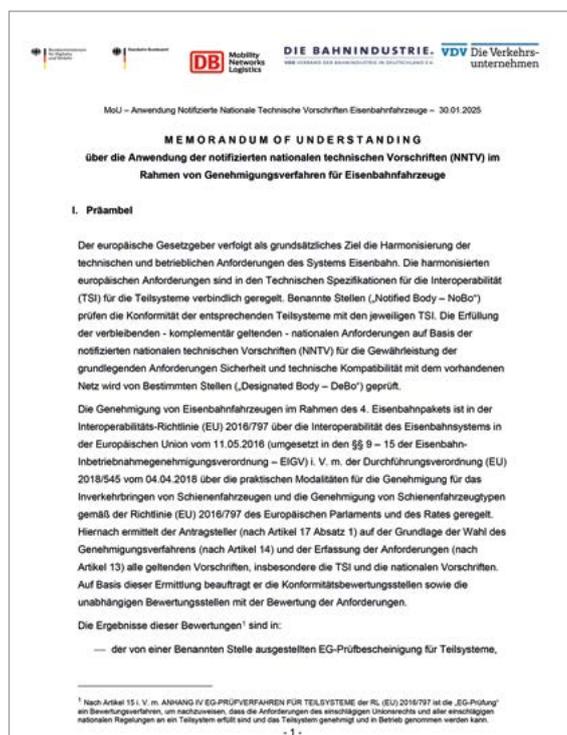
Bis dahin wird sich zeigen, inwieweit der Eisenbahnsektor diese Empfehlung annimmt. Der VDV wird sich im Lenkungskreis Fahrzeuge dafür einsetzen, dass Übergangsregelungen für neue oder geänderte NNTV für laufende Projekte möglichst unschädlich definiert werden.

Michael Sikorski

Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung

T 0221 57979-165

sikorski@vdv.de



Aus- und Weiterbildungsempfehlung für das technische Personal von Signal- und Zugsicherungsanlagen im Rahmen seiner verantwortungsvollen Tätigkeit

Herausforderungen anzunehmen und sich den neuen Techniken und Inhalten bei der Aus- und Weiterbildung im Bereich der Signal- und Zugsicherungstechnik zu stellen bedeutet, die Zukunft aktiv mitzugestalten. Neben den immer komplexer werdenden Tätigkeiten im Bereich der elektrischen und elektronischen Komponenten wie z. B. der Netzwerktechnik in modernen Stellwerken und Fahrsignalanlagen findet jetzt auch der „Fachspezialist Weichenmechanik“ eine Berücksichtigung in der VDV-Schrift 352. Neue Inhalte wie die Tätigkeitsbeschreibung eines Fachausbilders bzw. einer Fachausbilderin und das Erstellen einer Prüfungsordnung gehören genauso zum Inhalt wie unter anderem das Thema Qualifikationserhalt.

Dieser überarbeitete VDV-Rahmenausbildungsplan dient als Leitfaden für die Spezialisierung von technischem Personal für Signal- und Zugsicherungsanlagen im BOStrab-Bereich. Aufgrund der hohen Verantwortung und speziellen Fachkenntnisse im Bereich der Signal- und Zugsicherungstechnik muss ein nachhaltiges und gleichbleibendes Niveau der Qualifizierung für signaltechnische Personale gewährleistet sein. Um das zu erreichen, ist eine auf das Unternehmen zugeschnittene Ausbildung im Bereich der Signal- und Zugsicherungstechnik notwendig. Diese VDV-Schrift dient daher als Orientierung und Hilfsmittel für die Aufstellung eines unternehmensspezifischen Ausbildungsplans, um die angehenden signaltechnischen Personale in den Verkehrsunternehmen fachspezifisch zu qualifizieren. Grundlage für die Einstufung des technischen Personals für Signal- und Zugsicherungsanlagen ist die „SIG RMI – Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen (EBO und BOStrab)“. Ausbildungsinhalte und Qualifikationen werden unternehmensspezifisch festgelegt. Es wird zwischen Weichenmechanikerinnen und Weichenmechanikern sowie signaltechnischem Personal unterschieden, wobei eine Vermischung der Aufgaben möglich ist. Alle Tätigkeiten und Ausbildungsmerkmale sind Empfehlungen und müssen unternehmensspezifisch definiert werden. Das technische Personal ist für die Sicherheit und Verfügbarkeit der Signal- und Zugsicherungsanlagen verantwortlich und benötigt eine besondere Ausbildung und Prüfung (B-Qualifikation und A-Qualifikation). Die technischen Personale sind Betriebsbedienstete im Sinne des § 10 BOStrab vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), der zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1410) geändert worden ist. Bei der Erstellung eines detaillierten Ausbildungsplans ist zu berücksichtigen, dass sowohl elektrische als auch mechanische Einrichtungen wesentliche Komponenten der Signal- und Zugsicherungsanlagen darstellen.

Herausforderungen auch in anderen Bereichen der Zugsicherungstechnik (FRMCS)

Neben dem Um- und Neubau von elektronischen oder digitalen Stellwerken ist vor allem das Thema Kommunikation zwischen Fahrzeug und Stellwerk ein wesentliches bei der modernen Zugsicherungstechnik.

Das FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) ist ein komplexes System mit vielen Komponenten und Schnittstellen. Die Integration in bestehende Bahninfrastrukturen erfordert sorgfältige Planung und Umsetzung. Die Sicherstellung der Interoperabilität zwischen verschiedenen Bahnnetzen und Zügen ist eine große Herausforderung, da Standards und Protokolle einheitlich definiert und umgesetzt werden müssen. Sicherheit und zuverlässige Kommunikation sind im Bahnverkehr entscheidend, und das FRMCS muss höchste Sicherheitsanforderungen erfüllen. Die Zuteilung und Nutzung des benötigten Frequenzspektrums ist ein komplexer Prozess, der eng mit den Regulierungsbehörden abgestimmt werden muss. Die Umstellung auf das FRMCS erfordert erhebliche Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugumrüstung sowie die Schulung und Qualifizierung von Personal. Die Umsetzung ist ein langwieriger Prozess, der genaue Planung und Koordination erfordert, um Verzögerungen und Kosten zu vermeiden. Einheitliche Standards und Normen sind notwendig, um Akzeptanz und Interoperabilität zu gewährleisten. Die Umstellung vom GSM-R auf das FRMCS erfordert eine sorgfältige Planung der Übergangsphase, um Betriebsstörungen zu vermeiden. Die Integration in bestehende Systeme muss nahtlos erfolgen und der langfristige Betrieb und die Wartung stellen hohe Anforderungen an Ersatzteile und Fachpersonal.

Udo Fritsch

Betriebliche Digitalisierung: Funktionale Sicherheit
T 0221 57979-134
fritsch@vdv.de

E-Tretroller und ihre (Nicht-)Mitnahme in Bussen und Bahnen

E-Tretroller ergänzen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Brände von Akkus dieser Roller in Nahverkehrsfahrzeugen im europäischen Ausland haben die Diskussionen um eine Mitnahme dieser Geräte erneut angefacht. Der VDV empfiehlt den Verkehrsunternehmen, eine Risikobewertung für die Mitnahme von E-Tretrollern in ihren Fahrzeugen vorzunehmen. Erscheint das Risiko unvermeidbar, empfiehlt der VDV, E-Tretroller so lange von der Beförderung auszuschließen, bis die Sicherheitsmängel der Akkus durch geeignete Zulassungsverfahren behoben sind.

In der Einführung neuer Techniken liegen Chancen und Risiken mitunter dicht beieinander – beispielhaft bei neuartigen Kleinstfahrzeugen mit elektrischem Antrieb. Von diesen Fahrzeugen sind inzwischen verschiedene Bauformen erhältlich – darunter auch Tretroller. E-Tretroller mit elektrischem Antrieb dürfen von Personen ab 14 Jahren im öffentlichen Straßenverkehr benutzt werden.

So nützlich E-Tretroller im Alltag für das kraftsparende Überwinden kurzer Strecken auch sein mögen, so gefährdend können sie in bestimmten Situationen werden. Denn für die Sicherheit dieser Kleinstfahrzeuge ist, neben ihrer Herstellung, vor allem ihre Verwendung im Verkehr entscheidend. Damit die Fahrzeuge in allen betrieblichen Umständen, bei jedem Wetter und auch bei außergewöhnlichen Belastungen (Stürze, Unfälle, Überlast) weiter sicher betrieben werden können, müssen sie für derartige Anwendungen und Belastungen ausgelegt und auch entsprechend geprüft sein.

Dies ist jedoch bei etlichen Produkten von E-Tretrollern nicht der Fall. Das gefährdende Potenzial liegt besonders in der häufig verwendeten Bauart der Energiespeicher (Lithium-Ionen-Akkumulatoren) und der Möglichkeit einer unkontrollierten chemischen Kettenreaktion ("thermal runaway") von Zellen durch äußere Einwirkung oder Fertigungsfehler. Ein solcher "thermal runaway" kann zum „Durchzündn“ der Zellen und sogar zur Explosion des gesamten Akkus führen. In London, Barcelona und Madrid ist es bereits zu solchen "thermal runaways" gekommen – in U-Bahn-Fahrzeugen. Unzählige weitere Fälle sind u. a. auch in Wohnhäusern aufgetreten.

Der Betriebsausschuss des VDV empfiehlt daher den Verkehrsunternehmen, eine Bewertung des Risikos und fallweise ein Verbot der Mitnahme von E-Scootern in den Verkehrsmitteln vorzunehmen. Die Wahrscheinlichkeit solcher "thermal runaways" ist zwar gering – das mögliche Schadensausmaß, besonders in geschlossenen Räumen, ist jedoch immens durch die thermische Reaktion an sich, den nachfolgenden Brand und durch die Freisetzung gesundheitsschädlicher Rauchgase.

Von besonderem Einfluss sind hier die fahrzeugseitigen Möglichkeiten zur Entfluchtung, die bauartbedingt erschwert sein können.

Die Empfehlung zum Verbot der Mitnahme richtet sich an die betrieblich Verantwortlichen in den Verkehrsunternehmen – also Vorstände, Geschäftsführung, Verkehrsleitung und Betriebsleitung.

Aus Sicht des VDV ist es nun geboten, die technischen Anforderungen an E-Tretroller auch für einen Gebrauch in geschlossenen Räumen, wie den Fahrzeugen des ÖV, anzupassen. Hierzu müssen bestehende Normen zur Prüfung von Akkus (DIN 50604-1) rechtsverbindlich zur Zulassung der Akkus für den Einsatz in E-Tretrollern herangezogen werden.

Das Bundesverkehrsministerium ist aufgefordert, rechtsverbindliche Zulassungsprozesse einzuführen, die geeignet sind, Randbedingungen und Einsatzzwecke in nutzungorientierte Zulassungs- und Prüfverfahren umzusetzen. Im Ergebnis sollen E-Tretroller mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) oder einer Einzelbetriebserlaubnis (EBE) technisch und rechtlich sicher am Straßenverkehr teilnehmen und, als wesentliche Anforderung, auch sicher in ÖV-Fahrzeugen transportiert werden können.

Die anstehende Novelle der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) soll Rechtssicherheit schaffen – für Hersteller, Betreiber und nicht zuletzt für die Nutzerinnen und Nutzer dieser Fahrzeuge.

Reinhold Schröter

Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin

T 0221 57979-136

schroeter@vdv.de

Linien- und Bedarfsverkehre in der Region: integriert, datenbasiert, effizient

Digitale Technologien und veränderte gesellschaftliche Ansprüche erfordern ein Nachsteuern des Nahverkehrs. Ein wichtiger Baustein dieses Wandels ist der On-Demand-Verkehr in der Region. Doch wie lassen sich diese modernen, digital geprägten Ansätze wirtschaftlich in den Nahverkehr integrieren? Die VDV-Arbeitsgruppe „Multimodale Mobilität“ des Allgemeinen Ausschusses für „Planung und Klimaschutz“ fasst dazu Erkenntnisse zu integrierten ÖPNV-Gesamtkonzepten und Bedarfsverkehren zusammen.

Integriertes Mobilitätsangebot in der Region

Der VDV-Koordinierungskreis „Ländliche Räume“ hat ein Positionspapier mit dem Titel „Zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum“ entwickelt, das sechs zentrale Schritte für ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot in ländlichen Gebieten formuliert. Es enthält zudem konkrete Vorschläge für eine verlässliche investive und konsumtive Finanzierung des ÖPNV in ländlichen Regionen aus öffentlichen Mitteln.

Ein weiterer Schwerpunkt der Verbandsarbeit ist die Entwicklung eines praxisorientierten Leitfadens, der eine ganzheitliche Betrachtung von Linien- und Bedarfsverkehren ermöglicht. Diese Aufgabe hat die VDV-Arbeitsgruppe „Multimodale Mobilität“ übernommen und vielfältige Ergebnisse erarbeitet.

Herausforderungen und Lösungsansätze

Aktuell liegt der Fokus in vielen ländlichen Regionen stark auf dem Schülerverkehr und auf den Berufspendlerinnen und Berufspendlern, was die Mobilitätsbedürfnisse anderer Bevölkerungsgruppen einschränken kann. Es braucht eine Initiative für einen integrierten regionalen ÖPNV, wobei drei Säulen im planerischen Fokus stehen sollten:

- Neuausrichtung der Planung: Öffentliche Mobilität muss zusammen mit Raum- und Standortplanung gedacht werden, um eine wirtschaftliche und ressourceneffiziente ÖPNV-Erreichbarkeit zu gewährleisten.
- Verbesserung des Leistungsangebots: Ein flächendeckender Taktverkehr kombiniert mit Bedarfsverkehren wie On-Demand-Angeboten schafft ein attraktives Verkehrsangebot. Ergänzend sorgen integrierte Fahrpläne mit abgestimmten Takt- und Anschlusszeiten für eine verlässliche Mobilität.
- Digitalisierung: Der Ausbau von schnellem Internet und WLAN in Verbindung mit Echtzeitinformationen sowie die digitale Analyse vorhandener Daten und Nachfrageprognosen verbessern die Servicequalität.

Bedarfsverkehre als integrativer Bestandteil

Die Kombination von Linien- und Bedarfsverkehren ist noch nicht optimal auf flexible und

effiziente Mobilität abgestimmt, sodass Potenzial für Verbesserungen durch die Weiterentwicklung differenzierter Bedienformen besteht. Digitalisierung und Algorithmen spielen eine Schlüsselrolle, da sie Fahrgastströme analysieren und integrierte Angebote optimieren können. Bedarfsverkehre können gezielt ergänzend eingesetzt werden, um Mobilitätslücken zu schließen, die Servicequalität zu erhöhen oder bei geringer Nachfrage den Linienverkehr bedarfsgerechter zu ergänzen. Angebote wie On-Demand-Verkehre, auch Anruf-Sammeltaxis oder Taxibusse ergänzen den Linienverkehr dort, wo dieser an Effizienzgrenzen stößt, etwa bei geringer Nachfrage oder in Randzeiten. Wichtig bleibt jedoch, eine Balance zwischen Aufwand und Ertrag zu finden, ohne dass der Nahverkehr jede noch so geringe Nachfrage abdecken muss.

Grundprinzipien eines differenzierten Angebots

Die Gestaltung des ÖPNV erfordert in der Region eine Kombination aus Wettbewerbsfähigkeit, integrierter Planung und lokal optimierten Lösungen:

- Wettbewerbsfähigkeit: Um wettbewerbsfähig zu sein, sollte die Fahrzeit im ÖPNV nach Möglichkeit nicht länger als das 1,5-Fache einer Autofahrt betragen – eine große Herausforderung, um auch Wahlfreiheit zu gewinnen.
- Hierarchisierung: Die integrierte Planung der differenzierten Bedienung erfolgt von übergeordneten Hauptachsen bis hin zu lokal angepassten Lösungen.
- Regelmäßiges Grundangebot: Linienverkehr mit vertaktetem Grundangebot und einem ergänzenden Bedarfsverkehr sichert eine verlässliche Mobilität.
- Lokal optimierte Lösungen: Kleinbusse, Ortslinien und Bedarfsverkehre werden abhängig von den örtlichen Gegebenheiten eingesetzt. Ergänzend können u. a. auch Bürgerbusse, Fahrradvermietungs-systeme oder Park-and-Ride-Angebote integriert werden.

Hauptachsen als Rückgrat des Systems

Bei On-Demand-Lösungen ist es entscheidend, die Effizienz des Gesamtsystems zu steigern. Trotz aller Innovationen bleibt der klassische Busverkehr das unverzichtbare Rückgrat des integrierten

Verkehrssystemen. Verbesserungen auf den Hauptachsen, wie höhere Taktfrequenzen oder Schnellbuslinien, sorgen für eine gestärkte Basis. On-Demand-Dienste übernehmen hierbei regelmäßig die Rolle von Zubringern, um kleinräumige Erschließungen zu gewährleisten, wo klassische Angebote unwirtschaftlich oder aufgrund der Rahmenbedingungen überhaupt nicht möglich sind.

Zielgrößen und wirtschaftliche Aspekte

Die Integration von Linien- und Bedarfsverkehren muss anhand klar definierter Kennzahlen gesteuert werden, um den Erfolg zu messen und die Wirtschaftlichkeit zu sichern – die vorhandenen Finanzmittel müssen so effizient wie eben möglich eingesetzt werden. Die wichtigsten Kennzahlen zur Steuerung beinhalten u. a. die Wirtschaftlichkeit, Fahrgastperspektive und Servicequalität. Die Kennzahlen müssen sicherstellen, dass für die Fahrgäste ein qualitätsorientiertes, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares ÖPNV-Angebot dargestellt wird.

Beauskunftung des On-Demand-Verkehrs

Damit On-Demand-Verkehre in einem integrierten System ihr Potenzial voll entfalten können, müssen sie genauso klar und transparent wie herkömmliche Verkehrsmittel kommuniziert werden. Kundinnen und Kunden brauchen verlässliche Informationen zu Verfügbarkeit, Kosten und Anbindung an andere Verkehrsmittel. Die Integration in Auskunftssysteme wie Apps oder Fahrplanaushänge sowie eine intuitive Darstellung des Routing- und Buchungssystems sind dabei essenziell. Grundlegend ist dabei auch die nahtlose Integration der Wegeketten. On-Demand-Systeme müssen durch algorithmengesteuerte Zuverlässigkeit gewährleisten, dass Anschlusspunkte sicher erreicht werden.

Umsetzung und Finanzierung

On-Demand-Verkehre gelten als modern und attraktiv und finden daher häufig politische Zustimmung. Dennoch erfordert ihre Umsetzung intensive Überzeugungsarbeit bei Entscheiderinnen und Entscheidern, um die notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen. Verkehrsverbünde und Aufgabenträger sind gefordert, neue Finanzierungsquellen für eine Regelfinanzierung zu finden. Dabei können funktionale Ausschreibungen den Anbietern die Flexibilität bieten, Mobilitätsbedürfnisse optimal und effizient trotz eines beschränkten Budgets abzubilden. Gleichzeitig müssen Nahverkehrspläne regelmäßig überprüft und flexibel an sich verändernde Anforderungen angepasst werden.

Mut zur Anwendung – offene Fragen klären

Es bestehen weiterhin Fragen, insbesondere bezüglich der Bewertung und Vergabe bei integrierten Ausschreibungen. Die Entscheidung, welches Angebot den Zuschlag erhält, ist komplex, vor allem bei funktionalen Ausschreibungen, da

unterschiedliche Konzepte verglichen werden müssen, deren Markterfolg unsicher ist. Eine zusätzliche Herausforderung ist die Entwicklung eines „lernenden“ Systems, das sich dynamisch an veränderte Bedingungen anpasst, da Erfahrungswerte kaum verallgemeinerbar sind. Jede Region erfordert eine eigene Betrachtung, geprägt von Rahmenbedingungen wie dem Schülerverkehr. In einigen Einsatzbereichen bleibt es im Voraus schwer einzuschätzen, ob ein innerörtlicher Linienverkehr im Stundentakt oder ein On-Demand-Angebot eine bessere Servicequalität gewährleistet. Externe Beratung und integrierte Gesamtkonzepte erleichtern die Einführung solcher Systeme, einschließlich notwendiger Anpassungsphasen.

