

# 2023 / 2024

## Jahresbericht





---

# 2023 / 2024

---

Jahresbericht

---

# Inhalt

- 6 Editorial**  
Bleibt alles anders
- 8 Verbandspolitik im ÖPNV**  
ÖPNV zwischen Wunsch und Wirklichkeit – Deutschlandticket und Deutschlandangebot
- 10 Eisenbahnpolitik**  
Was ist von der Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur bei den Eisenbahnen des Bundes zu erwarten?
- 12 Technik und Normung**  
Umfassender Wandel bei Personal und Technik – Chancen der Transformation aktiv nutzen!
- 14 Wissenschaftlicher Beirat**  
Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

---

## Politik und Kommunikation

- 18 VDV-Veranstaltungen in 2023**
- 20 mobility move**  
mobility move – die neue Dachmarke für Veranstaltungen im ÖV-Bereich
- 22 Verbandskommunikation**  
Deutschlandticket bestimmt die Medienarbeit des VDV
- 24 Online-Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit**  
Im Zentrum von Social Media und KI: der Mensch
- 26 Interne Kommunikation**  
Sonnendeck statt Maschinenraum: Wertschätzung für diejenigen, die die Branche am Laufen halten
- 28 Politische Planung, Bund-Länder-Koordinierung**  
Verkehrspolitische Halbzeitbilanz auf Bundesebene
- 29 Arbeitgeberinitiative**  
Hoher Personalbedarf, angespannter Arbeitsmarkt, steigende Ansprüche bei Bewerber:innen – eine Zusammenarbeit der Branche in der VDV-Arbeitgeberinitiative ist so relevant wie nie
- 30 Europapolitik**  
Europa stellt die Weichen

---

## Wirtschaft und Recht

- 34 VDV New Mobility Forum**  
Wichtig für das Netzwerken: das VDV New Mobility Forum
- 35 Business Development**  
Marktforschung zum Deutschlandticket – Bausteine der Evaluation zum Erfolg des bundesweiten Angebotes
- 36 Steuern**  
Das Mobilitätsbudget: Chance und Lückenschluss für den öffentlichen Verkehr
- 37 Beförderungerschleichung**  
Beförderungerschleichung soll eine Straftat bleiben

- 38 Autonomes Fahren im ÖPNV**  
Autonomes Fahren im ÖPNV
- 39 Personenbeförderungsrecht**  
Leitlinien zur EU-Verordnung 1370/2007 praxisgerecht anwenden
- 40 Technik- und Umweltrecht**  
Weiterentwicklung City-Ticket: neuer Vertrag unter geänderten Rahmenbedingungen
- 41 Bildung**  
Der Mensch im Mittelpunkt
- 42 ÖPNV-Finanzierung**  
(Kein) Stillstand der Rechtspflege beim Ausbau- und Modernisierungspakt
- 43 ÖPNV-Finanzierung**  
Flickenteppich bei der ÖPNV-Förderung beseitigen | Digitalisierung im Fördermittelmanagement voranbringen
- 44 Statistik**  
Statistik zum Deutschlandticket
- 47 Eisenbahnpersonenverkehr**  
Sanierung der Infrastruktur – ein Perspektivwechsel
- 48 Eisenbahnbetrieb**  
Herausforderungen für den Schienengüterverkehr während langfristiger Streckensperrungen: Umleitungen und Erreichbarkeit von Kunden
- 49 Marktfragen Güterverkehr**  
Gleisanschluss-Charta 2024 veröffentlicht
- 50 Kombiniertes Verkehr**  
Förderung des Kombinierten Verkehrs: Mittelabruf gewährleisten, Antragsprozess beschleunigen und entbürokratisieren
- 51 Kombiniertes Verkehr**  
VDV begrüßt Vorschlag der EU-Kommission zur Neuregulierung des Kombinierten Verkehrs
- 52 ETCS**  
Nationale Interoperabilität und die Einführung von ETCS
- 54 Eisenbahnrecht**  
Änderungen der TfV in Kraft getreten
- 55 Europäische Eisenbahnangelegenheiten**  
Offene Baustellen der europäischen Eisenbahnpolitik