Ausblick

Eine integrierte Planung steigert nicht nur die Effizienz, sondern auch die Servicequalität des ÖPNV. Dafür sind Voraussetzungen zu erfüllen: ausreichende Nutzungsdichte, gerechte Einnahmeverteilungen, flexible Nahverkehrspläne und nachhaltige Finanzierungsmodelle. Diese bilden die Grundlage für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem. On-Demand-Angebote sind dabei keineswegs ein Luxus, sondern eine Ergänzung, um Ineffizienzen gezielt auszugleichen – vorausgesetzt, sie werden sorgfältig geplant und effizient gesteuert. Entscheidend sind die Kosten pro Fahrgast, eingebettet in eine Mischkalkulation innerhalb eines integrierten Systems, das den Linienverkehr ergänzt, nicht mit diesem konkurriert. Jede Bedienungsform sollte in ihrem optimalen Einsatzbereich genutzt werden, wobei ein Balanceakt erforderlich ist, um Mobilitätsbedürfnisse und wirtschaftliche Zwänge zu vereinen.

Die VDV-Arbeitsgruppe „Multimodale Mobilität“ hat durch Austausch und Expertise eine Grundlage für eine pragmatische Vorgehensweise geschaffen. Der praxisorientierte Leitfaden mit dem Titel „Linien- und Bedarfsverkehre in der Region: integriert, datenbasiert, effizient“ zeigt lokalen Akteuren wie Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen konkrete Wege auf, wie integrierte Mobilität gestaltet werden kann. Er macht deutlich: Die Herausforderungen sind groß, doch die Chancen überwiegen.

Dr. Volker Deutsch

Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement

T 0221 57979-130

deutsch@vdv.de

VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen bleiben für die Mitgliedsunternehmen essenzielle Handlungsleitfäden und Plattformen für den Austausch von Wissen und Best Practice.

Eisenbahnen

Die VDV-Schrift 612 „Oberbau Richtlinien für nicht-bundeseigene Eisenbahnen“ (Ob-Ri NE) wird fortgeschrieben. Im Unterausschuss Fahrbahn (UA 1) des ATEI gingen Ende des Jahres 2024 weitere Ergänzungen zur Aktualisierung des Weichenhandbuches ein, die in der Arbeitsgruppe zu diskutieren sind. Die Arbeiten an einer VDV-Schrift für die Erstellung und Instandhaltung von Erdbauwerken („Erd-NE“) haben begonnen.

Im Fokus des Unterausschusses Recht und Umwelt (UA 2) blieb auch im Jahr 2025 die Erstellung einer NE-Kreuzungsrichtlinie für alle betreffenden Gewerke (insb. Wasser, Strom, Gas und Telekom). Turnusmäßig überprüft wurde die VDV-Mitteilung 6605 „Leitlinien zum Pflanzenschutz bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen“.

Unter Führung des ATEI wurde eine ausschussübergreifende Arbeitsgruppe der Infrastrukturen zur Migrationsphase der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) gegründet. Es gilt, Herausforderungen für die NE-Infrastrukturen, Anschlussbahnen, Serviceeinrichtungen, Häfen und Werksbahnen im Zusammenhang mit der Migrationsphase der DAK zu erkennen, zu adressieren und Lösungsansätze zu erarbeiten.

Straßenbahnen

Im Zuge der nationalen Normung von städtischen Schienenbahnen wird die VDV-Schrift 600 „Oberbau-Richtlinien und -Zusatzrichtlinien für Bahnen im Geltungsbereich der BOStrab“ überprüft. In der Übergangsphase zwischen der Einführung neuer Normen (u. a. DIN 5644-x, EN 17636) und der angedachten Außerkraftsetzung von Technischen Regeln sind etwaige Verständnislücken auszumaachen, um ggf. gegensteuern zu können.

Im Frühjahr 2025 sollen folgende überarbeitete Schriften und Mitteilungen veröffentlicht werden:

- VDV-Schrift 605 „Leitfaden zur Aufstellung einer Dienstanweisung für den Anlagenverantwortlichen im Oberbau“
- VDV-Schrift 607 „Empfehlungen zur Aufstellung einer Dienstanweisung für die Bauüberwachung und Bauabwicklung auf Gleisbaustellen“
- VDV-Mitteilung 6200 „Restnutzungsdauer von Stahlbrücken“

Eine turnusmäßige Überprüfung der VDV-Mitteilung 6204 „Parameter für den Vergleich der Organisation der Instandhaltung der baulichen

Infrastruktur bei Nahverkehrsunternehmen für U-Bahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen“ ergab keinen Anpassungsbedarf.

Ende des Jahres 2024 haben sich Arbeitsgruppen in den Unterausschüssen Fahrweg (UA 1) sowie Bauwerke, Bauwirtschaft und Umweltfragen im Bahnbau (UA 2) gebildet, um folgende VDV-Mitteilungen zu prüfen und ggf. zu überarbeiten:

- 6000 „Einsatz von Stadtbahn-Fahrzeugen im Mischbetrieb nach BOStrab und EBO“ (UA 1)
- 6003 „Instandhaltung und Erneuerung von Brückenbauwerken bei Bahnen des ÖPNV und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (UA 2)
- 6201 „Untergießen von Schienen“ (UA 1)
- 6205 „Organisation von Bereitschaftsdiensten für die bauliche Infrastruktur“ (UA 2)
- 6206 „Reinigung von Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV“ (UA 2)

Darüber hinaus wurde eine Studie zur Eindämmungsmöglichkeit von Treibhausgasen (THG) im Tunnelbau abgeschlossen.

Normung und Verwaltung

Der Bereich Bahnbau des VDV setzt sich dafür ein, dass in Normen die Anforderungen an Werkstoffe und an deren Prüfung für die Industrie, Prüfinstitute und Infrastrukturbetreiber anwendbar definiert werden – wenn möglich auf nationaler Ebene (DIN) und wenn gefordert auch auf europäischer oder gar internationaler Ebene (EN, ISO).

Die Arbeiten an der nationalen Normung von städtischen Schienenbahnen stehen kurz vor dem Abschluss: Zu bearbeiten sind noch die Anforderungen an die Spurführung in der DIN 5644-2 sowie die an den Lichtraum in der DIN 5645.

Weiterhin setzt sich der VDV dafür ein, dass politische und wirtschaftliche Vorgaben in Deutschland und Europa mit den Zielen seiner Mitgliedsunternehmen so vereinbar wie möglich bleiben. Im zurückliegenden Jahr betraf das neben empfindlichen Einsparmaßnahmen bei Infrastrukturprojekten auch Gesetzentwürfe (Hochwasserschutzgesetz, Bundeswaldgesetz) mit zusätzlichem Aufwand für Infrastrukturunternehmen.

Peter Schollmeier / Andreas Beck

Bahnbau

T 0221 57979-137

beck@vdv.de

Sicherheit betrieblicher Anlagen

Der Verwaltungsrat TRAM und der Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI) gründen den Unterausschuss „Sicherheit betrieblicher Anlagen“ (SBA). Dieser unterstützt spartenübergreifend die Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen in den Bereichen der IT-Sicherheit und der physischen Resilienz betrieblicher Anlagen.

IT-Sicherheit ist spätestens seit den Cybersecurity-Angriffen auf Kommunen und Verkehrsunternehmen im Fokus der Öffentlichkeit. Die Informationssicherheit kritischer Infrastrukturen (KRITIS) unterliegt seit 2015 dem IT-Sicherheitsgesetz und der Verordnung BSI-KritisV des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI). Die Anforderungen werden kontinuierlich weiterentwickelt und aktuell wird die europäische Regulierung NIS-2 in deutsches Recht umgesetzt, wodurch nun weitere Unternehmen unter das Gesetz fallen.

Im Jahr 2025 werden durch das KRITIS-Dachgesetz die Vorgaben durch Anforderungen an die physische Resilienz ergänzt und durch eine zukünftig gemeinsame Kritis-Verordnung reguliert.

Neben den gesetzlichen Vorgaben werden von den Technischen Aufsichtsbehörden immer öfter zusätzliche Anforderungen an den IT-Schutz von Fahrzeugen und elektrischen Anlagen gestellt. Diese Anforderungen sind dabei nicht auf KRITIS-Betreiber beschränkt.

VDV begleitet aktiv den Gesetzgebungsprozess

Die ausschussübergreifende Arbeitsgruppe AG IT-SiG im ATI unterstützt seit 2015 die Aktivitäten zum Schutz von KRITIS, erarbeitet die Empfehlungen für KRITIS-Betreiber:

VDV-Schrift 440 „Branchenanforderungen an die IT-Sicherheit – ÖPNV & Schienenverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)“ sowie die VDV-Mitteilung 4400 „Maßnahmenkatalog zur VDV-Schrift 440 – Maßnahmen für personelle, organisatorische und bauliche/physische Sicherheit sowie branchenspezifische Technik“ und die VDV-Mitteilung 4401 „Die VDV-Schrift 440 und VDV-Mitteilung 4400 in der Anwendung – Hinweise zur Nutzung der VDV 440 & VDV 4400 für die Prüfung nach §8a BSIG“ und begleitet den Gesetzgebungsprozess.

Mitglieder der AG IT-SiG, des ATI und VDV-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter engagieren sich intensiv in der Organisation UP KRITIS des BSI und des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) und besetzen dort wichtige Positionen in den branchenrelevanten Gremien.

Gründung des Unterausschusses SBA

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung von Sicherheitsaspekten für Unternehmen und deren technische Anlagen sahen der Verwaltungsrat TRAM und der ATI die Notwendigkeit, die Aktivitäten der AG IT-SiG zu erweitern und durch die Gründung des Unterausschusses „Sicherheit betrieblicher Anlagen“ im VDV zu verstetigen und zu institutionalisieren.

Der UA SBA setzt sich spartenübergreifend aus interessierten Fachleuten der verschiedenen Fachbereiche und Fachausschüsse des VDV zusammen. Er nimmt folgende Aufgaben wahr:

- kontinuierliche fachliche Begleitung der Gesetzgebung (KRITIS-Dach- und IT-Sicherheitsgesetz, zugehörige Verordnungen KritisV),
- abgestimmte koordinierte Mitarbeit im UP KRITIS,
- Erarbeitung von Empfehlungen und Handreichungen für Verkehrsunternehmen für die Bereiche des informationstechnischen und physischen Schutzes von KRITIS, Betriebstechnik (OT) und IT,
- Erarbeitung und Organisation von Schulungsprogrammen,
- Information der VDV-Mitglieder und die Organisation eines direkten Austauschs interessierter Mitglieder über MS Teams.

Die Gründungssitzung fand am 5. Februar 2025 in Hamburg statt.

Im Vorfeld wurde bereits mit der Arbeit an den Schulungsprogrammen begonnen und ein erstes Seminar zum Thema „IT-Sicherheit für Verkehrsunternehmen – Grundlagen und IT-Sicherheitsmanagement-Systeme ISMS in der Praxis“ entwickelt. Die von der VDV-Akademie organisierte Veranstaltung fand erstmals vom 20. bis 22.01.2025 statt und wurde aufgrund der großen Resonanz vom 05. bis 07.03.2025 erneut angeboten.

Berthold Radermacher

Telematik, Informations- und Kommunikationstechnik

T 0221 57979-141

radermacher@vdv.de

Verfügbarkeit von Daten – Lebenselixier der Digitalisierung

Das Bild von Daten als dem „Gold des 21. Jahrhunderts“ hat vielerorts und in vielen Organisationen den Umgang mit Daten in den vergangenen Jahren nachhaltig geprägt. Mit dem Wissen jedoch, dass ohne die freie Verfügbarkeit und den Zugriff auf Daten viele Werkzeuge zur Prozessoptimierung bzw. Automatisierung und damit zur Effizienzsteigerung nicht funktionieren werden, erscheint das Bild von Daten als dem „Wasser des 21. Jahrhunderts“ zunehmend zutreffender.

Zugang zu Daten

Mit dem Inkrafttreten des European Data Acts am 11. Januar 2024 wurden grundsätzliche Rahmenbedingungen geschaffen, um in unterschiedlichen Lebensbereichen Daten vermehrt und besser nutzen zu können. Geregelt wird hierbei insbesondere der Zugang zu Daten aus sogenannten vernetzten Geräten. Eine wesentliche Folge des Data Acts ist, dass ab dem 12. September 2025 den Nutzerinnen und Nutzern solcher vernetzten Geräte die von diesen Geräten produzierten Daten unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden müssen.

Damit werden vor allem Sensordaten bzw. einfache Daten, die bisher überhaupt nicht oder nur gegen Gebühren verfügbar waren, für einen breiten Nutzerkreis und damit auch für die Verkehrsunternehmen einfacher zugänglich und können als Grundlage für Digitalisierungsvorhaben genutzt werden. Der Data Act unterstützt daher die eingangs erwähnte Akzentverschiebung vom Luxusgut zum Lebenselixier im Umgang mit Daten sehr wirkungsvoll.

Daten aus unterschiedlichen Domänen

Dadurch, dass der Data Act allgemein von „vernetzten Geräten“ spricht, sind nicht nur Daten aus einzelnen spezifischen Domänen wie bspw. Infrastruktur oder Fahrzeugen betroffen, sondern alle Bereiche, in denen innerhalb eines Verkehrsunternehmens solche vernetzten Geräte zum Einsatz kommen.

Da sich die durch Digitalisierungsmaßnahmen erhofften Effizienzsteigerungen oftmals durch Synergien über verschiedene Unternehmensbereiche hinweg ergeben, räumt der einfache Datenzugang ohne Domänenbeschränkung Hindernisse aus dem Weg, die sich in der Vergangenheit durch unterschiedliche Geschwindigkeiten in der Regulierung bei domänenübergreifenden Digitalisierungsanwendungen ergeben haben.

Standardisierte Bereitstellung von Daten

Der Data Act regelt allerdings weder das Format noch die Transportmechanismen, in denen die Daten zur Verfügung gestellt werden. Konkret bedeutet dies in einem ersten Schritt, dass die Daten zwar grundsätzlich zur Verfügung stehen, dass aber aus technischer Sicht im Prinzip für

jedes einzelne vernetzte Gerät eine eigenständige Schnittstelle zu implementieren ist. Mit jeder Anpassung der Datenformate aufseiten des Anbieters sind die Schnittstellenimplementierungen dann wiederum anzupassen. Da dieses Grundproblem nicht für Daten aus vernetzten Geräten besteht, engagiert sich der VDV seit vielen Jahren in Standardisierungsaktivitäten jeglicher Couleur. Durch die zunehmende Vernetzung zeigt sich aber auch hier die Herausforderung, dass die Standardisierung innerhalb einer bestimmten Domäne zwar sehr hilfreich ist, damit aber das Grundproblem bei einer domänenübergreifenden Nutzung der Daten fortbesteht.

Aktivitäten des VDV

Vor diesem Gesamthintergrund sieht der VDV seine bisherigen vorausschauenden Aktivitäten sowohl hinsichtlich des Datenzugangs als auch einer domänenübergreifenden Standardisierung bestätigt.

Die VDV-Schrift 238 adressiert seit ihrer Veröffentlichung bereits, dass der Zugang zu Daten für die Verkehrsunternehmen so zu regeln ist, dass diese Daten kein extra zu bezahlendes Luxusgut sind, sondern eine (über-)lebenswichtige Grundlage.

Die Aktivitäten im Rahmen des „Internets of Mobility“ (veröffentlicht im Rahmen der VDV-Schriftenreihe 435) liefern einerseits grundlegende Konzepte für eine domänenübergreifende Datenbereitstellung und -nutzung und gleichermaßen Datenmodelle, die einen einfachen und standardisierten Datenaustausch ermöglichen werden.

Dirk Weißer

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

Beratung bei der Planung von Betriebshöfen und Werkstätten

Der VDV-Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW) unterstützt im Rahmen seiner Tätigkeit im Verband bauwillige Verkehrsunternehmen bei der Planung von Betriebshöfen und Werkstätten mit dem Ziel, Abläufe zu verbessern und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Ziele der Bauberatung des BuW

Der VDV-Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten (BuW) hat die Aufgabe übernommen, bauwillige Verkehrsunternehmen bei der Planung von Betriebshöfen und Werkstätten (Neu- und Umbau) fachlich zu beraten. Dies gilt auch bei Bauvorhaben, die nicht nach dem GVFG gefördert werden. Dabei beschränkt sich der Ausschuss bei der Beurteilung der Bauvorhaben auf Grundlage der eingereichten betrieblichen Anforderungen auf wesentliche Fragen der Konzeptplanung, auf günstige Funktionsabläufe und Gesichtspunkte des Arbeitsschutzes und der hieraus resultierenden Arbeitsbedingungen. Dies führt in der Konsequenz zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit durch geringere betriebliche Folgekosten.

Zielsetzung des Ausschusses ist es, eine ganzheitliche Beratung über die betrieblichen und organisatorischen Handlungsfelder für den Betreiber durchzuführen – dies unter dem Motto „von Betreibern für Betreiber“.

Im Bundesland Baden-Württemberg wird die Stellungnahme der Bauberatung durch den VDV vom Fördergeber zur Gewährung von Fördermitteln gefordert.

Ablauf der Bauberatung

Notwendig ist eine frühzeitige Einbeziehung des Fachausschusses. Dies sollte bereits in der Planungsphase erfolgen, in der bereits Anregungen und Empfehlungen diskutiert werden und im Planungskonzept Berücksichtigung finden können. Zur Vorbereitung der Beratungsgespräche, die üblicherweise mit der Vorstellung des Bauvorhabens durch das planende Verkehrsunternehmen im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Ausschusssitzungen des BuW beginnen, ist es notwendig, dass aussagefähige Planungsunterlagen bereitgestellt werden können. Der Termin für die nächste Sitzung des BuW kann direkt beim Fachbereichsleiter bzw. bei der Fachbereichsleiterin erfragt werden. In diesem Zug kann die Vorstellung des Bauvorhabens auf die Tagesordnung der Sitzung genommen werden.

Wie setzt sich das Beraterteam zusammen?

Das Beraterteam besteht aus Freiwilligen aus dem Kreis der Mitglieder des BuW, die im Rahmen einer Sitzung des Fachausschusses gefunden werden. Im

Normalfall nimmt ein Fachmann bzw. eine Fachfrau der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) teil. Dadurch wird die Einhaltung der Anforderungen an die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz sichergestellt. Des Weiteren bringen sich Fachleute aus Verkehrsunternehmen mit ähnlichen Bauvorhaben und Erfahrungen im jeweiligen Verkehrssystem im Beraterteam ein. Die Betreuung der Bauberatung erfolgt durch den Fachbereichsleiter bzw. durch die Fachbereichsleiterin des BuW. Zu den Aufgaben des Fachbereichsleiters bzw. der Fachbereichsleiterin zählen hierbei die Terminfindung, die Organisation der Besuche beim bauwilligen Verkehrsunternehmen und die Videokonferenzen sowie die Erstellung der Stellungnahme zur Bauberatung mit Abstimmung im Beraterteam. Seitens des Verkehrsunternehmens nehmen Vertreterinnen und Vertreter der Bauabteilung, Planerinnen und Planer, Architektinnen und Architekten und die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer der Gebäude teil.

Welche Hilfestellungen können gegeben werden?

Im Zuge der Beratungen wird immer wieder festgestellt, dass die Platzverhältnisse bei den vorgestellten Bauvorhaben meist beengt sind. Oftmals werden daher Verkehrs- und Rettungswege zu schmal geplant. Dies gilt insbesondere für die Verkehrswege in Abstellanlagen zwischen E-Bussen, die seitlich über Stecker geladen werden. Oftmals werden auch wertvolle Hinweise zur Gestaltung neuer Arbeitsplätze wie z. B. von Dacharbeitsplätzen für Busse mit alternativen Antrieben und zur Optimierung von Prozessen und Verfahren gegeben.

Was kostet die Bauberatung?

Die Bauberatung steht als kostenlose Leistung des BuW-Fachausschusses allen VDV-Mitgliedsunternehmen zur Verfügung. Im Rahmen der Beratung ist der BuW-Fachausschuss unterstützend tätig und bringt seine Erfahrungswerte ein, übernimmt jedoch keine Haftung für die Ausführung sowie für Fehlplanungen, auch nicht für solche, die möglicherweise bei der Beratung übersehen wurden.

Wolfgang Reitmeier

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

Aktuelle Auswirkungen der Schadstoffnorm Euro 7

Das Inkrafttreten der Schadstoffnorm Euro 7 hat einen direkten Einfluss auf Planung und Baubeginn der Infrastruktur für emissionsfreie Stadtbusse und deren Beschaffung.

Im Jahr 2024 kam es zum Abschluss zweier Gesetzesregelungen der Europäischen Union für die ÖPNV-Branche: die Schadstoffnorm Euro 7 und die CO₂-Flottengrenzwertnormierung für schwere Nutzfahrzeuge.

Schadstoffnorm Euro 7:

Am 8. Mai 2024 wurde die Schadstoffnorm Euro 7 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Seit dem 28. Mai 2024 ist sie in Kraft. Für neue Typen von Bussen gilt die neue Schadstoffnorm 48 Monate und für die Zulassung neuer Busse 60 Monate nach Inkrafttreten. Somit sind Busse mit Euro-6-Motoren nur noch bis zum 27. Mai 2029 zulassungsfähig!

Standpunkt der Hersteller:

Seitens der Fahrzeughersteller gibt es die klaren Aussagen, dass es keinen Euro-7-Verbrennungsmotor in den Stadtbussen geben wird. Ursächlich hierfür kann sein, dass ab 1. Januar 2030 bis 31. Dezember 2034 Stadtbusse ohnehin nur einen Marktanteil von 10 Prozent haben dürfen, was eine Refinanzierung der notwendigen Entwicklungskosten für die Integration der Euro-7-Verbrennungsmotoren auf eine sehr geringe Anzahl von Fahrzeugen verteilen wird und die Fahrzeugpreise überproportional erhöhen würde. Auch bei Überlandbussen scheint der Ansatz des Verzichts auf den Euro-7-Verbrennungsmotor Anwendung zu finden.

Auswirkungen:

Zwar ist in der CO₂-Flottengrenzwertnormierung die Verpflichtung von 90 bzw. 100 Prozent emissionsfreien Stadtbussen, d. h. Bussen, die einen maximalen CO₂-Ausstoß von 1 g/Pkm aufweisen, erst ab dem 1. Januar 2030 bzw. 2035 festgeschrieben, wenn jedoch keine Fahrzeuge am Markt erhältlich sind, dann ist die 100-Prozent-Vorgabe faktisch vorgezogen. Somit müssen auch die infrastrukturellen Voraussetzungen in den Betriebsstätten bereits zuvor geschaffen werden. Dabei geht es nicht nur um die reine bauliche Errichtung der Infrastruktur (beispielsweise Trafostationen oder Ladepunkte), sondern auch um die Prozesse der Planung und Finanzierung. Die dafür notwendige Zeit muss Berücksichtigung finden. Gleichfalls benötigen die notwendigen Netzanschlüsse einen zeitlichen Vorlauf. Besonders im ländlichen Raum, wo ggf. auch emissionsfreie Überlandbusse zum Einsatz kommen könnten, ist die Versorgung der Betriebsstätten mit ausreichend elektrischer Energie schwierig und verlangt einen noch längeren zeitlichen Vorlauf.

Es ist zu erwarten, dass – vor allem aus haushaltspolitischen Gründen und aufgrund fehlender Finanzierungen bzw. Förderungen – die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes bei einigen Verkehrsunternehmen nicht umgesetzt werden und es bis zum Mai 2029 zu einer verstärkten Beschaffung von Stadt-, ggf. auch Überlandbussen mit Verbrennungsmotoren kommen wird, womit der Markthochlauf der emissionsfreien Stadtbusse nicht nur eingebremst wird, sondern auch die klimapolitischen Ziele verfehlt werden. Die diesbezüglichen Zulassungszahlen des Jahres 2024 verzeichnen gegenüber dem Jahr 2023 bereits einen Rückgang.

Durch das frühe Datum im Jahr 2029 steht nun ein kurzer Zeitraum für die entsprechende Ertüchtigung der Busbetriebshöfe zur Verfügung. Damit einhergehend steht zu befürchten, dass es seitens der Industrie zu längeren Wartezeiten für die notwendigen Produkte kommen wird. Auch Fachfirmen zur Umsetzung aller notwendigen Maßnahmen werden in einem kurzen zeitlichen Abschnitt sehr stark benötigt, was einen Abzug aus anderen Bereichen möglich erscheinen lässt.

Schlussendlich sollte jedes Verkehrsunternehmen zeitnah Investitionen in die emissionsfreie Mobilität tätigen. Ohne eine feste finanzielle Unterstützung seitens des Bundes für die Infrastruktur wird dies aber kaum bis gar nicht zu schaffen sein. Und genau das sollte politisch der Weg sein: Die Transformation erfolgt zuerst im ÖV-Markt durch notwendige Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur/Energieversorgung. Anschließend folgen Überlandbusse und die Logistikbranche. Politisch finanziell unterstützt sowie mit Maß und Ziel kann die Transformation gelingen, ohne alle Beteiligten zu überfordern.

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

Nach dem Stichtag ist vor der Aufgabe – barrierefreier ÖPNV nach BOStrab

Der seit der Novellierung des PBefG 2013 verankerte Stichtag der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV liegt nunmehr 3 Jahre zurück und trotz eines jahrzehntelangen Wirkens sind noch nicht alle Systeme vollständig barrierefrei. Insbesondere im schienengebundenen Nahverkehr stellt der Kontext aus gewachsenen Infrastrukturen, langen Fahrzeuglebenszyklen und sich weiterentwickelnden Anforderungen an die Barrierefreiheit die Verkehrsunternehmen weiterhin vor Herausforderungen.

Der Bedarf eines barrierefreien ÖPNV wird auf jeden von uns zukommen. Auf einige früher, auf andere später. Mal wird es temporär sein, mal auf Dauer. Dabei sind die Alltagsprobleme der ÖPNV-Nutzung je nach Art der Mobilitätseinschränkung so unterschiedlich wie der Zeitpunkt und die Dauer.

Komplexe Anforderungen und Nutzen für alle

So wie das Feld der Mobilitätseinschränkungen im engeren und weiteren Sinne unterschiedlichste Anforderungen an das Verkehrssystem stellt, so bieten die zur Erfüllung erforderlichen Maßnahmen i. d. R. allen Fahrgästen Vorteile. Barrierefreie Fahrzeugeinstiege mit entsprechend gestalteten Auffangräumen erleichtern nicht nur rollstuhlnutzenden und gehbehinderten Menschen den Ein- und Ausstieg, sondern beschleunigen insgesamt den Fahrgastwechsel und führen somit zu stabileren Fahrzeugumläufen.

Gerade dieses Beispiel macht deutlich, dass viele Maßnahmen zur Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV nur im engen Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Infrastruktur zu realisieren sind. Besonders im schienengebundenen ÖPNV stellt dies die Verkehrsunternehmen vor dem Hintergrund langwieriger und kostenintensiver Bauzeiten, Fahrzeuglebenszyklen von über 30 Jahren und Anforderungen unterschiedlichster Interessenseigner vor beinahe unlösbare Herausforderungen. Hinzu kommt die Verortung der Finanzierungsverantwortung der Maßnahmen, die in Zeiten klammer Kassen die Zeitpläne zur Umsetzung verlängert. Städtebauliche Aspekte und Denkmalschutz sind weitere Argumente – bedauerlicherweise für die Betroffenen –, immer wieder Abweichungen von der barrierefreien Gestaltung in Nahverkehrsplänen festzuschreiben.

Einigung nach 6 Jahren in Sicht?

Die Schwierigkeit der Einigung auf einheitliche Anforderungen und Umsetzungsmöglichkeiten zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV zeigt sich ebenfalls auf europäischer Ebene. Auch nach einer sechsjährigen Bearbeitung der PRM-Normenreihe DIN EN 16584 – 16587 konnte noch keine finale Einigung erreicht werden. Die seit Mitte 2022

vorliegenden Normenentwürfe sollen nach mehrfacher Verlängerung der Bearbeitungsfristen und nun endlich vorliegender Einarbeitung aller Kommentare 2025 final veröffentlicht werden. Ein wesentlicher strittiger Punkt im Normungsgremium ist dabei die Anwendung der in Teilen vollbahnspezifischen Anforderungen auf den Bereich städtischer Bahnen. Hier sind weitere Bestrebungen der deutschen Spiegelgruppe geplant, diese Widersprüche aufzulösen.

Kommunikation und Beteiligung

Aber die zuvor genannten Hürden sollen nicht die bereits erreichten Erfolge in den Schatten stellen. So wurden ausnahmslos in allen Fahrzeugneubeschaffungsprojekten städtischer Bahnen, die eine frühzeitige Einbindung und den kontinuierlichen Dialog mit den Behindertenverbänden umgesetzt haben, durchdachte Lösungen zur barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge realisiert.

Ein Anwendungsleitfaden für Fahrzeuge

Die neu erstellte VDV-Schrift 158 „Kundenorientierter und barrierefreier ÖPNV – Betrieb nach BOStrab“ soll die Grundlagen der Barrierefreiheit auffrischen, die Weiterentwicklung der Anforderungen mit Blick auf die überarbeiteten deutschen und europäischen Normen darstellen, mögliche Lösungsansätze für die Fahrzeug-, Infrastrukturgestaltung und jeweiligen Schnittstellen aufzeigen sowie auf die vorhandenen Zielkonflikte eingehen, bei denen Kompromisse in Abstimmung mit den Aufgabenträgern, den zuständigen Behörden und weiteren Interessenverbänden zu finden sind.

Diese VDV-Schrift wird Mitte 2025 veröffentlicht werden.

Daniel Strohschneider

*Fahrzeuge städtischer
Schienenbahnen, Standardisierung*
T 0221 57979-162
strohschneider@vdv.de

Seilbahnen im urbanen Umfeld – Optionen, Einsatzbereiche und Randbedingungen

Seit einiger Zeit wird vermehrt über den Einsatz von Seilbahnen im urbanen Umfeld diskutiert. Mehrere Planungsverfahren wurden gestartet, die meisten werden jedoch aktuell nicht mehr weiterverfolgt. Eine Bestandsaufnahme.

Seilbahnen werden aktuell gerne als alternative Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme diskutiert. Gibt es in Deutschland keine Seilbahnen, die mit einem „normalen“ Fahrschein benutzt werden können? Doch! Es gibt sie – nur werden diese als Standseilbahn ausgeführten Systeme, wie z. B. in Stuttgart oder in Augustusburg, zumeist nicht als klassische Seilbahn wahrgenommen, obwohl davon in Deutschland eine durchaus beachtliche Anzahl existiert.

Was ist eine Seilbahn?

Darunter fallen alle seilgezogenen Systeme zum Personen- und Gütertransport. Landläufig werden darunter Luftseilbahnen mit hängenden Kabinen verstanden. Deshalb betrifft die weitere Erörterung nur noch diese Systeme. Da diese Bahnen über allem schweben, belegen sie auf dem Boden nur die relativ kleine Standfläche der Masten. Die „Endstationen“ beanspruchen zumeist erhebliche Flächen als klassischer Hochbau.

Die Folgezeit der Kabinen ist kurz, sodass eine Seilbahn als Stetigförderer angesehen werden kann, die Leistungsfähigkeit liegt mit 4 000 bis 5 000 Personen pro Richtung und Stunde in der Größenordnung einer Straßenbahn.

Die Vorzüge einer Seilbahn: Einer der größten Vorteile einer Seilbahn ist die problemlose Überwindung steiler oder anderweitig nicht passierbarer Gebiete, deshalb auch die große Verbreitung in bergigem Gelände. Die Fahrgastwechselzeiten sind kurz. Wird die Seilbahn als Punkt-zu-Punkt-Verbindung ausgelegt, führt dies zu einer großen möglichen Transportkapazität. Gerne wird der einfache Zustieg für Personen mit eingeschränkter Mobilität angeführt, des Weiteren ist der Personalbedarf gering.

Jedoch: Betrachten wir als Erstes die Erschließungswirkung. Nur als Punkt-zu-Punkt-Verbindung schafft die Seilbahn die hohe Beförderungskapazität, mit Zwischenstation(en) kommt es zu einem Einbruch bis zu 50 Prozent. Die Endstationen beherbergen die ganze (Antriebs-)Technik, sind deshalb voluminös und oft nur mit großen Anstrengungen in den vorhandenen Stadtraum zu integrieren. Dabei ist der Einstieg in die Kabine oft ein Einstieg in eine höhere Ebene, sodass eine Station Aufzüge, Rampen und andere „Zugangshilfen“ benötigt – ähnlich einer U-Bahn.

In einem existierenden ÖPNV-System sind kurze Umsteigebeziehungen oft schwer zu erreichen, der Bruch des Verkehrsträgers fällt umso deutlicher aus, wenn z. B. dazu große Straßen mit Ampeln gekreuzt werden müssen. Eine vorhandene Bahn- oder Buslinie mit einer Seilbahn zu verlängern ist selten sinnvoll, außer bei einem steilen Berg oder bei einem unwegsamen Gelände. Letztlich erhöhen sich mit der Einführung eines weiteren Systems die Grundkosten eines Verkehrsunternehmens (variable Fahrzeugnutzung, Ersatzteilbevorratung, weitere Ausbildungen/Sicherungskonzepte sowie die jährlichen Prüfungen, die die Bahn für diesen Zeitraum stilllegen). So mancher Entwurf wurde abgelehnt, weil Erschließungswirkung und Linienverlängerung problemlos mit einer Bus- oder Bahnlinie hätten erreicht werden können.

Weitere Faktoren für einen Seilbahneinsatz:

Zu den technischen Einflüssen kommen soziale Einflüsse hinzu: Menschen mit Höhenangst lassen sich oft nicht in eine Seilbahn bewegen. In Skigebieten fällt das nicht auf, diese Personen nutzen solche Einrichtungen nicht. Im ÖPNV stellt das jedoch eine Barriere dar.

Weit schwerer wiegt, wenn hierzulande privates Gelände überflogen wird. Die gewünschte Privatsphäre oder die Aussicht, einen Mast im Garten oder daneben stehen zu haben, reduzieren eine Akzeptanz erheblich. Eine Bahn, die wie die Wuppertaler Schwebebahn in der Höhe der 2. Etage an Wohnhäusern in kurzem Abstand vorbeifährt, hätte heute in einer Bürgerbeteiligung wahrscheinlich keine Chance mehr.

Fazit: Seilbahnen können im urbanen Umfeld Lösungen anbieten, dabei muss abgewägt werden, ob es nicht das Gleiche erreicht, ein bestehendes System zu erweitern. La Paz und Bogotá sind gern genannte, aber für hiesige Verhältnisse unübliche Beispiele, da die Höhenlage, Steilheit und Beengtheit bei gleichzeitigem Fehlen leistungsfähiger Verkehrsträger kaum ein anderes Verkehrsmittel zulassen.

Christoph Hessel

Urban Rail Manager, Standardisierung und Seilbahnen

T 030 399932-23

hessel@vdv.de

Transformation und Finanzierung des ÖV sowie Energieeffizienz und demografischer Wandel sind aktuelle Herausforderungen der Branche

Die bestehenden Aufgaben der Finanzierung und Transformation des ÖV, der Energieeffizienz und des demografischen Wandels müssen unter immer komplexeren Rahmenbedingungen realisiert werden. Der Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE) stellt sich den daraus resultierenden Herausforderungen der Erarbeitung von Instrumenten zu Kofinanzierungen, Energieeffizienz und der Ausbildung von Fachpersonal.

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

- politischer Wandel auf deutsch-europäischer Ebene, insbesondere durch RED III,
- Steigerung der Energieeffizienz,
- demografischer Wandel.

Politischer Wandel

2024 war erneut ein Jahr der neuen Gesetze, Regularien und Verordnungen, die die VDV-Mitgliedsunternehmen auch in Zukunft außerordentlich belasten werden. Die deutsch-europäische Politik hat die Komplexität der Rahmenbedingungen für Verkehrsunternehmen deutlich erhöht: Energieeffizienzgesetz (EnEFG), Energiefinanzierungsgesetz (EnFG) und „Deminimis“ sind nur einige Beispiele. RED III fordert noch weitere Veränderungen in der nationalen Politik im Jahr 2025. Die Forderungen nach Energiemanagementsystemen sind neben der Elektrifizierung und Ausweitung des ÖV-Angebots mit wegfallender Finanzierung aus Bundesmitteln, Deutschland-Ticket und THG-Quoten verbunden. Bei den umfangreichen Zielen und Forderungen der Politik bleibt die Finanzierung der Transformation des Verkehrssektors und insbesondere des ÖV unklar, unplanbar und unstrukturiert.

In dem Arbeitsteam „Steuer- und Energierecht“ und der AG „EnEFG“ arbeiten auch die mit der Materie befassten hauptamtlichen VDV-Juristen mit. Es bietet eine ausgezeichnete Plattform zum gegenseitigen fachlichen Austausch und ist ein hervorragendes Kompetenzforum, um die Auswirkungen der Veränderungen in den politischen Rahmenbedingungen gemeinsam zu bewältigen.

EnEFG

Das EnEFG hat großen Einfluss auf die VDV-Mitgliedsunternehmen. Die vom Verwaltungsrat „Tram“ gebildete Arbeitsgruppe „EnEFG“ hat den zuständigen Entscheidungsgremien Vorschläge unterbreitet, wie die Folgen der neuen Gesetzgebungen für die Verkehrsunternehmen so weit wie möglich abgemildert werden können.

Die – mit dem VDV-Europabüro in Brüssel – im europäischen Programm „Fit for 55“ erwirkten Ausnahmemöglichkeiten für die Befreiung von Verkehrsunternehmen von den Energieeinsparungszielen werden mittlerweile von der Bundesregierung im EnEFG diskutiert; leider wurden diese durch die erneuten Koalitionsverhandlungen bisweilen nicht umgesetzt.

Das Positionspapier „RED III: Transformation und Kofinanzierung des ÖV“, welches den politischen Weg für weitere Kofinanzierungen des ÖV ebnet, wird Anfang 2025 veröffentlicht. Die Transformation des Verkehrs, d. h. die Vermeidung, Verlagerung und Elektrifizierung, erfordert eine strukturierte und planbare Finanzierung mit einem langfristigen Zeithorizont.

Demografischer Wandel

Bis 2030 wird die Fachkräftelücke durch Renteneintritte größer. Der AEE bietet Expertinnen und Experten sowie Fachkräften speziell in den elektrotechnischen Bereichen der Verkehrsunternehmen zahlreiche Weiterbildungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten. In den Bereichen Oberleitung, Niederspannungsanlagen, DC-Bahnstrom und Ladeinfrastruktur für E-Busse werden VDV-Regelwerke sowie Weiterbildungsmöglichkeiten in Form von Fachtagungen, Seminaren und Meisterfachgesprächen angeboten.