---

## Technik und Normung

- 58 Eisenbahnfahrzeuge – Technik, Harmonisierung und Standardisierung**  
Alternative Antriebe im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- 59 Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung**  
Optimierung des Zulassungsprozesses – ein Muss für die Umrüstung von Eisenbahnfahrzeugen

- 60 Zugsicherungstechnik**  
Sachverständige für Straßen- und Eisenbahnen mit Zugsicherungs-Know-how immer wichtiger
- 61 Betrieb ÖPNV**  
Betriebliches Gesundheitsmanagement ist eine nachhaltige Investition für Unternehmen
- 62 Verkehrsplanung**  
Herausforderungen für Bus und Straßenbahn bei der Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur
- 64 Eisenbahninfrastruktur**  
Schieneninfrastruktur
- 65 Auslastungsprognose in der Fahrgastinformation**  
Wegeleitung für eine optimale Orientierung im ÖV
- 66 Umgang mit Daten aus technischer Sicht**  
Umgang mit Daten aus technisch-organisatorischer Sicht
- 67 Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten**  
Neue EU-Batterieverordnung 2023
- 68 Kraftfahrwesen**  
Ist ab 2030 nur noch die Zulassung von lokal emissionsfreien Stadtbussen möglich!?
- 69 Fahrzeuge städtischer Schienenbahnen**  
Aus- und Neubau städtischen Schienenverkehrs – ein Anachronismus?
- 70 Elektrische Energieanlagen**  
Verkehrswende, demografischer Wandel und Energieeffizienz: im Neustart der deutschen Klimapolitik
- 71 Nachhaltigkeit**  
CSR, ESG und Nachhaltigkeitsberichterstattung in Unternehmen: Was war, was ist, was kommt?
- 73 KnowHow@ÖV**  
Wissen und Weiterbildung für die Branche
- 74 ÖV-LeitmotiF-KI**  
Betriebliche Integration automatisierter Busse in den ÖV – das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI (Update)
- 75 ITCS**  
Auf dem Weg zum ITCS 2030
- 76 Projekt UpTrain**  
UpTrain: Endspurt für das Projekt der VDV-Akademie

---

## VDV-Landesgruppen

- 80 Baden-Württemberg**  
Jugendticket BW eingeführt und Schienenfahrzeugförderung umgesetzt
- 81 Bayern**  
VDV Bayern: Ausbildungsverkehr, Güterverkehrskonzept und runder Tisch zur Fahrpersonalgewinnung
- 82 Hessen**  
Hessen: Neue Köpfe und frische Ideen für die Mobilität
- 83 Niedersachsen/Bremen**  
Neue Wege fortsetzen und die alltäglichen Herausforderungen meistern

- 84 Nord**  
Fehlende Planungssicherheit beim Deutschlandticket, Kostenexplosion und zunehmender Fahrpersonalmangel bremsen Verkehrswende im Norden
- 85 Nordrhein-Westfalen**  
Nordrhein-Westfalen stärkt den Schienengüterverkehr
- 86 Ost**  
VDV Ost mit Teilerfolgen bei ÖPNV-Finanzierung und Start des Schienengüterverkehrsprojekts i2045 SGV
- 87 Sachsen/Thüringen**  
Anknüpfen an die positive Entwicklung vor Corona: neue Herausforderungen meistern
- 88 Südwest**  
Ein Ticket, ein Preis, eine gesicherte Finanzierung? Die Branche braucht Planungssicherheit

---

## VDV-Organisationen

- 90 VDV-Akademie**  
VDV-Akademie: Veränderungen und Chancen
- 91 Stiftung Führungsnachwuchs**  
Stiftung Führungsnachwuchs im VDV
- 92 VDV eTicket Service**  
Deutschlandticket ist Treiber der Entwicklung von ((eTicket Deutschland