Der AEE hat im Jahr 2024 unter dem Dach der VDV-Akademie den ersten Lehrgang Oberleitungsmonteur für Straßen- und Stadtbahnen durchgeführt. Die Ausbildung wird dringend benötigt, um den elektrischen Fahrbetrieb im Rahmen der Verkehrswende zu erweitern. Ab 2026 kommt ein weiterer Lehrgang im Bereich DC-Bahnstrom hinzu.

Dr. Marcel Manheller

Elektrische Energieanlagen

T 0221 57979-132

manheller@vdv.de

Der VDV am Herzschlag der nachhaltigen Mobilität – Herausforderungen meistern und Chancen für die Transformation der Branche nutzen

Der Klimawandel hat zu verstärktem politischem Handeln geführt, insbesondere durch den European Green Deal, der die EU-Wirtschaft bis 2050 klimaneutral machen soll. Teil dieser Strategie ist die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Unternehmen werden verpflichtet, umfassend über ihre Umwelt- und Sozialauswirkungen zu berichten, um Transparenz zu schaffen und nachhaltiges Wirtschaftshandeln zu fördern.

Wichtige Gesetzesregelungen der Europäischen Union zur Nachhaltigkeit rücken seit einiger Zeit zunehmend in den Fokus der ÖV-Branche. Besonders hervorzuheben sind u. a. die CSDDD (das europäische Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz), die EU-Taxonomie sowie die CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Diese Regelungen stellen die Branche vor neue Herausforderungen, aber auch Chancen, die es anzunehmen gilt.

Rückschau auf das Jahr 2024

Um die Mitgliedsunternehmen bestmöglich zu unterstützen, hat der VDV gemeinsam mit dem Unterausschuss Nachhaltigkeit praxisrelevante ESG-Themen für die Berichterstattung zu den neuen EU-Richtlinien und nationalen Gesetzen identifiziert.

Wege und Perspektiven

Hierzu wurden entsprechende Umsetzungs- und Handlungsempfehlungen erarbeitet. Unter anderem wurde ein Leitfaden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (VDV-Mitteilung 9074 – Leitfaden Nachhaltigkeitsberichterstattung für den öffentlichen Verkehr) mit den Themen „Strategie, Prozessmanagement, Umwelt und Gesellschaft“ im Juni 2024 veröffentlicht und im Rahmen der 1. VDV-Fachkonferenz für Nachhaltigkeit und Klimaschutz im Juni 2024 in Offenbach vorgestellt. Die Veranstaltung stand ganz unter dem Motto „Zukunft gestalten: Wissen schafft nachhaltigen Vorsprung“.

Ergänzend wurde im Oktober 2024 mit der Fachinformation zur CSRD-Wesentlichkeitsanalyse (Handlungsempfehlung für Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Wesentlichkeitsanalyse) eine weitere Hilfestellung für die Branche veröffentlicht.

Verschiedene VDV-Webinare unter dem Titel „Die Technik-Treffer“ boten wertvolle Hilfestellungen zur CSRD-Berichterstattung. Der direkte Austausch zwischen den Mitgliedsunternehmen stand und steht dabei im Vordergrund. Um diesen Austausch zu fördern, wurde im November 2024 die „VDV-Anwendercommunity“ zur

CSRD gegründet, die regelmäßige virtuelle Treffen und Erfahrungsaustausch ermöglichen soll und allen VDV-Mitgliedsunternehmen offensteht.

Der Blick nach vorn

Das Weiterbildungsseminar „Nachhaltigkeit im ÖPNV“, das in Zusammenarbeit mit Expertinnen und Experten aus der Branche für die Branche konzipiert wurde, bietet einen ganzheitlichen Ansatz zum Wissensaufbau bei der komplexen Nachhaltigkeitsregulatorik (LkSG, CSDDD, EU-Taxonomie, CSRD). Es kombiniert web-based Trainings und Webinare (Start Mai 2025) mit einem zweitägigen Praxisworkshop zur Umsetzung von Nachhaltigkeitsmaßnahmen im ÖPNV (23./24. Juni 2025 in Frankfurt), der auch Raum für intensiven Austausch innerhalb der Branche und Networking bietet. Anlässlich des Seminars werden wir auch über aktuelle Entwicklungen und Umsetzungsanforderungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung informieren.

In Vorbereitung befindet sich zudem die 2. Fachkonferenz Nachhaltigkeit und Klimaschutz am 18. und 19. November 2025 in Berlin mit Fokus auf strategische Maßnahmen zur Implementierung von Nachhaltigkeit in den ÖV-Unternehmen.

Darüber hinaus engagiert sich der VDV laufend aktiv in Stellungnahmen gegenüber öffentlichen Stellen, zuletzt insbesondere im Rahmen des Bürokratieabbaus beim Gesetzgebungsverfahren zur Umsetzung der CSRD in nationales Recht.

Zuversicht – auch in politisch unsicheren Zeiten – trägt uns in die Zukunft. Wir sind bereit, die Herausforderungen der Nachhaltigkeit in der ÖV-Branche anzugehen.

Britta Mas

Fachbereichsleiterin Nachhaltigkeit

T 0221 57979-147

mas@vdv.de

VDV-Akademie und VDV e. V. transferieren Forschungsergebnisse und schaffen das Mobilitätsnetzwerk Bildung

Im Rahmen des BMBF-geförderten Innovationswettbewerbs INVITE haben die VDV-Akademie, VDV e. V. und die Technische Universität Ilmenau im Projekt NetÖV an vernetzten Wissens- und Lernplattformen, personalisierten Weiterbildungsempfehlungen und kooperativem Wissensaustausch geforscht. Das Ergebnis: das digitale Mobilitätsnetzwerk Bildung (kurz MoNet Bildung).

Vor dem Hintergrund eines steigenden Bildungs- und Informationsbedarfs der Branche, ausgelöst durch digitale Transformation, Antriebswende und demografischen Wandel, haben die VDV-Akademie, VDV e. V. und die Technische Universität Ilmenau in einem dreijährigen Forschungsprojekt zu mehr Transparenz für Bildung und besserem Wissensaustausch geforscht. Die Idee einer vernetzten Plattform, die Bildungsangebote für die Branche und aus der Branche transparent darstellt, Mitarbeitenden und Personalverantwortlichen aus Verkehrsunternehmen individuelle Weiterbildungsempfehlungen gibt und die gesamte Branche in einem digitalen Netzwerk verbindet, wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung sowie vom Bundesinstitut für Berufsbildung als so innovativ bewertet, dass sie im Innovationswettbewerb INVITE eine dreijährige Förderung erhielt. Über das Projekt konnte auch Dirk Weißer für den VDV e. V. finanziert werden, den Verband nun langfristig unterstützt.

MoNet Bildung bietet Verkehrsunternehmen neue Möglichkeiten

Das Projekt NetÖV wurde 2024 erfolgreich abgeschlossen und die Plattform MoNet Bildung auf der 3. VDV-Bildungskonferenz vorgestellt. Seitdem steigt das Interesse an dem Angebot kontinuierlich.

Die Plattform unterstützt Verkehrsunternehmen und ihre Mitarbeitenden gleich dreifach:

1. Bildungsangebote verschiedener Anbieter werden zentral zugänglich gemacht. Dadurch erhalten Personalverantwortliche und Weiterbildungsinteressierte einen schnellen und einfachen Überblick über branchenspezifische Bildungsangebote – ganz gleich, ob es sich um Seminare, Tagungen oder digitales Lernen handelt.
2. Weiterbildungsinteressierte und Personalverantwortliche werden bei der Suche nach passenden Bildungsangeboten durch ein personalisiertes Empfehlungssystem unterstützt.
3. Im Wissensaustausch kann sich die Branche digital vernetzen und Fachthemen diskutieren.

Damit greift MoNet Bildung bewährte Methoden des brancheninternen Austauschs auf und

gibt ihnen ein digitales Zuhause. Verkehrsunternehmen können ihren Mitarbeitenden nun gezielt Adressen nennen, wo sich eine Vielzahl der Weiterbildungsangebote der Branche befindet und wo sie auf dem kurzen Dienstweg Fragen stellen können, um sich weiterzubilden, und Wissen ohne viel Aufwand erlangen können.

Verkehrsunternehmen gewinnen durch digitalen Wissensaustausch

Für Verkehrsunternehmen bietet gerade der digitale Wissensaustausch im MoNet Bildung großes Potenzial. In den sechs Themenwelten „Betrieb und Technik“, „Marketing und Vertrieb“, „Personal und Bildung“, „Qualität und Recht“, „Gesundheit und Sicherheit“ sowie „Innovation und Zukunft“ können sich die Teilnehmenden austauschen, Kompetenzen ausbauen und durch den Dialog mit Mitarbeitenden aus anderen Verkehrsunternehmen von den Best Practices der Branche profitieren. Deshalb steht der Wissensaustausch unter dem Motto: „Aus Lernenden werden Expertinnen und Experten.“

Die Diskussionen in diesem Wissensaustausch von MoNet Bildung sind nah am Arbeitsalltag in Verkehrsunternehmen. Ein weiterer Vorteil für Verkehrsunternehmen und ihre Mitarbeitenden: Innerhalb der Themenwelten können Fachcommunities gegründet werden, die sich mit spezifischen Themen beschäftigen. Die Themen reichen dabei vom autonomen Fahren über KI im Marketing bis hin zum ITCS.

Für 2025 ist bereits eine Erweiterung des Angebots durch die Einbindung weiterer Weiterbildungsanbieter geplant. Interessierte Verkehrsunternehmen können sich darüber hinaus für Workshops anmelden.

Interessierten steht die Plattform unter <https://www.monet-bildung.de/> zur Verfügung. Nutzen Sie den kostenfreien 30-tägigen Testzugang, um auch den Wissensaustausch im MoNet Bildung auszuprobieren.

Stefanie Menke

Projektleiterin NetÖV, VDV-Akademie

T 0221 57979-167

menke@vdv.de

Betriebliche Integration automatisierter Busse in den ÖV – erfolgreicher Projektabschluss ÖV-LeitmotiF-KI

Das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI hat ein Referenzmodell für die Integration automatisierter Fahrzeuge in die Steuerungssysteme des ÖV entwickelt und ausgewählte Schnittstellen praktisch erprobt. Dabei wurde insbesondere erstmals eine standardisierte, herstellerübergreifende ITCS-Luftschnittstelle erfolgreich getestet.

Automatisiertes Fahren im 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. Trotz rasanter Fortschritte befindet sich das hochautomatisierte Fahren im Straßenverkehr derzeit noch in der Entwicklung. Daher hatten bisher die meisten Projekte im ÖV Versuchscharakter und es gibt noch keine praktischen Betriebe ohne Personal im Fahrzeug. Entsprechend konzentrierten sich diese Projekte auf die Optimierung der Automatisierungstechnologie mit dem Zielbild eines perspektivisch fahrerlosen Betriebs. Jetzt aber arbeiten immer mehr Projekte auf einen breiten Wirkbetrieb hin, meist als Bedarfsverkehre mit relativ kleinen Gefäßen („Shuttles“).

Integration in den ÖV

Damit wird ein anderer Aspekt immer wichtiger: Neben der Fahrzeugsteuerung hat das Fahrpersonal zwei wesentliche Integrationsaufgaben:

- (1) Fahrerinnen und Fahrer setzen den aktuell zu fahrenden Fahrplan (Linienfahrweg oder dynamische bestimmte Route im Bedarfsverkehr) um und sind so das Bindeglied zwischen der Betriebsplanung und -steuerung und dem eigentlichen Fahrgeschehen.
- (2) Fahrerinnen und Fahrer sind erste Ansprechpersonen für die Fahrgäste für einfache Auskünfte, aber auch für die Fahrgastbetreuung in Unfall- und Notsituationen.

Entsprechend lautet die Kernfrage:

Wie gelingt die Integration automatisierter Busse in den ÖPNV, wenn perspektivisch gar kein Personal mehr an Bord ist?

Das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI

Diese Frage war Hauptgegenstand des zum 30.09.2024 abgeschlossenen Projektes, das vom VDV koordiniert und seit 2022 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert wurde.

Projektpartner waren die ESE (Engineering und Software-Entwicklung GmbH), das FZI (Forschungszentrum Informatik), die INIT GmbH, die IVU Traffic Technologies AG, das KIT (Karlsruher Institut für Technologie) und die Technische Universität Ilmenau.

Projektergebnisse

Basierend auf einer Beschreibung der betrieblichen Anwendungsfälle von Bussen im ÖV wurde ein Referenzmodell für die Systeme der ÖV-Steuerung und des automatisierten Fahrens entwickelt. Eine Auswahl der Schnittstellen des Referenzmodells wurde auf Grundlage und als zukünftige Erweiterung der VDV-Schrift 435 (IoM, Internet of Mobility) spezifiziert, prototypisch implementiert und im Juli 2024 im Testfeld autonomes Fahren Baden-Württemberg (TAF BW) erfolgreich getestet.

Von den Ergebnissen profitieren die Leitsysteme (ITCS) auch schon im konventionellen Betrieb mit Fahrpersonal, da die bisherige Lücke bei der Übertragung sog. dispositiver Maßnahmen zwischen Leitstelle und Fahrzeug geschlossen wurde und so erstmals ein offener Standard für eine funktional vollständige ITCS-Luftschnittstelle vorliegt. Im Feldtest wurde demonstriert, dass damit die herstellerübergreifende Kopplung von Leitstellen und Bordrechnern funktioniert.

Parallel wurden Möglichkeiten für den Einsatz künstlicher Intelligenz (KI) identifiziert und im Feldtest praktisch erprobt, insbesondere in der Überwachung und im Störungsmanagement automatisierter Fahrzeuge.

Ein weiterer Projektschwerpunkt war die funktionale Sicherheit der Steuerungssysteme für den ÖPNV mit automatisierten Fahrzeugen. Hier entstanden ein funktionales und ein technisches Sicherheitskonzept sowie ein Zulassungskonzept. Schließlich wurde an der TU Ilmenau ein Testlabor (MIKA-ÖV) implementiert, in dem Untersuchungen zur menschenzentrierten Interaktion in autonomen Fahrzeugen im ÖV durchgeführt wurden.

Die Projektergebnisse wurden schon während der Projektlaufzeit mit anderen Projekten zum automatisierten Fahren im ÖV geteilt und stehen auch nach Projektabschluss unter <https://www.vdv.de/leitmotif-ki.aspx> zur Verfügung.

Dr. Claus Dohmen

Betriebliche Digitalisierung, Zentrale Systeme

T 0221 57979-135

dohmen@vdv.de

Europäische Standardisierung von IT-Schnittstellen im ÖV – VDV-Aktivitäten und Bezug zu den VDV-Schriften

Der VDV arbeitet aktiv bei der europäischen Standardisierung von IT-Schnittstellen mit und unterstützt die Umsetzung durch ergänzende VDV-Schriften und -Mitteilungen.

Standards für IT-Schnittstellen

Die Verkehrsunternehmen und -verbände betreiben umfangreiche IT-Systemlandschaften zur Planung und Steuerung des öffentlichen Personenverkehrs sowie zur Fahrgastkommunikation. In der Regel sind die Systemlandschaften modular aufgebaut und enthalten (Teil-)Systeme von unterschiedlichen Herstellern, womit sich die Notwendigkeit des inner- und überbetrieblichen Datenaustauschs über Schnittstellen ergibt. Dabei ist die Verwendung offener, standardisierter Schnittstellen anzustreben, um Kosten zu minimieren, Wiederverwendbarkeit zu fördern und einen Vendor-Lock-in zu verhindern.

Das Transmodel-Ökosystem

Die europäische Normierungsorganisation CEN publiziert das konzeptionelle ÖV-Datenmodell „Transmodel“ (EN12896), auf dem eine Reihe von Schnittstellenspezifikationen aufbaut:

- NeTEx (TS16614): Fahrplan- und Tarifdaten
- SIRI (EN/TS15531): Echtzeit-Daten in der Fahrgastinformation
- OJP (TS1718): Abfrageschnittstelle für Auskunftsplattformen

Darüber hinaus werden in EN13149 Schnittstellen zum Datenaustausch auf dem Fahrzeug definiert. Diese Schnittstellen werden herausgegeben und gepflegt von der Working Group WG3 „Public Transport“ im CEN Technical Committee TC278 „Intelligent Transport Systems“.

Engagement des VDV

Der VDV arbeitet aktiv an der Weiterentwicklung des Transmodel-Ökosystems und der EN13149 mit – sowohl durch hauptamtliche VDV-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter als auch durch Vertreterinnen und Vertreter von Mitgliedsunternehmen des VDV und des Industrieforums.

Insbesondere wird die OJP-Arbeitsgruppe von Dirk Weißer und die SIRI-Arbeitsgruppe von Claus Dohmen koordiniert.

Europäischer und nationaler Rechtsrahmen

Wie alle Normen sind auch die genannten Schnittstellen allein durch die Veröffentlichung bei CEN nicht verpflichtend, sondern bleiben in der Anwendung zunächst freiwillig.

Durch Gesetze und Verordnungen kann dann aber für bestimmte Datenaustauschanwendungen die Benutzung der standardisierten Schnittstellen vorgeschrieben werden – dies ist für manche Schnittstellen des Transmodel-Ökosystems geschehen:

- Die delegierte EU-Verordnung zu „multimodal travel information service (MMTIS)“ definiert, dass an den sog. national access points (NAP) ÖV-Plandaten im NeTEx-Format und ÖV-Echtzeitdaten im SIRI-Format (oder in jeweils automatisiert darin übersetzbaren Formaten) bereit-zustellen sind.
- Die deutsche Mobilitätsdatenverordnung (MDV) spezifiziert zusätzlich, dass bestimmte (nationale) Profile für NeTEx anzuwenden sind.

Bezug zu den VDV-Schriften

Neben der Mitarbeit an den CEN-Normen erarbeitet der VDV auch weitere eigene Dokumente, die die Anwendung der Schnittstellen unterstützen:

- Die VDV-Schrift 462 definiert ein deutsches Profil zur Nutzung der NeTEx-Schnittstelle.
- Die VDV-Schrift 736-2 definiert ein deutsches Profil zur Nutzung des SIRI-Dienstes „Situation Exchange“ (SX).

Die Arbeit an beiden Profilen führt dann auch wieder zu Verbesserungsvorschlägen für die zugrunde liegenden CEN-Normen, die in die CEN-Arbeitsgruppen eingebracht werden.

Darüber hinaus hat der VDV mit der VDV-Mitteilung 7054 eine praktische Handreichung zur Umsetzung der Mobilitätsdatenverordnung herausgebracht, in der insbesondere die von DELFI e.V. betriebene Infrastruktur zur Lieferung der ÖV-Daten an den deutschen NAP beschrieben wird.

Dr. Claus Dohmen

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

Dirk Weißer

Betriebliche Digitalisierung: Dezentrale Systeme
T 0221 57979-176
weisser@vdv.de

UpTrain: Erfolgreich ins Ziel eingefahren

Nach 4 Jahren endete das bisher größte Projekt der VDV-Akademie im November 2024. Das Projekt hat der Branche relevante Zukunftsimpulse gebracht und wird einige der entwickelten Produkte langfristig implementieren.

UpTrain wurde als Hebel gegen Fachkräftemangel und für rasante technologische Fortschritte entwickelt. Als Dachstrategie des Projekts wurden zwei neue Fortbildungen mit IHK-Abschluss im gewerblich-technischen Bereich entwickelt und erprobt, die darauf einzahlen.

Ein starker Verbund

Mitstreitende im Projektverbund waren neben der VDV-Akademie acht weitere Partner. Die Verkehrsbranche ist vertreten durch die Kölner Verkehrs-Betriebe AG, die Rheinbahn AG, die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH. Von wissenschaftlicher Seite sind die Hochschule Bochum, die Bergische Universität Wuppertal sowie die Hochschule Darmstadt und die Frankfurt University of Applied Sciences dabei. Zudem beteiligen sich zahlreiche Kooperationspartner aus der ganzen Branche sowie Gewerkschaften, politische Akteurinnen und Akteure, DIHK, IHK sowie ein Projektbeirat und Lenkungskreis an der erfolgreichen Umsetzung des Projekts. Gefördert wurde UpTrain vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Innovationswettbewerbs InnoVET. Dieser starke Verbund war elementar für den Projekterfolg.

Der „Geprüfte Berufsspezialis“/die „Geprüfte Berufsspezialistin für Elektronik Mobilität“ (IHK)

Der Berufsspezialist / die Berufsspezialistin bildet mit drei Wahlmodulen die klassischen technischen Fachbereiche Kraftomnibusse, Schienenfahrzeuge oder Leit- und Sicherungstechnik ab. Die Fortbildung ist nach dem Berufsbildungsgesetz (BBiG) der Stufe 1 zugeordnet, zwischen Berufsausbildung und Meister / Meisterin oder Techniker / Technikerin. Sie wurde zweimal erprobt und es wurden in den vergangenen vier Jahren 40 Spezialisten für die Branche qualifiziert. Künftig soll das Angebot ein fester Bestandteil im Portfolio der Akademie-Lehrgänge werden: Ab Januar 2025 wird der evaluierte und optimierte Lehrgang mit dem Schwerpunkt Kraftomnibusse, ab Januar 2026 mit dem Schwerpunkt Schienenfahrzeuge angeboten.

Master Professional in Technologischen Innovationsstrategien Mobilität (IHK)

Der Master Professional baut auf einem Abschluss auf Fortbildungsstufe 2 bzw. DQR-Niveau 6 auf. Dazu gehören in der Branche u. a. Techniker, Meister oder Fachwirt. Damit steht er auf derselben

Stufe wie der Technische Betriebswirt. Die Fortbildung umfasst 1 600 Stunden und wurde über 1,5 Jahre berufsbegleitend angeboten. Im Herbst 2024 wurde sie mit den IHK-Prüfungen der Teilnehmenden erfolgreich abgeschlossen. Anhand der Feedbacks und Evaluationsergebnisse wurden die Fortbildung und ihr Stundenplan überarbeitet und angepasst und sie wird voraussichtlich 2026 erneut angeboten.

Projektergebnisse

Neben den beiden Fortbildungen wurden viele weitere Projektergebnisse erarbeitet. Zu nennen sind hier beispielsweise ein Konzept zu digitalem Lernen und Gamification. Die Erfahrungen dazu schlugen sich im UpTraining – Das Workbook nieder, einer Schritt-für-Schritt-Anleitung zur digitalen Lerneinheit. Darüber hinaus wurde im Projekt eine Bildungsberatung aufgebaut, die während der Projektlaufzeit zahlreichen Teilnehmenden sowie Studierenden den Karriereweg durch und in die Branche gewiesen hat. Zudem wurde ein Workshopformat für Inhouse-Schulungen zum Thema Karrierepfade entwickelt und erprobt, der auch künftig von der VDV-Akademie angeboten wird. Alle weiteren Ergebnisse und Erfahrungen sind in der Abschlussveröffentlichung UpTrain: Ihr Navigator zur innovativen Weiterbildung festgehalten.

Implementierung und Verstetigung

Das Projekt war ein erfolgreiches Beispiel dafür, wie wichtig geförderte Projekte und damit Räume für Experimente und neue Kreationen für die Branche sind. In den vier Jahren Projektlaufzeit hat sich ein umsetzungsstarkes Team mit der Neuentwicklung dringend benötigter Elemente der Personalentwicklung beschäftigt – ein ehrgeiziges Vorhaben, das im Alltagsgeschäft so niemals umsetzbar wäre. Der Großteil der erschaffenen Produkte wurde in den Geschäftsbereichen der Akademie verortet und wird dort langfristig in das Produktangebot aufgenommen. Ein erfolgreiches Vorhaben, von dem die Branche noch viele Jahre profitieren wird.

Britta Robels

UpTrain, Projektleitung

M 0175 3710430

robels@vdv.de

Mit der VDV-Akademie immer im Takt: LERNTRENDS, DIGITALES LERNEN UND NEW LEARNING



DiVA

Die Digitale VDV-Akademie (DiVA) ist eine Lernplattform mit einer integrierten Online-Bibliothek für Verkehrsunternehmen, die von der VDV-Akademie konzipiert wurde. Profitieren Sie von einer großen Auswahl an branchenspezifischen Lerninhalten, vor allem, wenn Ihr Unternehmen keine eigene Lernplattform hat.



Mehr erfahren

Digitale Lernprodukte

Mit unseren digitalen Lernprodukten (Web Based Trainings oder Erklärvideos) legen wir den Fokus auf branchenspezifische Themen, z. B. aus den Kategorien „Betrieb und Technik“ oder „Qualität und Recht“. Ihre Vorteile: orts- und zeitunabhängiges Lernen, hohe Qualität und digitale Lernprodukte, die Sie in die Lernplattform Ihres Unternehmens integrieren können.



Mehr erfahren

Wissen on demand

Digitale Lernprodukte, maßgeschneidert für die Herausforderung Ihres Verkehrsunternehmens: Wir erstellen Lernmedien für Ihre individuellen Bedarfe, von der Analyse der Ausgangssituation bis hin zum fertigen Lernprodukt, das Sie auf der Lernplattform Ihres Unternehmens ausspielen können.



Mehr erfahren

Mobilitätsnetzwerk Bildung

MoNet Bildung ist DIE Plattform für Austausch, Netzwerken, Weiterbildung und Wissen im öffentlichen Verkehr. Nur hier bekommen Sie Weiterbildungs- und Wissensangebote der gesamten Branche und die Möglichkeit zu informellen Wissensaustausch in einem.



Jetzt mitmachen

#wirlebenlernen



Landesgruppe
Nord

Dr. Joachim Schack

Landesgruppe
Niedersachsen/Bremen

Dr. Ulf Keller

Landesgruppe
Nordrhein-Westfalen

Volker Wentz

Landesgruppe
Hessen

Bernhard Gäsler

Landesgruppe
Südwest

Marie-Theres Wölki

Landesgruppe
Baden-Württemberg

Ulrich Weber

Landesgruppe
Ost

Werner Faber

Landesgruppe
Sachsen/Thüringen

Matthias Scheidhauer

Landesgruppe
Bayern

Burkhard Hüttl

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.

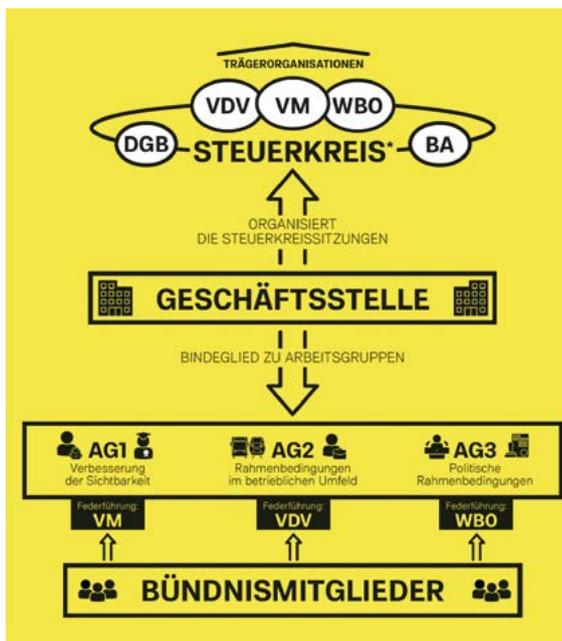
Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr und neues Landesmobilitätsgesetz

Im März 2024 startete das Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg und kurz vor der Weihnachtspause 2024 gab es wichtige Weichenstellungen für das Landesmobilitätsgesetz.

Fachkräftebündnis für den öffentlichen Verkehr

Am 28. März 2024 startete das Fachkräftebündnis öffentlicher Verkehr in Baden-Württemberg mit einer gemeinsamen Pressekonferenz des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, des WBO, der Bundesagentur für Arbeit, des DGB und des VDV. Beim Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) wurde zur Koordination der Aktivitäten für zunächst drei Jahre eine gemeinsam vom Land, WBO und VDV getragene Geschäftsstelle eingerichtet.

Daneben gibt es weitere 16 Bündnismitglieder: überwiegend Verkehrsunternehmen, aber auch der Städtetag BW, der Landkreistag BW und ver.di.



Im Fachkräftebündnis werden verschiedene Themen in drei identifizierten Handlungsfeldern bzw. Arbeitsgruppen bearbeitet, die jeweils vom Ministerium für Verkehr, vom WBO und vom VDV koordiniert werden.

Die AG 1, „Verbesserung der Sichtbarkeit“, soll die ÖPNV-Branche und ihre vielfältigen Beschäftigungsmöglichkeiten über verschiedene Aktionen und Events besser bekannt machen, beispielsweise beim Tag der Schiene / Tag des Busses im September 2024. Die AG 2 beschäftigt sich mit „Rahmenbedingungen im betrieblichen Umfeld“ und die AG 3 mit „Politischen Rahmenbedingungen“.

Landesmobilitätsgesetz weitgehend beschlossen

Am 17. Dezember 2024 wurde der Entwurf für ein neues Landesmobilitätsgesetz (LMG) Baden-Württemberg nach einer politischen Einigung zwischen den Regierungsfractionen durch das Landeskabinett beschlossen. Der Entwurf soll nun im Landtag innerhalb der kommenden Monate beschlossen werden. Es ist nicht damit zu rechnen, dass es noch zu größeren Änderungen kommen wird.

Das LMG enthält Regelungen zu folgenden vier Schwerpunktthemen: Einführung von Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren für Radverkehrsnetze, Umsetzung Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz bzw. Clean Vehicles Directive, Umgang mit Mobilitätsdaten inklusive der Datenübermittlung an eine zentrale Landesstelle und Einführung des Mobilitätspasses als alternatives ÖPNV-Finanzierungsinstrument.

Die VDV-Landesgruppe hatte sich insbesondere bei zwei Themen eingebracht: Bei der Beschaffung sauberer Fahrzeuge konnte in enger Abstimmung mit anderen Verbänden (WBO, Städtetag, Landkreistag) eine Sonderregelung für das Land verhindert werden. Über die CVD hinausgehende höhere Beschaffungsquoten konnten verhindert und der Beitritt des Landes BW zur bundesweiten Branchenvereinbarung doch noch erreicht werden.

Das LMG sieht eine Rahmenregelung zur Einführung von Mobilitätspässen für Kommunen vor, was positiv vom VDV bewertet wird, da hiermit erstmals in Deutschland der Einstieg in eine Drittmittelfinanzierung geschaffen wird. Für die Auswahl möglicher Varianten hatte der VDV die größtmögliche Flexibilität für die lokale Ebene gefordert; dies konnte leider nur teilweise erreicht werden. Während die beiden interessanten Varianten Arbeitgeberabgabe und Citymaut nicht berücksichtigt wurden, sind die Varianten Abgabe für Einwohnerinnen und Einwohner und Abgabe für Kfz-Halterinnen und -Halter nun immerhin noch im LMG enthalten.

Ulrich Weber

Geschäftsführer
VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg
T 0711 7885-6044
weber@vdv.de

Hochrangige Konferenz zum Schienengüterverkehr und erfolgreiche Imagekampagne für Fahrberufe

Die Industrie und die Unternehmen im Schienengüterverkehr brauchen mehr Eisenbahninfrastruktur. Das war das Ergebnis der Fachkonferenz „Schieneninfrastruktur Großraum München“ im April 2024 in München. Auf dem Podium: hochrangige Vertreterinnen und Vertreter des VDV, der Bundesregierung, des Freistaats Bayern, der Deutschen Bahn und der bayerischen Automobilindustrie. Veranstalter war der VDV Bayern gemeinsam mit der IHK München/Oberbayern und dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE).

Auf der Konferenz sprachen unter anderem Dr. Robert Frank (Vorsitzender VDV Bayern), Helmuth Schmitt (Augsburger Localbahn, stellvertretender Vorsitzender VDV Bayern), Michael Theurer (zum Zeitpunkt der Konferenz Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr), Alexander Bonfig (Abteilungsleiter im bayerischen Verkehrsministerium), Georg Lennarz (VDV) und Ingrid Felipe (Vorständin DBInfraGO). Moderiert wurde die Tagung von Burkhard Hüttl (VDV Bayern) und Korbinian Leitner (IHK). Die Themen der Konferenz bleiben auf der Tagesordnung des runden Tisches zur Schieneninfrastruktur München, an dem der VDV Bayern mitwirkt.

Landtagsanhörung zur Gewinnung von Busfahrerinnen und Busfahrern

In einer Anhörung des Bayerischen Landtags im März 2024 konnten der VDV Bayern, vertreten durch Geschäftsführer Burkhard Hüttl, und weitere Verbände die Anstrengungen der Branche bei der Gewinnung von Fahrpersonal darstellen und Forderungen für bessere staatliche Rahmenbedingungen platzieren. Mit der Gewinnung von Fahrpersonal befasst sich auch ein weiterer runder Tisch des bayerischen Verkehrsministeriums, an dem der VDV Bayern, die VDV-Arbeitgeberinitiative, die Bundesanstalt für Arbeit, der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO), Verbände des Transport- und Logistikgewerbes und weitere Organisationen beteiligt sind. Zu den zentralen Themen gehört die Erleichterung des Berufszugangs, die staatliche Förderung der Fahrerausbildung und die Verbesserung des Berufsbildes.

Imagekampagne für Fahrberufe

Zahlreiche Medienberichte machten sichtbar, wie groß die Leistungen sind, die tagtäglich durch das Fahrpersonal und seine Verkehrsunternehmen erbracht werden.

Höhepunkt der Kampagne war ein öffentliches Image-Event des VDV Bayern gemeinsam mit den Partnern des runden Tisches im Oktober 2024 im Münchner Olympiapark. Rund 2 500 Menschen besichtigten die ausgestellten Fahrzeuge der örtlichen VDV-Mitgliedsunternehmen, rund 20 Interessierte konnten sich im MVG-Betriebshof selbst

ans Lenkrad eines Busses setzen und das Selberfahren ausprobieren. Der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter nahm sich zwei Stunden Zeit für seinen Rundgang auf dem Event. Besonders gefreut haben sich die Veranstalter über die vielen jungen Familien unter den Besucherinnen und Besuchern.

Allgemeiner ÖPNV: neue Finanzierungsregeln

In Bayern traten 2024 neue Finanzierungsregeln für den allgemeinen ÖPNV (ohne SPNV) in Kraft. Die staatlichen Mittel für den Ausbildungsverkehr (früher § 45a PBefG) werden jetzt über die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger verteilt. Der VDV Bayern hat erreicht, dass den Verkehrsunternehmen für die laufenden Liniengenehmigungen ein finanzieller Bestandsschutz gewährt wird. Der neue Schlüssel zur Verteilung der Staatsmittel auf die Kommunen soll vermeiden, dass bestehende Verkehre gravierende Nachteile erleiden. Auch die ÖPNV-Zuweisung des Freistaats an die Kommunen wird nach neuen Kriterien verteilt. Hier werden diejenigen Kommunen belohnt, die mit hohen Eigenmitteln und mit hohen Mitteln aus dem Querverbund der Stadtwerke einen attraktiven ÖPNV gestalten.

Große Sorgen bereitet die angespannte finanzielle Situation der Verkehrsunternehmen. Hauptursache dafür sind die stark gestiegenen Kosten für Energie und Personal. Der VDV Bayern hat dazu Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern des Bayerischen Landtags und des bayerischen Verkehrsministeriums geführt. Hauptforderung ist die Dynamisierung der Staatsmittel im Ausbildungsverkehr. Trotz einer Kostensteigerung von 36 Prozent stagnieren diese seit 10 Jahren. Immerhin ist jetzt im bayerischen Nachtragshaushalt 2025 eine Erhöhung um 2 Prozent vorgesehen. Ein erster Schritt in die richtige Richtung!

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

Hessen: im Zeichen der Personalgewinnung im ÖPNV

Die Landesgruppe und ihre Mitgliedsunternehmen sehen das Thema Personal- und Fachkräftegewinnung als Schlüsselfrage für die Zukunft des ÖPNV. Der VDV in Hessen bleibt kontinuierlich mit der Landespolitik im Gespräch und führt das junge Veranstaltungsformat „ÖPNV trifft Wissenschaft“ mit den Hochschulen erfolgreich fort.

Personal- und Fachkräftegewinnung

Die Landesgruppe hat in einer Arbeitsgruppe Handlungsfelder identifiziert, die dabei helfen können, den zur Verfügung stehenden externen Bewerbermarkt zu vergrößern und die Möglichkeiten für interne Weiterqualifizierungen zu verbessern. Ein runder Tisch „Fachkräftesicherung im Busverkehr“ auf Einladung des zuständigen Fachministeriums diente dem institutionenübergreifenden Austausch zu den Facetten dieses Themenfelds. Die VDV-seitig Beteiligten werden in einem nächsten Schritt die Prozesse rund um die berufsbezogene Migration und Integration analysieren, um so konkret Verbesserungspotenziale offenzulegen.



Landesgruppe im Dialog: Der Hessische Ministerpräsident Boris Rhein zu Gast am Infostand beim Sommerabend der Landesregierung in Berlin

Kontakt zur Politik – Landesgruppe im Dialog

Der Landesgruppenvorstand setzt den Austausch mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern und Fachdezernentinnen und Fachdezernenten der hessischen Kommunen zu ÖPNV-Themen fort. Informationsgespräche in den großen Städten und Mittelzentren Fulda, Gießen, Hanau, Marburg, Offenbach und Wetzlar sowie ein Austausch mit dem Präsidenten des Hessischen Städtetags und Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Wiesbaden dienen der Sensibilisierung der kommunalen Ebene für die Belange der Branche.

Beim Sommerabend der Landesregierung in Berlin war der Verband mit einem Stand präsent und im verkehrspolitischen Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung. Anlässlich der Wintertagung in Wiesbaden lud die Landesgruppe die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher im Hessischen Landtag zum verkehrspolitischen Talk ein. Im Vordergrund standen die Themen Finanzierung der Mobilität und die nachhaltige und klimafreundliche Gestaltung der Verkehrsangebote. Schließlich wurde mit den Mitgliedsunternehmen diskutiert, wie Mobilitätsangebote allen Menschen zugutekommen können – unabhängig davon, ob sie in städtischen Gebieten leben oder auf dem Land.

„Denkanstöße für die Zukunft der Mobilität“

Die Landesgruppe richtete zum zweiten Mal mit der Hochschule Darmstadt und der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) das Symposium „ÖPNV trifft Wissenschaft – jüngste Forschungsbeiträge“ aus. Im Mittelpunkt standen Studierende hessischer Hochschulen mit ausgezeichneten Abschlussarbeiten aus dem Themenbereich Mobilitätswissenschaft. Der Vorsitzende der Landesgruppe, Dr. Klaus Vornhusen, und die Partnerunternehmen würdigten die von den Studierenden vorgestellten wissenschaftlichen Beiträge. Auch die teilnehmende Landespolitik zeigte sich von den aktuellen wissenschaftlichen Ansätzen der hessischen Studierenden beeindruckt. Die Veranstaltung und das Konzept fanden zudem großen Anklang in den regionalen Medien.



„ÖPNV-Zukunftstalk“ beim hessischen Branchentreff in Wiesbaden mit Vizepräsident Prof. Knut Ringat, Marion Hebding, Dr. Jan Schilling und dem Gastgeber Dr. Klaus Vornhusen

Wahlen in der Landesgruppe

Der Vorsitzende der Landesgruppe, Dr. Klaus Vornhusen, wird künftig wieder von zwei stellvertretenden Vorsitzenden unterstützt: Marion Hebding, Geschäftsführerin der ESWE-Verkehrsgesellschaft Wiesbaden, wurde dabei neu in diese Funktion gewählt. In den Vorstand erstmals gewählt wurde Carsten Harkner, auch als Vertreter der nordhessischen Mitgliedsunternehmen. Harkner ist Vorsitzender des Vorstands der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG.