---

## VDV-Informationen

- 96 Der VDV**  
Der VDV: Ziele, Aufgaben und Struktur
- 97 Neuerscheinungen 2023**  
VDV-Schriften  
VDV-Mitteilungen  
VDV-Positionen
- 101 Weitere VDV-Veröffentlichungen 2023**
- 102 Digitale Angebote des VDV**
- 104 Bildquellen**
- 105 Impressum**

---

# Bleibt alles anders

---

Auch im vierten Jahr hintereinander befindet sich unsere Branche im Ausnahmezustand: Umfassende Transformationen in Richtung Verkehrswende und infolge der weltweiten Krisen prägen den Alltag der Mitglieder und des Verbandes. Oder ist der Ausnahmezustand inzwischen die neue Normalität?

---

## **Liebe Leser:innen,**

in dem bekannten Song „Bleibt alles anders“ von Herbert Grönemeyer singt der Künstler gleich zu Beginn: „das Leben kommt von vorn.“ Und weiter hinten im Lied heißt es: „tanz den Tanz auf dünnem Eis.“ Das sind Aussagen, die mich sehr stark an die Situation erinnern, in der sich unsere Branche seit nunmehr vier Jahren befindet: Im Spannungsfeld zwischen kurzfristigen politischen Entscheidungen, die zu teils umwälzenden Veränderungen bei den Verkehrsunternehmen und Verbänden führen, und der großen Transformation, die uns alle personell, strukturell und wirtschaftlich bis an die Belastungsgrenze fordert.

Ich möchte an dieser Stelle nicht falsch verstanden werden. Ich ver falle deshalb nicht ins Wehklagen oder erwarte Mitleid für unsere Branche. Denn fraglos sind viele der uns (be)treffenden Herausforderungen auf globale Entwicklungen zurückzuführen, die die gesamte Gesellschaft nachhaltig verändern – hier seien der Klimawandel oder auch der Krieg in der Ukraine und dessen Folgen beispielhaft genannt. Für eine Branche wie die unsere, zu deren Auftrag es gehört, täglich überall im Land Mobilitätsdienstleistungen für die Bürger:innen sowie für die deutsche Wirtschaft umzusetzen, ist daher vollkommen klar, dass wir mittendrin sind, wenn es um gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse geht.

## **Auch der Wandel braucht seine Zeit**

Was mich allerdings beschäftigt – und wie ich aus vielen Gesprächen im beruflichen Kontext mitbekomme, auch viele andere –, ist die Häufigkeit und Schnelligkeit, mit der aktuell politische Richtungsänderungen vorgenommen werden. Nichts spricht gegen Wandel und Geschwindigkeit. Denn Wandel bedeutet Weiterentwicklung und damit oftmals (nicht immer) auch Verbesserungen auf verschiedensten Ebenen. Und Geschwindigkeit ist notwendig, um mit dem nötigen Schwung Veränderungen umzusetzen. Aber auch der Wandel braucht seine Zeit! Um Dinge im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen zu verändern, sollte im Idealfall eine große Mehrheit der Bürger:innen auf diesem Weg mitgenommen werden. Dies hat dann viel mit offener und transparenter Kommunikation zu tun, aber auch mit Verlässlichkeit, Verbindlichkeit und Kontinuität. Die Entscheidungen im Rahmen von politischen, demokratischen Prozessen, wie sie in unserem Land täglich

getroffen werden, entstehen selten über Nacht oder spontan (die damalige Entscheidung zur Einführung des 9-Euro-Tickets mal ausgenommen), ihnen liegt ein umfangreicher Abstimmungs- und Diskussionsprozess der zu beteiligten Akteure zugrunde. Und das ist auch gut und richtig so, denn nur so können ausgewogene Entscheidungen herauskommen, die gesamtgesellschaftlich oder zumindest weit überwiegend mehrheitlich tragfähig sind. Es ist daher umso wichtiger, dass diese einmal getroffenen Entscheidungen dann auch eine gewisse Zeit lang Bestand haben. Denn sowohl die Gesellschaft als auch die Wirtschaft muss sich darauf verlassen können.