Bernhard Gässl

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

Den Dialog mit der Landespolitik stärken

Drei inhaltliche Schwerpunkte hat die Landesgruppe Niedersachsen/Bremen im letzten Jahr bearbeitet, an Bewährtem festgehalten und neue Initiativen ergriffen: im Dialog mit der Landespolitik und in den Geschäftsbereichen ÖPNV und Eisenbahn.

Landespolitik

Die Landesgruppe Niedersachsen/Bremen hat sich zum Ziel gesetzt, den Austausch mit der Landespolitik und den Kommunen auf politischer Ebene zu beleben und zu stärken. Daher hat sie ganz gezielt den Dialog mit in diesem Bereich tragenden Akteuren gesucht. Den Auftakt bildete ein neues Format, der „parlamentarische Mittagstisch“ – zu Gast bei der Landesgruppe in Hannover war der niedersächsische Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Landtages in voller Besetzung. Besonderes Kennzeichen des Zusammentreffens war, dass es eben keine Tagesordnung gab, sondern die Gelegenheit zum zwanglosen Austausch. Auch die traditionelle Frühjahrs- und Herbsttagung stand im Zeichen des direkten Zusammentreffens. Senatorin Frau Ünsal (Bremen) war zu Gast, der niedersächsische Staatssekretär Doods, aber auch der Präsident des niedersächsischen Landkreistages, um nur die Wichtigsten zu nennen. Im Sommer gab es dazu noch ein direktes Gespräch zwischen den kommunalen Spitzenverbänden Niedersachsens und dem Landesgruppenvorstand des VDV. Vereinbarung wurde hier eine lose Abfolge von Gesprächen, um die Wirkung des ÖPNV für die kommunale Daseinsvorsorge stärker zu betonen.

Geschäftsbereich ÖPNV

Im Bereich des ÖPNV stand auch 2024 stark im Zeichen der Implementation des D-Tickets; so kam im Lauf des Sommers auf Initiative des VDV eine Arbeitsgruppe zusammen, um über die näheren Umsetzungsmodalitäten der Stufe 2 im Leipziger Modell zu beraten, die von den Ländern zu entwerfen ist. Im Sommer wurde die lange erwartete Landesförderung für die Sanierung bzw. den Bau von ÖPNV- bzw. Busbetriebshöfen verabschiedet. Da eine passgenaue und vor allen Dingen auskömmliche Landesförderung für diese Schlüssel-Infrastruktur in der Umsetzung der CVD maßgeblich sein wird, hat die Landesgruppe beschlossen, in diesem Bereich eine gutachterliche Untersuchung einzuholen (die im Jahr 2025 erfolgen wird).

Geschäftsbereich Eisenbahn

Im Bereich Schienengüterverkehr hat sich die Landesgruppe zum Ziel gesetzt, die vom VDV initiierte Gleisanschluss-Charta auf regionaler Ebene aufzugreifen und landespolitisch zu aktivieren. Hierzu sucht die Landesgruppe aktiv nach Partnerschaften, denn nur gemeinsam und auf vielen tragenden Schultern verteilt sind die Charta und ihre Ideen in der Umsetzung stark. Im Jahr 2024 konnte ein starker Wirtschaftsverband im Westen Niedersachsens für die Zusammenarbeit gefunden werden, aus der im Jahr 2025 auch mehr erwachsen soll. Diese Region des Bundeslandes bietet sich für die Gleisanschluss-Charta besonders an, denn hier gibt es nicht nur sehr starke verkehrsentensive Mittelständler, sondern auch eine Menge aktive VDV-Mitglieder. Im Herbst des Jahres trug sodann eine weitere Initiative der VDV-Landesgruppe Früchte: Auf Landesebene Niedersachsen wird ein Begleitgremium in Sachen Generalsanierung DB-Schienennetz eingerichtet werden. Hier geht es dem Verband darum, dass die entstehenden Belastungen nicht diskriminierend auf alle Akteurinnen und Akteure verteilt werden.

RUND BLICK
PUBLIKATION FÜR NIEDERSACHSEN

BLICK IN DIE WIRTSCHAFT

„Das Deutschlandticket könnte dem ländlichen Raum massiv schaden“

Von Christian Wilhelm Link

In der Politik gilt das „Deutschlandticket“ als gewaltiger Erfolg. Für die öffentlichen Verkehrsunternehmen zeigt die „größte Tarifrevolution im ÖPNV“ jedoch immer deutlicher ihre Schattenseiten. Bei der Frühjahrstagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Niedersachsen und Bremen wurde das D-Ticket dementsprechend kritisch betrachtet, von Euphorie keine Spur. „Das Deutschlandticket ist eine populärpolitische Maßnahme mit Streuwirkung. Das wirkt sich überwiegend stark bei denen aus, die gute Arbeitsplätze im Innenstadtbereich und einen langen Pendelweg haben“, analysierte Gunnar Polzin, Abteilungsleiter Verkehr im Bremer Senat für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung. Während die ÖPNV-Kunden in teuren und gut ausgebauten Tarifgebieten vom neuen Einheitsticket profitierten, hätten Fahrgäste in weniger entwickelten Netzbereichen kaum einen Mehrgewinn. Offiziell gelte das D-Ticket mit 10,5 Millionen Kunden zwar als Erfolgsmodell. Allerdings habe man nur etwa 500.000 wirklich neue ÖPNV-Nutzer gewinnen können, wogegen die Zusatzkosten von Bund und Ländern bei drei Milliarden Euro pro Jahr liegen. „Wenn man das umrechnet, zahlt der Staat 6000 Euro für jeden Neukunden“, stellte Polzin nüchtern fest und fügte ebenso trocken hinzu: „Es ist unklar, für welches Problem das Deutschlandticket eigentlich eine Lösung darstellt.“ Keiner der Verkehrsunternehmer widersprach dieser Aussage.



Die Flüge und streitbare Thesen sind seine Markenzeichen: Gunnar Polzin.

„Ticketpreisentwicklung ist ein ganz schwieriges Thema, denn irgendwo ist immer Wahlkampf.“

Dass der aktuelle Ticketpreis von 49 Euro auf Dauer zu halten ist, glaubt beim Branchenverband kaum jemand. Solange es aber noch nicht verbrauchte Mittel aus dem Vorjahr gibt, die ins Folgejahr übertragen werden können, könne die Rechnung aufgehen. „Wenn die Überjährigkeit funktioniert, können wir den Preis bei 49 Euro bis zur Bundestagswahl stabil halten. Der politische Druck ist hoch“, sagte Polzin. Wie es nach der Wahl 2025 weitergeht, sei derzeit jedoch völlig offen. „Ticketpreisentwicklung ist ein ganz schwieriges Thema, denn irgendwo ist immer Wahlkampf!“, merkte der Abteilungsleiter aus Bremen an. In der Hansestadt liegt die letzte Bürgerschaftswahl zwar erst einige Monate zurück, trotzdem sagte die für Mobilität zuständige Senatorin Oziem

www.rundblick-niedersachsen.de #067 11.04.2024 5

Dr. Ulf Keller

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen

T 0175 1649649

keller@vdv.de

Unternehmen im Norden zwischen Euphorie und Katerstimmung beim Deutschland-Ticket

Wegen der nicht fortgesetzten Fahrzeugförderungsprogramme des Bundes und leerer kommunaler Haushalte wachsen auch im Norden die Zweifel an der Antriebs- und Mobilitätswende.

Deutschland-Ticket

In allen drei Bundesländern der Landesgruppe hat auch dieses Jahr der Umgang mit dem Deutschland-Ticket und allen damit zusammenhängenden ungeklärten Fragestellungen und auch Sorgen viele andere wichtige verkehrspolitische Themen überlagert. Der Erfolg dieses als disruptiv geltenden Tickets wurde und wird innerhalb der Landesgruppe nach wie vor durchaus unterschiedlich bewertet. Während in Hamburg der Vertrieb dieses Tickets mit über 1 Mio. verkauften Tickets als großer Erfolg gilt und nun sämtlichen Schülerinnen und Schülern ein Anspruch auf ein kostenfreies Ticket eingeräumt worden ist, sind die Sorgen in den Flächenländern wegen immer noch fehlender Planungssicherheit und ungelöster Probleme bei der Einnahmeaufteilung und durch massive Kapazitätsengpässe gerade in touristisch geprägten Regionen nicht unerheblich. Unerlässlich scheint in jedem Fall eine endlich einheitliche Governance, nicht nur im Norden, sondern bundesweit.

Fahrpersonalmangel

Sowohl im Schienenpersonenverkehr als auch im Bereich des Bus-ÖPNV ist die Lage bei der Sicherstellung der vertraglichen Verkehrsleistung durch den zunehmenden Fahrpersonalmangel in Verbindung mit anhaltend hohen Krankenständen unverändert angespannt. Gleichwohl beginnen überdurchschnittlich hohe Tarifabschlüsse in Verbindung mit den Instrumentarien – insbesondere der VDV-Arbeitgeberinitiative – inzwischen Wirkung zu zeigen. Hinzu kommen betriebliche Initiativen etwa in Schleswig-Holstein mit der Ausbildung von kenianischem bzw. tunesischem Fahrpersonal in der Hoffnung, zumindest den Status quo der Verkehrsleistung abzusichern. Angesichts der manteltariflich gezwungenermaßen ausgehandelten Reduzierung der Wochenarbeitszeiten für das Fahrpersonal drohen allerdings absehbar neue und noch nicht gelöste Herausforderungen.

Hamburg

In Hamburg blicken wir auf eine gelungene Herbsttagung zurück, die bereits spürbar vom Wahlkampf zu den Bürgerschaftswahlen geprägt war. Höhepunkte waren einmal mehr die Ausführungen des Verkehrssenators Anjes Tjarks sowie eine lebhaft Podiumsdiskussion der verkehrspolitisch Sprechenden der Hamburger Bürgerschaft.

Dabei ging es insbesondere um autonome Fahrsysteme, verlässliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, Sicherheit in den Fahrzeugen, Tempo 30 versus Busbeschleunigung sowie Schieneninfrastrukturprojekte.

Mecklenburg-Vorpommern

Hier hat sich die Landesgruppe insbesondere eingebracht bei der anhaltenden Diskussion um die Einführung eines Landesverkehrsverbundes sowie eines landesweit einheitlichen Tarifes. Bei beiden Themen ist die Finanzierung völlig offen und die Sorge vor weiter zunehmender Bürokratie groß. Erschwerend wirken sich die vielen vakanten Stellen im Verkehrsministerium ebenso aus wie der unerwartete Wechsel der Hausleitung. Auf positive Resonanz treffen erste Umsetzungen des vorgesehenen landesweiten Taktbus- und Rufbus-systems zur Stärkung des ländlichen Raums.



Schleswig-Holstein

Sorge bereitet der Umstand, dass die Verkehrsunternehmen angesichts fehlender Fördermittel wieder dazu übergehen, in Dieselse zu investieren, sodass die Ziele der Antriebswende mindestens gefährdet sind. Gefährdet ist angesichts massiv gestiegener Kosten auch der Status quo des Verkehrsangebotes, von einem Ausbau ganz zu schweigen. Erfreulich ist hingegen der Gewinn des deutschen Mobilitätspreises durch das On-Demand-Vorzeigeprojekt SMILE24, das schon jetzt die Fahrgastzahlen im ländlichen Raum um mehr als 50 Prozent steigern und den Nachweis erbringen konnte, dass „on Demand“ auch im ländlichen Raum funktionieren kann.

Dr. Joachim Schack

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

Neue Lokomotiven braucht das Land

Die Margen im Güterverkehr stehen unter erheblichem Druck, weil sich die relative Wettbewerbsfähigkeit des Straßengüterverkehrs durch externe Effekte deutlich gesteigert hat. Deshalb braucht der Schienengüterverkehr neben einer marktadäquaten Festsetzung der Trassenpreise eine Investitionsoffensive. Der VDV NRW hat deshalb beim Land Nordrhein-Westfalen angeregt, die Investitionsförderung für Infrastruktur zu verbessern und die Beschaffung umwelteffizienter Lokomotiven neu zu fördern.

Eine leistungsstarke Infrastruktur ist essenziell für einen zuverlässigen, wirtschaftlichen Schienengüterverkehr und ein entscheidender Standortfaktor in einem Hochlohnland wie Deutschland. Dass hier in den letzten Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, zu wenig investiert wurde, steht mittlerweile verkehrspolitisch außer Streit. Trotzdem soll bei der Infrastrukturförderung für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) in NRW immer wieder der Rotstift angesetzt werden. Zwar ist es dem VDV NRW auch für das laufende Haushaltsjahr wieder gelungen, geplante Kürzungen weitestgehend zu vermeiden; eine solide Infrastrukturpolitik sieht jedoch anders aus. Deshalb hat der VDV NRW angeregt, die Förderung für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur der NE deutlich von knapp 8 Mio. Euro auf 20 Mio. Euro jährlich zu erhöhen und über den Mittelfristzeitraum zu verstetigen.

Jährlich 20 Mio. Euro für NE-Infrastruktur

So wären die NE in der Lage, ihre Infrastruktur wieder auf ein zeitgemäßes Niveau zu heben, Produktivitätsvorteile zu erzielen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Gerade im Zusammenspiel mit der Bundesförderung nach dem Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetz (SGFFG) könnten endlich auch komplexere Maßnahmen finanziert werden. Damit würden die NE der Deutschen Bahn gleichgestellt, die seit Jahren vergleichbar gefördert wird.

Neue umwelteffiziente Lokomotiven für NRW

Ebenso notwendig wie eine hochwertige Infrastruktur sind moderne Fahrzeuge. Da langfristige Frachtverträge heute die absolute Ausnahme sind, kaufen Eisenbahnen immer seltener Lokomotiven, sondern leasen sie. Das Auslastungsrisiko der Lokomotive übernimmt hier der Leasinggeber, der

es sich jedoch teuer bezahlen lässt. Die Leasingkosten liegen 20 bis 40 Prozent über den Kosten eines Kaufs. Diese Mehrkosten müssen letztlich an die Verlader weitergegeben werden.

Gerade für den Nahbereich und die mittleren Entfernungen des Güterverkehrs, wie z. B. die Relation zwischen Siegerland und Häfen und Terminals am Rhein und den Kanälen des Ruhrgebiets, besteht nach Erhebungen des VDV NRW kurzfristig ein Bedarf von mehr als 20 Maschinen. Dieselbe Zahl wird für überregionale Verkehre benötigt. Deshalb hat der VDV NRW für die Beschaffung dieser Lokomotiven beim Land ein Darlehensprogramm der NRW.Bank verbunden mit einem Tilgungszuschuss des Landes in Höhe von 25 Prozent der Investitionssumme angeregt.

Förderbedingung wäre der Kauf umwelteffizienter Lokomotiven mit Hybridantrieb. Während also längere Strecken im Oberleitungsbetrieb zurückgelegt werden, erfolgt bei Ende der Oberleitung der Antrieb batterieelektrisch, per Wasserstoff oder mittels Dieselmotor.

Mit diesem Investitionsanreiz wären die NE in der Lage, das Auslastungsrisiko der Lokomotiven selbst zu tragen. Die Kostenvorteile würden über günstigere Frachtraten an die verladende Industrie weitergegeben werden, sodass diese Förderung indirekt einen erheblichen Standortvorteil bedeutet.

Die bundeseigenen Schienengüterverkehrsunternehmen müssen sich aufgrund von Vorgaben der EU aus defizitären Geschäftsfeldern zurückziehen. Gerade kommunal getragene NE können einen wesentlichen Beitrag leisten, damit diese Leistungen nicht auf die Straße abwandern. Notwendig wäre jedoch ein verbessertes Investitionsklima, da die Kommunen bekanntlich aufgrund ihrer Haushaltssituation kaum in der Lage sind, die Finanzierung eigenständig zu stemmen.

Volker Wente
Geschäftsführer
VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen
T 0221 57979-138
wente@vdv.de

Das „goldene Dienstjubiläum“ schon hinter sich: Lok 61 wurde 1974, als Willy Brandt noch Bundeskanzler war, bei der Regionalverkehr Münsterland GmbH in Dienst gestellt



Landesgruppe Ost: personelle Wechsel in zwei Ländern, fragile Kontinuität in der Sache

Neues Personal an der Spitze der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität und – infolge der Landtagswahlen – auch in der Hausleitung des Ministeriums für Infrastruktur in Brandenburg. In allen Ländern zeichnen sich zunehmende Verteilungskämpfe um die öffentlichen Mittel ab.

Neues Personal an der Spitze der Verwaltungen

Im Land Brandenburg wurde im September 2024 ein neuer Landtag gewählt. Im Ergebnis einigten sich SPD und BSW auf die Bildung einer neuen Koalitionsregierung. Auf den bisherigen Minister Rainer Genilke (CDU) folgte Detlef Tabbert (BSW), der bisherige Oberbürgermeister der Stadt Templin. Staatssekretärin wurde Dr. Ina Bartmann, die zuletzt Vorstandsvorsitzende des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg gewesen war. Der VDV Ost hat vor der Landtagswahl eigene Vorschläge für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik eingebracht. Wir freuen uns auf den Dialog mit der neuen Landesregierung.

In Berlin folgte bereits im Mai 2024 der Wechsel von Manja Schreiner auf Ute Bonde (beide CDU) im Amt der Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Ute Bonde war zuvor Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg und ist dadurch auch mit dem VDV bestens vertraut.

Schienengüterverkehr Berlin-Brandenburg „i2045“

In Kooperation mit einigen Mitgliedsunternehmen hat der VDV Ost eine Studie zu den infrastrukturellen Voraussetzungen einer Verkehrswende im Schienengüterverkehr in Berlin und Brandenburg vorgelegt. Die Studie benennt insbesondere eine Reihe von Ertüchtigungs-, Ausbau- und Reaktivierungsmaßnahmen auf 10 Korridoren. Die Studie reicht über die engen Grenzen der beiden Bundesländer hinaus. Engpässe sind kein lokales oder regionales Problem, sondern müssen interregionale Quelle-Ziel-Beziehungen berücksichtigen. Ein Resultat dieser Studie ist die Überlegung, in engem Kontakt mit den Landesregierungen in Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt die Einrichtung von Railway-Coaches zu prüfen.

Knappe Haushaltsmittel

In allen Ländern der Landesgruppe wurde intensiv über die Finanzausstattung des ÖPNV debattiert. Während im Land Brandenburg Entscheidungen über den Haushalt 2025 noch ausstehen, wurden in Berlin tiefe Einschnitte beschlossen. Dabei wurde insbesondere das 29-Euro-Ticket für die Tarifbereiche A/B wieder zurückgenommen. Weitere Einschnitte betreffen u. a. die Planungen für

den Ausbau des Straßenbahnnetzes. Der VDV Ost hat sich in einer Pressemitteilung über den Wegfall dieser Planungen irritiert gezeigt. Die Einsparsummen bei Planungsleistungen sind einerseits wenig relevant, verbauen dem Land jedoch in erheblichem Maße strategische Potenziale bei der Verkehrswende.

Im Land Sachsen-Anhalt stehen wir inzwischen in engem Austausch mit der Landesregierung bei deren Initiative, über gemeinsame Beschaffungen im Bereich von E-Bussen nachzudenken. Die Verkehrsunternehmen sind grundsätzlich offen für alle Kosteneinsparpotenziale.

Arbeitgeberinitiative

Die Landesgruppe hat sich während des gesamten Jahres 2024 intensiv damit beschäftigt, wie die Attraktivität der Branchenunternehmen als Arbeitgeber optimiert werden kann. Nicht nur für kleinere Unternehmen besteht die beste Aussicht auf Erfolg in einer breit angelegten Kooperation der gesamten Branche. Erfahrungen austauschen, voneinander lernen und gemeinsam das Image der Branche verbessern, darin liegen die Grundlagen der Personalpolitik der VU. Dafür wollen noch mehr Unternehmen die Arbeitgeberinitiative des Verbandes nutzen und ausbauen.