## **Planungssicherheit hat Hochkonjunktur**

Bezogen auf den Wandel oder die Transformation in unserer Branche bedeutet das: Wenn Fördermittel oder gesetzliche Rahmenbedingungen, die Veränderungen bringen sollen, politisch beschlossen wurden, dann müssen wir uns darauf verlassen können, dass diese Beschlüsse auch möglichst lange Bestand haben. Wenn sich die Verkehrsunternehmen im Personen- wie auch im Schienengüterverkehr aufgrund von politischen Entscheidungen auf den Weg gemacht haben, dann können wir auf diesem Pfad nicht permanente Richtungswechsel vollziehen, manchmal abrupt stehen bleiben (wegen plötzlicher Mittelkürzungen) und dann auf einmal im vollen Sprint (weil dann doch Gelder kommen und diese möglichst schnell ausgegeben werden müssen) weiterlaufen. Das beste Tempo, um voran- und ans Ziel zu kommen, ist ein kontinuierliches. In den vergangenen vier Jahren hat bei uns in der Branche ein Begriff Hochkonjunktur, der offensichtlich für viele unserer Mitglieder einen momentan kaum zu erreichenden Idealzustand beschreibt: Planungssicherheit.

Eigentlich sollte das bei großen Wirtschaftsunternehmen und Arbeitgebern eine Selbstverständlichkeit sein, dass bezogen auf betriebliche Prozesse und investive Maßnahmen eine über mehrere Jahre absehbare Planung vollzogen und umgesetzt werden kann. Bei unseren Unternehmen ist dies jedoch aufgrund zahlreicher Unsicherheiten seit Jahren nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt der Fall.

Das ist keine gute Entwicklung in einer Branche, die eigentlich alles auf Wachstum ausrichten muss, um ihren Beitrag zur Erfüllung von gesellschaftlich

relevanten Themen wie Daseinsvorsorge, Klimaschutz oder wirtschaftliche Entwicklung zu leisten. Denn Unsicherheiten durch externe Entscheidungen führen zu vorsichtigem und zurückhaltendem unternehmerischem Handeln. Und das bremst und verzögert die notwendigen Veränderungsprozesse und verlangsamt den Wandel.

#### **Die Verbandsarbeit verändert sich**

Und selbstverständlich machen diese Entwicklungen, die sich gerade vor allem durch äußere Einflüsse in der Branche vollziehen, auch vor dem Branchenverband VDV nicht Halt. Ein Verband wie der VDV ist auch immer ein Spiegelbild seiner Branche. Die Unsicherheiten und Veränderungen in unseren Mitgliedsunternehmen beeinflussen daher unsere Arbeit und Zusammenarbeit. Auf der einen Seite sind unsichere Zeiten für eine Branche immer ein Anlass, um noch mehr Austausch und gegenseitige Information zu suchen, wodurch der VDV für seine Mitglieder eine immer relevantere Plattform wird. Das merken wir an den seit Jahren steigenden Mitgliederzahlen und an dem nach wie vor sehr hohen Engagement unserer Mitglieder bei der ehrenamtlichen Mitarbeit in den Gremien und Ausschüssen. Dafür an dieser Stelle ein großes Dankeschön für Ihre Mitarbeit auch im vergangenen Jahr!

Auf der anderen Seite spüren wir im Hauptamt, dass durch die Fülle an Themen, die zunehmende Schnelligkeit und die häufigen Richtungswechsel in den politischen Entscheidungen der Druck auf alle Mitarbeitenden im VDV deutlich zunimmt. Wir geraten dadurch immer häufiger an unsere strukturellen und personellen Grenzen. Der gesamten Geschäftsführung des VDV ist sehr wohl bewusst, dass wir unsere Mitarbeitenden in diesen Zeiten häufig an die Belastungsgrenze bringen.