Werner Faber

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

Nachhaltige Mobilität sichern – trotz Personalnot und schwieriger Finanzierung

Die Kommunal- und Landtagswahlen in Sachsen und Thüringen 2024 boten unserer Landesgruppe eine gute Möglichkeit, das Thema Mobilität in die politische Diskussion zu bringen.

Unsere Schwerpunkte waren die Daseinsvorsorge im Sinne der Befriedigung grundlegender Mobilitätsbedürfnisse, Stichwort: funktionierender Staat, natürlich der Klimaschutz und vor allem das Sichern des Leistungsangebots in Zeiten signifikant steigender Kosten. Leider zeigte sich: Oft fokussiert die Diskussion schnell nur noch auf preiswerte Tarifangebote, Angebotsqualität und -quantität spielen nur noch eine Nebenrolle. Ebenso eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur. Die geriet dann schlagartig in den Blick mit dem Einsturz der Carolabrücke in Dresden. Ein Weckruf, der nicht ungehört verschallen darf!

In Thüringen steht der Werkzeugkasten für eine umfassende Verkehrswende bereit. Das Konzept des landesweiten Integralen Taktfahrplans mit mehrstufig differenziertem und hierarchisiertem ÖPNV von Bahn und PlusBus/TaktBus bis hin zu On-Demand-Systemen ist umfassend und durchdacht. Allerdings fehlt noch der politische Wille, das Konzept durch eine entsprechende finanzielle Dotierung schrittweise Wirklichkeit werden zu lassen. Durch das Engagement unserer Mitglieder konnten dennoch Schritte in diese Richtung gegangen werden. So schließt eine TaktBus-Linie zwischen Kranichfeld (Anschluss an die Regionalbahn von Weimar) und Ilmenau eine wesentliche Lücke im Regionalverkehrsnetz. Auch die Zukunft des ÖPNV mit selbstfahrenden Fahrzeugen ist in ersten Anfängen zu erfahren. Die Dekarbonisierung vor allem des städtischen Busverkehrs mit Batterie- und Wasserstoffbussen schreitet voran. Mit der Ausschreibung des Mittel-thüringer Akkunetzes sowie des Thüringer Elektronetzes rückt die elektrische Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs in greifbare Nähe.



Im Freistaat Sachsen gibt es nun mit dem SPNV und dem flächendeckenden PlusBus-/TaktBus-Netz ein öffentliches Verkehrssystem, das für die Mehrheit der sächsischen Bevölkerung wettbewerbsfähig zum MIV ist. Doch gilt auch hier: Der Status quo ist nicht gesichert; die ausreichende und verstetigte Finanzierung für die Zukunft ist noch offen.

Die Personalgewinnung vor allem für den Fahrdienst ist längst ein Schwerpunkt der Arbeit unserer Mitglieder wie unseres gesamten Verbandes. Bereits heute gibt es Angebotseinschränkungen wegen Personalengpässen. Sie konterkarieren alle Bemühungen zum Ausbau eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs in Stadt und Land. Es bestehen enge Kontakte zu den Bundesagenturen für Arbeit und zu entsprechenden Stellen unserer beiden Freistaaten, um eine strategische Partnerschaft auf diesem Feld aufzubauen.

In Sachsen Schienengüterverkehr machte sich unsere Landesgruppe vor allem für die Revitalisierung der regionalen Infrastruktur einschließlich Ladestellen und Umschlagterminals stark.

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

Rheinland-Pfalz und Saarland: weiterhin Unsicherheiten bei Finanzierungsthemen

Das Jahr 2024 war für die VDV-Landesgruppe Südwest geprägt von zahlreichen Veranstaltungen und intensiven Diskussionen über die Herausforderungen und Entwicklungen im Nahverkehr.

Landesnahverkehrsplan

Im April fand der Deutsche Nahverkehrstag in Koblenz statt, bei dem unsere Landesgruppe mit einem großen und viel besuchten Messestand präsent war. Die Veranstaltung bot eine hervorragende Plattform, um mit Fachleuten und Personen aus der Politik ins Gespräch zu kommen. Ein zentrales Thema war die Verkündung von Ministerin Katrin Eder (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität RLP), dass die Finanzierung für den Landesnahverkehrsplan (LNVP) noch nicht gesichert sei. Dadurch verzögert sich die Umsetzung des Plans, was weiterhin Unsicherheit für die Verkehrsunternehmen bedeutet. Der Landesnahverkehrsplan befindet sich seit 2022 in Arbeit. 2023 wurden einige Beteiligungsworkshops durchgeführt. Die Landesgruppe Südwest hat immer wieder auf die Dringlichkeit hingewiesen und ihre Unterstützung bei der Erstellung des LNVP angeboten. Leider wurde diese bisher nicht angenommen und auch kein Entwurf des LNVP vorgelegt.



Ministerin Katrin Eder (4. v. l.) am VDV-Stand in Koblenz im Gespräch mit den VDV-Mitgliedern

Ausgleich von Preisermäßigungen bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs

Ein Thema, welches sich durch das ganze Jahr zog, war der Ausgleich für Preisermäßigungen im Ausbildungsverkehr in Rheinland-Pfalz. Nach dem Auslaufen der landesrechtlichen Regelung Ende 2023 mussten die Verkehrsunternehmen auf die Bundesregelung nach § 45a PBefG ausweichen. Dies bedeutete einen erheblichen Mehraufwand, da mittlere Reiseweiten und neue Kostensätze ermittelt werden mussten. Im Dezember 2024 wurde ein Entwurf für eine Neuregelung ab Januar 2025 vorgelegt, zu dem wir als Landesgruppe Stellung nehmen konnten. Auch hier wurden vorher

keine Gespräche mit dem Verband geführt, um eine einvernehmliche Lösung zu erarbeiten. Es bleibt unklar, wie hoch die Ausgleichszahlungen für die Verkehrsunternehmen letztlich ausfallen werden.

Die Mitgliederversammlung im Frühjahr in Saarbrücken bot spannende Einblicke in die Mobilitätspolitik des Saarlandes. Neben Beiträgen des Oberbürgermeisters Uwe Conradt (CDU) berichtete Astrid Klug, Abteilungsleiterin Mobilität im Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz im Saarland, über aktuelle Herausforderungen und Entwicklungen.

Im Herbst fanden die Eisenbahnfachtagung und die zweite Mitgliederversammlung in Ludwigshafen statt. Dabei stand u. a. die Sanierung der Riedbahn im Fokus, die trotz ihrer Komplexität weitgehend störungsfrei verlief. Die geplante Inbetriebnahme im Dezember konnte eingehalten werden. Weitere Schwerpunktthemen waren die Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahntrassen, die digitale automatische Kupplung (DAK) und die Verlagerung zum Kombinierten Verkehr. Auch das Sommerfest der rheinland-pfälzischen Landesvertretung in Berlin war ein voller Erfolg. Unsere Landesgruppe informierte dort die Landespolitik über aktuelle Themen und knüpfte wertvolle Kontakte.

Das Jahr 2024 hat gezeigt, dass die Rahmenbedingungen für den Nahverkehr weiterhin unsicher sind. Insbesondere die fehlende Finanzierung des LNVP, die Unsicherheiten beim Deutschland-Ticket und die offenen Fragen zur Ausbildungsverkehrsregelung in Rheinland-Pfalz belasten die Verkehrsunternehmen erheblich. Trotz dieser Herausforderungen konnte die VDV-Landesgruppe Südwest durch zahlreiche Veranstaltungen und engagierte Arbeit entscheidend zur Diskussion und Lösungssuche beitragen.

Marie-Theres Wölki

Geschäftsführerin

VDV-Landesgruppe Südwest

T 06131 126861

woelki@vdv.de

VDV-Organisationen

VDV-Akademie: Unser Beitrag zu einer modernen Branche

Das kommende Jahr steht für die VDV-Akademie ganz im Zeichen der Modernisierung und Nähe zu unseren Mitgliedern und Kundinnen und Kunden. Wir setzen Zukunftsthemen zweigleisig um: mit unserem traditionellen Kerngeschäft und mit innovativen Ansätzen und neuen Produkten.

Im Jahr 2024 hat sich viel bewegt in der VDV-Akademie. Ruth Leyendecker hat Ende des Jahres die Geschäftsführung niedergelegt. Die Zusammenarbeit mit ihr war geprägt von Vertrauen und Kollegialität. Vorerst übernimmt Alexander Möller die Geschäftsführung, bis eine Nachfolge gefunden ist. Neben diesem Personalwechsel wurden viele Geschäftsbereiche und Projekte der Akademie gen Zukunft gerichtet.

Im Zentrum: Mitglieder und Kundinnen und Kunden

Durch unser Netzwerk und die Nähe zum VDV sind wir inhaltlich stark aufgestellt. Ein Beispiel: der VDV-Marketingkongress 2024 – mit 180 Personen und Themenschwerpunkten wie KI und Zukunftstrends im Onlinemarketing ein absolutes Highlight der Branche.

2025 werden wir vermehrt Eisenbahnthemen anbieten, Serien zu den Themen ETCS und Cybersecurity sind in Planung. Mit dem Seminar „Systemwissen ÖPNV“ bieten wir Neulingen und Quereinsteigenden einen fundierten Einstieg in die Branche.

Geförderte Projektlandschaft

2024 endeten gleich zwei sehr erfolgreiche Branchenprojekte. Mit NetÖV wurde das Mobilitätsnetzwerk Bildung (kurz: MoNet Bildung) entwickelt. Die Plattform ermöglicht Verkehrsunternehmen und ihren Beschäftigten Zugang zum New Learning – so werden Wissen und Kompetenzen im direkten Austausch mit Fachleuten aus ganz Deutschland erworben. Um dem wichtigen Thema New Learning den passenden Raum zu bieten und es zukunftsweisend weiterzuentwickeln, wurde der Geschäftsbereich New Learning ins Leben gerufen.

Das InnoVET-Projekt UpTrain schaffte es erfolgreich, zwei neue Fortbildungen mit IHK-Abschluss zu erproben und in das Angebot der Akademie zu überführen. Der Geprüfte Berufsspezialist / die geprüfte Berufsspezialistin für Elektronik Mobilität (IHK) wird bereits ab 2025 fester Bestandteil des Portfolios sein. Für eine zukunftssträchtige und moderne Bildungslandschaft wurde der Master Professional in Technologischen Innovationsstrategien erfolgreich konzipiert und abgeschlossen. Die Fortbildung bietet High Potentials und angehenden strategischen Leitungen einen branchenspezifischen, deutschlandweit anerkannten Abschluss.

Auch 2025 sind Projekte geplant, die auf die holistische Projektstrategie der VDV-Akademie einzahlen und für die Weiterentwicklung des Unternehmens innovative Experimentierräume schaffen. Mit dem Projekt WeTransformÖPNV wird die VDV-Akademie in einem starken Verbund sozialpartnerschaftlich Transformationsberaterinnen und -berater für den ÖPNV ausbilden. Das Projekt KompResifÖV hat in den vergangenen anderthalb Jahren die Schulung zu Resilienzmentorinnen und -mentoren entwickelt, die kurz vor dem Abschluss steht.

Die im Projektrahmen erarbeiteten Produkte, Netzwerke und digitalen Tools leisten einen wesentlichen Beitrag zur Modernisierung und Zukunftsstabilität unserer Branche.

Digitales Lernen

Im Jahr 2025 wird das digitale Lernen eine zentrale Rolle spielen. Unsere erfolgreichen Lehrgänge und Weiterbildungen entwickeln sich weiter und werden durch noch mehr digitale Elemente bereichert. Gleichzeitig entstehen neue digitale Lösungen wie web-based Trainings, die von Verkehrsunternehmen oder in der Digitalen VDV-Akademie (DiVA) erworben werden können. Außerdem werden wir maßgeschneiderte Beratungskonzepte entwickeln, die speziell auf die Personalentwicklung mit digitalem Lernen in Verkehrsunternehmen zugeschnitten sind.

Unsere Perspektive für die Zukunft

Die VDV-Akademie ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen – das zeigt, dass die Themen Personalentwicklung und Weiterbildung in unserer Branche immer stärkere Nachfrage erleben. Wir werden 2025 dafür nutzen, das Akademierteam zu stärken und weiterzuentwickeln. Auch künftig werden wir uns an den Bedarfen der Branche, unserer Mitglieder und Kundinnen und Kunden orientieren und unser Portfolio um zielgenaue und branchenaktuelle Bildungsangebote erweitern.

Britta Robels

UpTrain, Projektleitung

M 0175 3710430

robels@vdv.de

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

Die Stiftung Führungsnachwuchs im VDV besteht seit 26 Jahren. Gegründet wurde sie 1998 von Dr. Wilhelm Pällmann und Prof. Dr. Dr. Günter Girnau. Stiftungszweck ist die Qualifizierung von jungen Führungskräften in den VDV-Mitgliedsunternehmen und den Unternehmen des VDV-Industrieforums. Die Förderung von jungen Führungskräften und die Qualifizierung in jährlichen Management-Symposien sind die Schwerpunkte der Stiftungsarbeit.

Seminare für professionelles Führungshandeln

2024 hat die Stiftung ihr Aktivitätsportfolio erweitert. Erstmals wurden mit großem Zuspruch Grundlagen- und Aufbau-seminare für Nachwuchsführungskräfte angeboten. In den jeweils dreitägigen Qualifizierungen werden die grundlegenden Aufgaben und Werkzeuge vermittelt sowie die eigenen Führungserfahrungen und Herausforderungen erörtert und reflektiert. Im Zentrum stehen stets praxisrelevante, auf die Anforderungen der Branchen zugeschnittene Übungen und die Optimierung des Führungshandelns. Die Qualifizierungen werden im Jahr 2025 weitergeführt.

Erweiterung der Stipendienförderung

Seit 2024 werden neben der Stipendienförderung für akademische Fortbildungen auch Beschäftigte mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung, die eine staatlich anerkannte Fortbildung zum Berufsspezialisten bzw. zur Berufsspezialistin oder zum Experten bzw. zur Expertin (Meister, Techniker, Fachwirt, Technischer Betriebswirt u. a.) anstreben, gefördert. Anträge für eine Förderung werden gerne entgegengenommen.

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

Treffen der Stipendiatinnen und Stipendiaten

Zum dritten Mal hatte die Stiftung ihre Stipendiatinnen und Stipendiaten eingeladen. Das Treffen dient sowohl dem Austausch mit dem Stiftungsvorstand als auch der Vorstellung und Diskussion von Masterthemen. Aktuell absolvieren nahezu alle Stipendiatinnen und Stipendiaten ihr gefördertes Studium im Studiengang ÖPNV und Mobilität an der Uni Kassel. Dieser Studiengang ist vor über zehn Jahren von der Universität Kassel gemeinsam mit dem VDV, der VDV-Akademie und der Stiftung Führungsnachwuchs entwickelt worden. Aktuell werden 13 Beschäftigte aus Verkehrsunternehmen und -verbänden von der Stiftung gefördert.

26. Management-Symposium in Hamburg

Das diesjährige Symposium fand vom 08.11. bis 10.11.2024 in Hamburg statt. Über 90 Führungsnachwuchskräfte nahmen daran teil.

Neben Mobilitäts- und Industriethemen prägten drei Schwerpunkt-Cluster die Veranstaltung: die US-Wahl, die wenige Tage vor dem Symposium stattfand, das Erstarken rechtsextremer und populistischer Tendenzen in Deutschland und Europa sowie die digitalen Umwälzungen, ihre Chancen und Risiken für Unternehmen und die Gesellschaft.

Eingeladen waren Expertinnen und Experten sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die tiefe und ausgesprochen interessante Einblicke in die Entwicklungen der Themen und deren Herausforderungen ermöglichten. Das Symposium machte wiederholt deutlich, wie wichtig die „Blicke über den Tellerrand“ sind, die von den Gründern der Stiftung vor fast 30 Jahren proklamiert wurden.

Das 27. Management-Symposium findet vom 07.11. bis 09.11.2025 in Karlsruhe statt. Alle Führungskräfte sind herzlich zur Teilnahme eingeladen.

Ein weiterer Mosaikstein im Portfolio der SFN: das Kolloquium

Unter dem Slogan „It's the economy, stupid“ wird die Stiftung im Frühjahr 2025 ihr erstes Kolloquium veranstalten. Hiermit wollen wir relevante Themen aus den Management-Symposien inhaltlich vertiefen und gemeinsam mit renommierten Forschungsinstituten erörtern. Jedes Jahr sollen ein bis zwei Kolloquien veranstaltet werden.

Das diesjährige eintägige Kolloquium wird am 19. März in Köln, wenige Wochen nach der Bundestagswahl, die Wirtschaftspolitik in den Fokus nehmen. Dazu haben wir das Institut der Deutschen Wirtschaft (IW) als Kooperationspartner gewonnen.

Michael Weber-Wernz und Sandra Raider

Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

T 0221 57979-173

raider@vdv.de

Deutschland-Ticket treibt Digitalisierung und Innovation

Mit dem Deutschland-Ticket und Technologien wie Motics, ((etiCORE und NFC-Tickets schreitet die Digitalisierung im deutschen ÖPNV rasant voran. Der VDV eTicket Service stärkt die Branche durch zukunftsweisende Standards, Sicherheitslösungen und innovative Entwicklungen.

Die Einführung des Deutschland-Tickets hat die Zahl der Teilnehmer an ((eTicket Deutschland binnen zwei Jahren von rund 450 auf 706 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde anwachsen lassen. Nach einer Marktanalyse sind damit jetzt alle Verkehrsunternehmen, die das D-Ticket herausgeben und/oder kontrollieren, Teil von ((eTicket Deutschland. Die alljährliche Teilnehmerversammlung von ((eTicket Deutschland, bei der über Veränderungen am Standard, der VDV-Kernapplikation (in Zukunft ((etiCORE) sowie über IT-Sicherheitsstandards für das D-Ticket abgestimmt wird, ist somit zu einer Vollversammlung des gesamten deutschen ÖPNV geworden. Im Jahr 2024 tagte diese Vollversammlung im Mai sowie am 28. November in Köln.

ZPVS: Monitoring des Deutschland-Tickets

Ein deutschlandweit gültiges Abo-Ticket wie das Deutschland-Ticket erfordert ein gemeinsames Sicherheitsmonitoring, um sicherzustellen, dass jedes kontrollierte Ticket tatsächlich verkauft wurde und keine Fälschung vorliegt. Diese Aufgabe übernimmt das Zentrale PV-System (ZPVS), das der VDV eTicket Service seit 2023 kommissarisch bereitstellt. Das ZPVS gewährleistet nicht nur die Systemsicherheit, sondern liefert auch wichtige Informationen für die zukünftige Einnahmeaufteilung wie z. B. die Grundgesamtheit aller herausgegebenen D-Tickets. Dafür müssen die Vertriebs- und Kontrollsysteme aller Verkehrsunternehmen ihre Ausgabe- und Kontrollnachweise jedoch an das ZPVS senden. Aktuell tun das erst etwas über 100 Unternehmen, sodass es derzeit keine vollständige Übersicht über alle D-Tickets gibt. In der Folge verursachen Fälle bewussten Unterlassens von Meldungen Schäden in der Branche. Eine notwendige verbindliche Anbindung an das ZPVS erreichte auf der erwähnten Sondersitzung der Teilnehmer im November 2024 allerdings nicht die benötigte 75-Prozent-Mehrheit.

Ein neuer Vorschlag wird in der ersten Jahreshälfte 2025 erarbeitet und bei der anstehenden Teilnehmerversammlung im Mai 2025 erneut zum Beschluss gebracht.