Was die Ausnahme sein sollte, das wird leider zu oft zur Regel: Mehrarbeit, Termindruck, fehlende Priorisierung, weil im Grunde alle Themen gleichrangig zu behandeln sind. Dass wir uns dabei nach wie vor auf ein hoch motiviertes, engagiertes und intrinsisch motiviertes Team verlassen können, das ist keine Selbstverständlichkeit und dafür gilt mein persönlicher Dank allen Kolleginnen und Kollegen! Im Rahmen unserer Möglichkeiten als Arbeitgeber versuchen wir die gute Arbeit auch entsprechend zu entlohnen und ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das unserer Fürsorgepflicht gerecht wird. Aber wir stoßen dabei an Grenzen! Und deshalb ist es wichtig, dass sich auch der Branchenverband, wie die Branche insgesamt, weiterentwickelt und sich den wandelnden Rahmenbedingungen anpasst. Nur so werden wir auch weiterhin die zahlreichen wichtigen Projekte und Funktionen, die wir für unsere Mitglieder steuern und politisch begleiten, erfolgreich umsetzen können.

#### **Koordinator zwischen Politik und Branche**

Nicht selten erreichen mich Anfragen unserer Mitglieder, warum der VDV zu diesem oder jenem

politischen Beschluss nicht öffentlich pointierter oder lauter ist und auch medial mal „auf den Tisch haut“. Aus Sicht derjenigen bzw. desjenigen, die bzw. der sich über die entsprechende Entwicklung oder Entscheidung vor Ort ärgert, weil es sie bzw. ihn in ihrem bzw. seinem unternehmerischen Handeln betrifft oder einschränkt, ist das in dem Moment ein absolut berechtigtes und nachvollziehbares Interesse.

Aus Sicht eines Branchenverbands gilt es jedoch, in jedem Fall abzuwägen, was der Branche im Gesamtergebnis am Ende mehr hilft: die laute öffentliche Stimme oder das fachlich und inhaltlich getriebene Agieren, um gemeinsam mit der Politik einen für die Branche gangbaren Kompromiss zu finden. Meistens ist Letzteres der Fall! Und seien Sie gewiss, dass alle politischen Entscheider:innen in Bund, Ländern und Kommunen wissen, dass man sich auf Vorschläge und Kompromisse, die vom Branchenverband VDV kommen, nahezu immer verlassen kann.

Nicht umsonst sind es meistens unsere Kolleginnen und Kollegen aus Haupt- und Ehrenamt, die in den entscheidenden politischen Runden und Gremien zum Eisenbahn- und zum Schienengüterverkehr genauso wie zum ÖPNV gerne als Verantwortliche für die Koordination und Bearbeitung der Themen berufen oder ernannt werden. Diese herausgehobene Stellung hat einen wesentlich höheren Wert als permanente kritische Äußerungen und Skandalisierungen in den Medien. Das erzeugt zwar kurzfristige Aufmerksamkeit, führt aber mittel- und langfristig weder für denjenigen bzw. diejenige, der bzw. die es tut, noch für diejenigen, die er bzw. sie vertritt, zum Erfolg.

#### **Liebe Leser:innen,**

wie erfolgreich der VDV gemeinsam mit seinen Mitgliedern und dank seiner engagierten Mitarbeitenden auch im letzten Jahr wieder an den verschiedensten Stellen für die gesamte Branche gewirkt hat, das lesen Sie auf den kommenden Seiten unseres neuen Jahresberichts. Ich wünsche viel Spaß bei der spannenden Lektüre!



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

# ÖPNV zwischen Wunsch und Wirklichkeit – Deutschlandticket und Deutschlandangebot

Während in den Städten und im ländlichen Raum um den Erhalt von Angeboten des ÖPNV gerungen wird, diskutieren Bund und Länder die Einführung eines ÖPNV-Tickets für Deutschland und dessen dauerhafte Finanzierung. Nach dem 9-Euro-Ticket für die bundesweite Nutzung des ÖPNV im Jahr 2022 forderte die Bundesregierung für 2023 eine schnelle Nachfolgeregelung. Dabei standen eine weitere Entlastung für die Bürger:innen und ein Beitrag zur Stärkung des ÖPNV im Mittelpunkt. Da der Bund die notwendige Finanzierung nicht allein tragen wollte, wurden die Bundesländer in die Organisation und Governance des Tickets einbezogen. Die parallele Debatte um den von der Bundesregierung angestrebten Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV verlor an Fahrt, nicht jedoch an Bedeutung für die Branche. Innerhalb des VDV blieben trotzdem auch weitere Themen auf der Agenda für den ÖPNV und auch der Wechsel in der Geschäftsführung führte nicht zu einem Leistungsabris.

## Deutschlandticket bestimmt die Debatte

Ein bundesweites, digitales Ticket für den ÖPNV sollte als Nachfolgeangebot den Erfolg des 9-Euro-Tickets wiederholen. In Rekordzeit etablierte die Branche das neue Deutschlandticket. 3 Milliarden Euro vereinbarten Bund und Länder jeweils hälftig für die Jahre 2023, 2024 und 2025 zur Co-Finanzierung des Tickets. Als Einführungspreis wurden von der Politik 49 Euro pro Monat festgelegt. Vor dem Hintergrund der Kundenbedürfnisse und der technischen Verfasstheit bei Verbänden und Unternehmen wurde für die Zeit der Einführung bis zum 31.12.2023 das digitale Ticket als Papierticket ermöglicht.

Seit dem 1. Mai 2023 gilt das neue Deutschlandticket für die Nutzung des ÖPNV. Wegen der Geschwindigkeit der Einführung blieben zu diesem Zeitpunkt jedoch viele Fragen offen. Deshalb entwickelten Bund und Länder eine aufwendige Governance unter der Leitung eines Koordinierungsrates und bildeten Unterarbeitsgruppen zur Finanzierung, zur Einnahmenaufteilung, zu Tarifbestimmungen und zur Evaluierung. Der VDV vertritt die Interessen der Gesamtbranche im Koordinierungsrat und in den Unterarbeitsgruppen. Gleichzeitig hat der Verband mit dem Koordinierungskreis ein Gremium für die Begleitung des Deutschlandtickets geschaffen, das zwischen den Präsidiumssitzungen Entscheidungen trifft und so die hauptamtliche Verhandlungs- und Facharbeit unterstützt und vorgibt. Dieser Kreis setzt sich aus Vertreter:innen der kommunalen Verkehrsunternehmen, des SPNV und der Verbände zusammen und tritt nach Bedarf kurzfristig zusammen. Mit der Szenarien-AG aus Vertreter:innen der Mitglieder des VDV, des Hauptamts sowie anderer Verbände und Bundesländer hat der Verband die fachliche Begleitung insbesondere auf die Finanzierung und die Einnahmeseite insgesamt fixiert. Mit weiteren Arbeitsgruppen zu Detailfragen wie der künftigen Einnahmenaufteilung wird massive Mehrarbeit durch die Mitglieder und die Verbandsmitarbeiter:innen geleistet.

Daneben hat der Verband bewusst auf eine Vielzahl zusätzlicher Kommunikationsmittel gesetzt. Die Geschäftsführungen ÖPNV und Technik treffen sich wöchentlich virtuell mit den Geschäftsführungen der Landesgruppen und mit den am Deutschlandticket beteiligten Kolleginnen und Kollegen der Fachbereiche im VDV. Seit dem Sommer hat es immer wieder Videokonferenzen für alle Mitglieder im ÖPNV gegeben. Diese Sitzungen waren nicht nur für den Informationsaustausch wichtig, sondern insbesondere für die Verhandlungsführer:innen gegenüber Bund, Ländern und anderen Verbänden wichtige Impulsgeber.