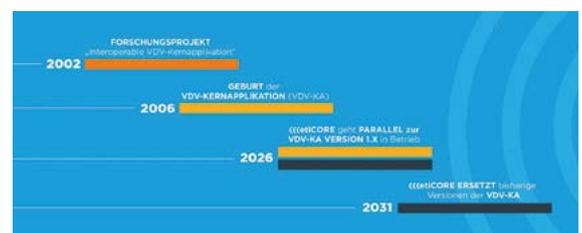
Dass die Branche sich auf ein gemeinsames Monitoring einigt, ist dringend notwendig. So ist nicht nur eine manuelle Meldung von verkauften Tickets an die D-TIX unangebracht bei einem Gesamt-

volumen von ca. 13 Mrd. Euro an Fahrgeldeinnahmen. Auch professionelle Angriffe von außen nehmen zu. Ohne ein gemeinsames Monitoring über alle D-Tickets weiß weiterhin niemand, wie viele Tickets tatsächlich erstellt wurden bzw. ob es einen Bruch in den Sicherheitsmechanismen gibt. Hier reicht ein Unternehmen aus, das als Schwachstelle von Betrügerinnen und Betrügern genutzt wird, um die Einnahmen der ganzen Branche zu gefährden.

((etiCORE: zukunftssicherer Standard

Die Migrationstermine für ((etiCORE kommen näher und die ersten Verkehrsunternehmen stehen an der Startlinie. Um unnötige Parallelbetriebe zu minimieren, hat die Branche sich im Rahmen der Teilnehmerversammlung im November 2024 auf einen verpflichtenden Kontrolltermin geeinigt: Ab dem 1. Mai 2028 müssen alle Unternehmen, die Tickets kontrollieren, in der Lage sein, das neue ((etiCORE-Format zu lesen. Ab diesem Zeitpunkt können Deutschland-Tickets auf ((etiCORE-Chipkarten ausgegeben werden.

Dies erlaubt allen Verkehrsunternehmen, die die Ticketausgabe zu diesem Zeitpunkt fertig haben, ihre alten VDV-KA-Vertriebssysteme abzuschalten. Die erstmalige Ausgabe von regionalen Tickets auf ((etiCORE-Chipkarten ist für alle Unternehmen, die früh starten wollen, schon ab dem 01.12.2026 möglich.



Weil aber nicht alle Verkehrsunternehmen gleich schnell sind, muss die Kontrolle weiterhin sowohl den VDV-KA-Standard als auch ((etiCORE beherrschen. Konkret bedeutet das, dass zwischen dem 1. Mai 2028 und dem 1.12.2031 sowohl VDV-KA- als auch ((etiCORE-Tickets auf Smartphones und Chipkarten im Umlauf sein werden. Ab dem 1.12.2031 endet dann die VDV-KA. Das bedeutet unter anderem auch, dass ab diesem Datum keine Chipkarten nach VDV-Kernapplikation mehr ausgegeben werden können.

Bis zu diesem Stichtag muss die gesamte deutsche Nahverkehrsbranche zu ((etiCORE migriert sein. Um die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände dabei zu unterstützen, ist für den Sommer 2025 eine ((etiCORE-Roadshow geplant: Unser Team wird mit Aufgabenträgern, Vorständinnen und Vorständen, Geschäftsführenden und Vertriebsverantwortlichen vor Ort über ((etiCORE sprechen und Fragen beantworten.

Motics: sichere Tickets in der Google Wallet

Seit der Einführung des Deutschland-Tickets wird in der Branche intensiv über den Einsatz des passenden Barcodes diskutiert. Unabhängig davon, ob UIC- oder VDV-Barcodes verwendet werden, haben alle Barcodes eine Schwachstelle: Sie können z. B. durch Screenshots kopiert und weiterverteilt werden.

Der Motics (Mobile Ticketing Crypto Service) spielt deshalb eine zentrale Rolle in der Betrugsprävention bei Handytickets. 2024 wurde Motics erfolgreich in Google Wallet integriert, sodass Verkehrsunternehmen sichere Handytickets ohne eigene App über Web2Wallet ausgeben können. Hier reicht ein einfacher Webshop, der das ausgegebene Ticket als sicheren kopiergeschützten Barcode direkt in die Wallet speichern kann.



Zusätzlich besteht auch die Möglichkeit, den Bar-tarif in einem Schnellkaufverfahren mithilfe von Web2Wallet abzubilden. Der Fahrgast scannt z. B. einen Barcode ab, gelangt zu einem optimierten Webshop, wählt das passende Produkt aus, bezahlt mit Gpay und speichert das Ticket in der Wallet. Eingaben zu Personendaten, Bezahloptionen und E-Mail-Adresse entfallen bzw. werden durch die Google Wallet automatisiert an das Vertriebshintergrundsystem übermittelt.

Unternehmensentwicklung 2024

Am 4. März 2004 wurde der VDV eTicket Service ins Handelsregister eingetragen. 2024 feierte der



VDV-ETS das 20-jährige Bestehen mit Partnern und Wegbegleitern auf Messen und Veranstaltungen von IT-TRANS bis InnoTrans.

2024 konnten zudem alle offenen Vakanzen besetzt werden. Um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden, planen wir jedoch weiterhin, uns in den Bereichen Implementierung, IT-Sicherheit sowie Forschung und Entwicklung noch ein wenig robuster aufzustellen.

Ausblick 2025: neues ASM-Tool und Entwicklung von NFC-Tickets

Das ASM-Tool dient als zentrale Kundenschnittstelle für alle Teilnehmer an ((eTicket Deutschland. Hier stellen wir beispielsweise die Spezifikationen – VDV-Kernapplikation und ((etiCORE – sowie Zertifikate und Schlüssel zur Verfügung. 2025 wird es durch das eTicket Security Hub (ESH) ersetzt, das eine umfassende Modernisierung mit sich bringt und an die Anforderungen und Prozesse von ((etiCORE angepasst ist. Bei der Entwicklung werden die Rückmeldungen aus Zufriedenheitsumfragen unter den Teilnehmern an ((eTicket Deutschland berücksichtigt. Im Januar 2025 startet die Ausschreibung für das System, das perspektivisch genauso lange in Betrieb sein muss wie ((etiCORE selbst.

Mit „Fit for ((etiCORE“ startet 2025 außerdem eine modulare Seminarreihe, die eTicket-Fachleute gezielt auf das bevorstehende Sicherheitsupdate des Ticketing-Standards vorbereitet und sie bei der Migration unterstützt. Ergänzend dazu wird das bestehende Schulungsangebot – bestehend aus Online- und Präsenzseminaren – um web-based Trainings (WBT) erweitert.

Dadurch erhalten Fachleute der Branche jederzeit und unabhängig von festen Seminarterminen des VDV-ETS Zugriff auf Lerninhalte. So können sie sich bedarfsgerecht und effizient in den zentralen Bereichen rund um ((etiCORE weiterbilden.

Im Februar 2025 beginnt das F&E-Team die ersten Feldtests für Motics und NFC-Tickets. Diese Technologie nutzt das bewährte Sicherheitsverfahren von Chipkarten und ermöglicht eine kontaktlose Ticketprüfung per Funk – ganz ohne das Scannen von Barcodes oder das Prüfen von ID-Medien. Das sorgt für eine schnellere und einfachere Ticketkontrolle.

Ab Juni 2025 sollen NFC-Tickets schrittweise in Umlauf gebracht werden und so den Barcode im Handyticketing ersetzen. Das sorgt nicht nur für mehr Digitalisierung im deutschen ÖPNV, sondern verbessert auch den Komfort für die Fahrgäste.

Nils Zeino-Mahmalat

Geschäftsführer

VDV eTicket Service GmbH & Co. KG

T 0221 716174-0

zeino@vdv.de

BILDUNG GEHÖRT IN DIE BESTEN HÄNDE



KOMMENDE HIGHLIGHTS

17.09. - 19.09.2025	12. VDV-Personalkongress in Dresden
27.10. - 30.10.2025	Systemwissen ÖPNV - Lerne die Branche kennen! in Köln
04.11. - 05.11.2025	Führungskräfte-Workshop zur Integration von MOF in Eisenbahnunternehmen im Köln
20.11. - 21.11.2025	1. Deutscher-ETCS-Kongress in Fulda
19.01. - 15.07.2026	Geprüfter Berufsspezialist / Geprüfte Berufsspezialistin für Elektronik Mobilität (IHK) - Schienenfahrzeuge Bundesweit

#wirlebenlernen

VDV-Informationen

Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur

Mit rund 700 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.

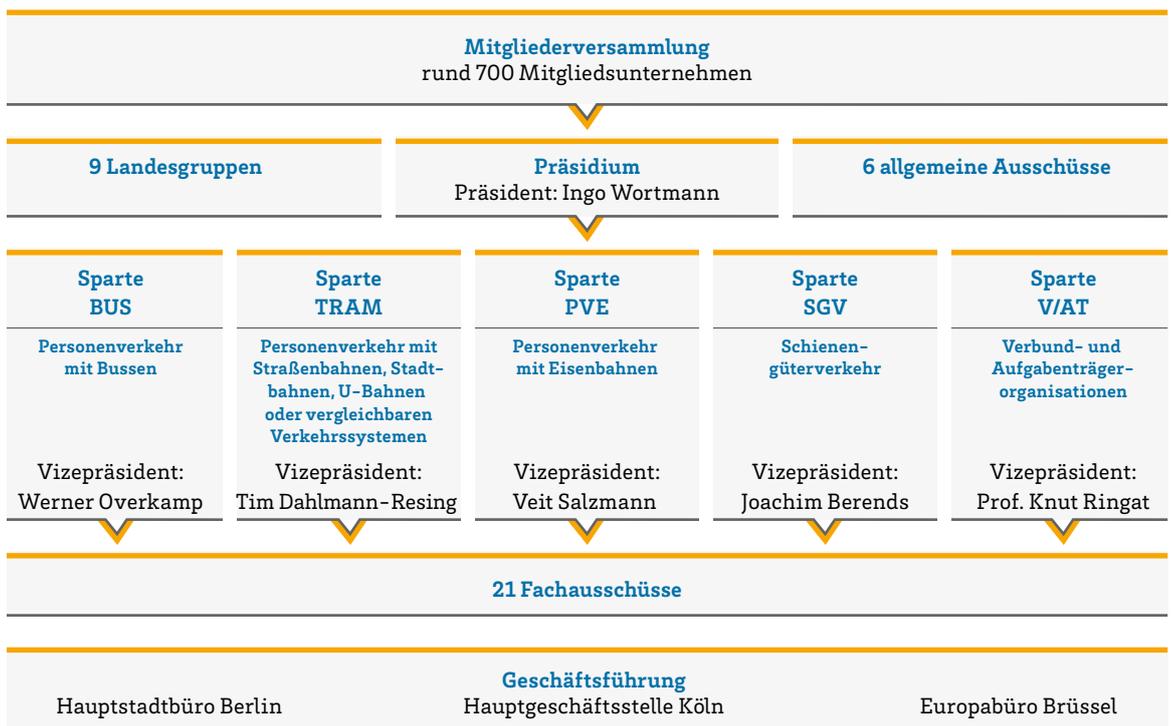
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert 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 21 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.



VDV-Schriften und -Mitteilungen unter:

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

VDV-Schrift 463 | 12/2024

Schnittstelle zum Lademanagementsystem –
Betriebshofmanagement & ITCS

VDV-Schrift 757 – Teil A | 10/2024

Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen – Brems-
vorschrift – Brevo –

VDV-Schrift 454 | 8/2024

Ist-Daten-Schnittstelle – Fahrplanauskunft Ver-
sion 3.1.0 auf Basis VDV-Schrift 453 (v3.1.0) –
REF-AUS Referenzdaten Fahrplanauskunft AUS
Fahrplanauskunft

VDV-Schrift 453 | 8/2024

Ist-Daten-Schnittstelle Version 3.1.0: Anschluss-
sicherung –Dynamische Fahrgastinformation –
Visualisierung – Allgemeiner Nachrichtendienst

VDV-Schrift 163 | 8/2024

Ergänzende Festlegungen für die elektrischen und
elektronischen Betriebsmittel von Fahrzeugen
städtischer Schienenbahnen

VDV-Schrift 160 | 7/2024

Grundanforderungen an die elektrische Ausrüs-
tung von Fahrzeugen städtischer Schienenbahnen

VDV-Schrift 261 | 7/2024

Empfehlung zur Anbindung eines dispositiven
Backends an einen Elektrobus, ergänzend zur
ISO-Norm 15118 – Edition 2

VDV-Schrift 803 | 7/2024

Demografie/Know-how-Transfer

VDV-Schrift 733 | 6/2024

Ticketlayout für mobiles Ticketing – Empfehlung
für die Umsetzung eines einheitlichen Ticketlay-
outs in Deutschland

VDV-Schrift 760 | 5/2024

Fachliche Eignung im Rahmen der Unternehmens-
genehmigung für Eisenbahnen im übergeordneten
Netz – Verantwortungsmodelle im SMS

VDV-Schrift 890 | 1/2024

Automatisierter Betriebshof – Betriebliche Anfor-
derungen an das Automatisieren von Fahrzeugbe-
wegungen auf Betriebshöfen des ÖPNV

VDV-Recommendation 163 | 8/2024

Additional Requirements for Electric and Electro-
nic Equipment for Urban Rail Vehicles

VDV-Recommendation 160 | 7/2024

Basic Requirements for Electric Equipment for
Urban Rail Vehicles

VDV-Recommendation 261 | 7/2024

Recommendations on Connection of a Dispositive
Backend to an Electric Bus, Complementary to ISO
Standard 15118 – Edition 2

VDV-Recommendation 736-2 | 4/2024

Handling of situation management (UmS) – Stan-
dardised exchange of situations with the European
Norm CEN/TS 15531-5 "SIRI" – Part 2 Description
of SIRI-SX Specification (9/2022)

VDV-Recommendation 882 | 4/2024

Procedure for determining personnel key figures
for the maintenance of rail vehicles in accordance
with BOStrab (7/2023)

VDV-Schriften- und Mitteilungen unter:

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

VDV-Mitteilung 7058 | 11/2024

Optimierung des Fahrgastflusses in Stadt- und U-Bahn-Systemen

VDV-Mitteilung 7056 | 11/2024

Umgang mit Extremwetterlagen – Betriebliche Sicht

VDV-Mitteilung 7059 | 10/2024

Digitalisierung im Verkehrsunternehmen – Eine praktische Anleitung zum Start des Digitalisierungsprozesses

VDV-Mitteilung 7508 | 10/2024

Arbeiten im Bereich von Gleisen nichtbundes-eigener Eisenbahnen – Auswahl der Sicherungsmaßnahme und betriebliche Umsetzung

VDV-Mitteilung 8003 | 10/2024

Besondere Vertragsbedingungen für Batterien von E-Bussen – Empfehlung für die Gestaltung

VDV-Mitteilung 6207 | 9/2024

Fahrwegbezogene Probleme und mögliche Maßnahmen bei Extremwetterereignissen

VDV-Mitteilung 5006 | 9/2024

Energieeffizienzgesetz (EnEfG) – Handlungsempfehlung für Verkehrsunternehmen zur Einrichtung eines Energiemanagementsystems

VDV-Mitteilung 9928 | verbandsintern | 7/2024

Erträge und Aufwendungen 2021 Im Personen-nahverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung

VDV-Mitteilung Nr. 9074 | 6/2024

Leitfaden Nachhaltigkeitsberichterstattung für den öffentlichen Verkehr | Fokus: ÖPNV – Anwendung des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK)

VDV-Mitteilung Nr. 1510 | 2/2024

Empfehlungen für eine ergonomische Gestaltung des Fahrersitzes

VDV-Mitteilung Nr. 9075-2 | 5/2024

Hinweise zur Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil

VDV-Mitteilung Nr. 9075-1 | 5/2024

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil

VDV-Mitteilung Nr. 10015 | 4/2024

ÖPNV-Beschleunigung in schmalen Stadtstraßen – Empfehlungen zur Führung von Straßenbahnen und Bussen mit räumlicher und zeitlicher Trennung bei Flächenknappheit

VDV-Mitteilung Nr. 6005 | 4/2024

Durchführung von Infrastrukturgroßprojekten – Handlungsempfehlung für Projektstruktur (Ausgabe 12/2023)

VDV-Mitteilung Nr. 3317 | 2 /2024

Empfehlungen für Auswahl und Einsatz von Gutachtern für Bahnanwendungen

VDV-Positionen

Neuerscheinungen 02/2024 bis 12/2024

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

Weitere unter der Suchfunktion auf www.vdv.de

18.12.2024 | Zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

Sechs Schritte zu einem attraktiven öffentlichen Personenverkehr

14.10.2024 | Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Für eine klimafreundliche Mobilität

27.09.2024 | VDB und VDV fordern politische Maßnahmen gegen Fachkräftemangel

Fachkräfte gewinnen, Potenziale entfalten, Schiene gestalten - vier Forderungen der Bahnbranche gegen den Fachkräftemangel

16.09.2024 | Zehnte VDV-Maßnahmenliste

Investitionsbedarf für das Bundesschiennetzen aus Sicht der Nutzenden

28.08.2024 | Gemeinsames Positionspapier zur Führerscheinreform Bus

Mehr Busfahrerinnen und -fahrer braucht das Land! Das machen der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) in ihrem gemeinsamen Positionspapier deutlich.

13.08.2024 | VDV-Europa-Broschüre

Prioritäten des VDV für die europäische Verkehrspolitik 2024-2029

18.07.2024 | Sicherheit (Security) im öffentlichen Personenverkehr | Fakten, Mythen und Handlungsbedarf von Branche und Politik

Sicherheit ist eines der entscheidenden Versprechen bei Bus und Bahn.

12.04.2024 | Weiterentwicklung der Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

Welche Maßnahmen können ergriffen werden?

22.03.2024 | Auswirkungen der Antriebswende im ÖPNV auf den Bevölkerungsschutz

Können Verkehrsunternehmen zukünftig noch unterstützen?

14.02.2024 | Ein wissenschaftlicher Blick auf das Deutschland-Ticket

Die aktuellen Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz schaffen für die Kunden ein Jahr Preisstabilität, sichern aber das Deutschland-Ticket nicht langfristig.

Digitale Angebote des VDV

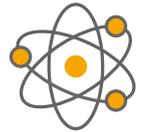


VDV-Website | www.vdv.de

Für unsere Mitgliedsunternehmen, für die Politik, die 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.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen
www.instagram.com/vdv_verband/
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.



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.



Bildquellen

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

Alle Bilder von links nach rechts

1 Mariia Korneeva, stock.adobe.com | VDV

16 adam bennie, iStockphoto.com

18 Michael Fahrig, Peter Himsel | Berlin

19 Michael Fahrig, Peter Himsel | Berlin

21 2025 Tilman Schenk, <https://tilman.schenk.tv>

22 VDV

23 VDV

24 VDV

25 VDV

26 Arnold, VDV

27 Arnold, VDV

28 VDV

36 VDV

44 VDV

45 VDV

46 VDV

51 Litterscheid, VDV

52 VDV

69 VDV

75 Shutter2U, stock.adobe.com

76 rethmannndesign, stock.adobe.com und VDV

78 VDV

80 VDV

81 www.rundblick-niedersachsen.de

82 NAH.SH

83 Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) | Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM), Meinerling

85 Barteld Redaktion & Verlag, PR- und Foto-Agentur Berga/Elster, Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

90 VDV eTicket Service GmbH & Co. KG

91 VDV eTicket Service GmbH & Co. KG

Impressum

© Herausgeber

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

Herstellung

Häuser Druck GmbH
Erschienen im Mai 2025



[@DieVerkehrsunternehmen](#)



[vdv_verband](#)



[die-verkehrsunternehmen](#)



www.youtube.com/mobiwissen



[app.vdv.de](#)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln

T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de