Mit dem Bundesverband SchienenNahverkehr, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen und dem Deutschlandtarif hat der VDV im Auftrag von Bund und Ländern eine Arbeitsgemeinschaft (Arge) für das sog. Clearing der Einnahmen aus dem Deutschlandticket und zur Dokumentation der Soll-Einnahmen gegründet. Nach den entsprechenden Entscheidungen des VDV-Präsidiums und der Gremien der anderen Institutionen wird Anfang 2024 aus dieser Arge eine GmbH & Co. KG werden. Dadurch wird eine rechtssichere Lösung für die Branche geschaffen und eine Verstetigung dieser Arbeit ermöglicht.

Die Finanzierung dieser Arge wird 2024 genauso in der Diskussion zwischen Bund, Ländern und Branche sein wie die Finanzierung des Deutschlandtickets insgesamt. Der aktuelle Rechtsrahmen sieht eine Co-Finanzierung des Bundes nur bis Ende 2025 vor. Ab 2026 müsste sich das Deutschlandticket insofern selbst tragen oder die Länder müssten auch die Anteile des Bundes an der Co-Finanzierung übernehmen. Die Länder haben das bislang abgelehnt. Mit dieser unsicheren Finanzierung besteht jedoch bei Verkehrsverbänden und -unternehmen die Sorge, dass das Ticket kein dauerhaftes Angebot für ihre Kundinnen und Kunden sein wird. Deshalb fehlt es an der Möglichkeit, die übrige Tarif- und Ticketlandschaft umzubauen und auch Marketing



und Vertrieb entsprechend zu positionieren. Das gilt auch für Veränderungen bezüglich der Digitalisierung und der IT sowie ggf. organisatorischer Strukturen. Auch die Kampagnenstärke der Branche kann deshalb nicht voll ausgespielt werden. Zielgruppen wie Arbeitnehmer:innen mit dem Deutschlandticket Job werden nicht so, wie es möglich wäre, adressiert, da es hier nicht einmal eine Zusicherung über den 31.12.2024 hinaus für die Existenz dieser Variante gibt. Der monatelange Streit zwischen Bund und Ländern zur Schaffung eines Deutschlandtickets für Studierende zeigt, dass zu wenig auf die negativen Folgen für die Nachfrage durch potenzielle Kundinnen und Kunden geachtet wird. Der VDV hat darauf, zusammen mit den anderen Verbänden, immer wieder hingewiesen und Optionen zur Stärkung des Verkaufserfolgs des Tickets erarbeitet, wie das Deutschlandticket plus durch seinen Ausschuss für Preisbildung und Vertrieb (PuV). Die Vielzahl der einzelnen Themen des Deutschlandtickets weist auf eines der größten Probleme seines Bestehens hin: Andere Themen drohen hintenüberzufallen.

### **Der angestrebte Ausbau- und Modernisierungspakt kommt nicht voran**

Das gilt insbesondere für die Umsetzung der Idee eines Ausbau- und Modernisierungspakts (AMP) für den ÖPNV, wie ihn Parteien, die die Bundesregierung tragen, 2021 in ihren Koalitionsvertrag geschrieben haben. Nach einer langen Debatte um das richtige Zielbild und dessen Fertigstellung 2022 kommt seitdem kein einzelnes Thema des AMP voran. Während der Bund auf die Einführung des Deutschlandtickets als Beitrag dazu verweist, verweisen die Länder auf die Unterfinanzierung des ÖPNV insgesamt und erinnern an die weitere Mitverantwortung des Bundes. Der VDV hat sich für drei Schwerpunkte eingesetzt: für die Ermittlung des ÖPNV-Finanzbedarfs bis 2032, für die Entscheidung über die künftige Finanzierungsstruktur und für konkrete Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV gegenüber seinen Kundinnen und Kunden. Nur ein starkes, verlässliches Angebot kann die Attraktivität des ÖPNV dauerhaft steigern und einen Beitrag zur Verkehrswende, zur Dekarbonisierung der Mobilität, leisten. Deshalb ist für den VDV der AMP nicht nur die richtige Plattform für eine notwendige neue Finanzierungsdebatte mit konkreten Ergebnissen, sondern er ist auch die Plattform für ein Deutschlandangebot, das neben das Deutschlandticket gehört. Nur ein Angebot, das die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen befriedigt, führt zu einem dauerhaften Verkaufserfolg aller Tickets im ÖPNV. Deshalb hat der VDV umfangreiche Vorschläge für den Erhalt des bestehenden Angebots, den Ausbau dieses Angebots und die Effizienz- und Attraktivitätssteigerung durch Digitalisierung in den Städten und im ländlichen Raum in die Diskussion eingebracht.

### **Finanzierung, Finanzierung, Finanzierung**

Seit dem Leistungskostengutachten des VDV im Jahr 2021 gibt es eine fachliche, fundierte

Grundlage über die Finanzbedarfe der Branche. Naturgemäß kommen diese Bedarfe aus der Summe der Bedarfe der Verkehrsunternehmen, der Verbände und der Aufgabenträger. Bedarfskalkulationen ohne die Mitarbeit dieser Teile der Branche führen zu verfälschten Ergebnissen. Gleichzeitig hat der VDV 2023 deutlich gemacht, dass es das Ziel sein muss, die Finanzierungsbedarfe kooperativ mit Bund, Ländern und Kommunen als Absicherung der Daseinsvorsorge, der Mobilität aller Bürger:innen und als einen Beitrag zum Klimaschutz zu kalkulieren und gemeinsam Finanzierungen für diese Bedarfe zu identifizieren und zu realisieren. Zum Jahreswechsel 2023/24 haben einzelne Bundesländer diese Idee aufgegriffen und zu einer Diskussion über eine solche „konzertierte Aktion“ eingeladen. Der VDV hat sich dazu mit ganz konkreten Projektvorschlägen en détail eingebracht.

### **Veränderungen im Geschäftsbereich: ländlicher Raum und Finanzierung gestärkt**

Der VDV ist der Fachverband der öffentlichen Mobilität. Er dokumentiert im ÖPNV nicht nur die Erfolge bei Verkehren und ihren Angeboten durch Fahrgäste und gibt so eine Vielzahl nützlicher Informationen. Er gibt mit dem New Mobility Forum und den Arbeiten in seinen Gremien technisch, regulatorisch und operativ wertvolle Impulse. Diese Impulse haben wir 2023 insbesondere für den ländlichen Raum als wichtige Aufgabe definiert und bilden dies ab 2024 in unserer Arbeit ehrenamtlich und hauptamtlich seit Herbst 2023 neu ab. Mit der neuen Fachbereichsleiterin Marie-Theres Wölki gibt es im Geschäftsbereich eine neue Hauptverantwortliche für unsere Arbeit für den ländlichen Raum. Mit Meinhard Zistel gibt es außerdem einen neuen Kollegen für die Finanzierung des ÖPNV. Ein Schwerpunkt wird dabei die künftige Fördermittelstruktur für den ÖPNV sein. Die Ziele: effizienter und unbürokratischer.

Nach sieben Jahren endete im 1. Quartal 2023 die Arbeit des bisherigen Geschäftsführers Dr. Jan Schilling. Auf der Jahrestagung in Leipzig wurde Jan Schilling im Kreis des ÖPNV von seinem Nachfolger verabschiedet, mit ersten Eindrücken seiner neuen Aufgabe und einem Ausblick auf die Arbeit der kommenden Zeit für „seinen“ VDV. Auch im anschließenden ÖPNV-Forum wurde von den präsentierenden Kolleginnen aus Bonn, Magdeburg, Hamburg, Frankfurt und Saarbücken die Bedeutung der Arbeit des VDV am Deutschlandticket reflektiert und gemeinsam festgestellt: Es bleibt viel zu tun,

um den ÖPNV verlässlicher, attraktiver und somit kundenfreundlicher sturmfest zu gestalten.



### **Alexander Möller**

*Geschäftsführer ÖPNV*

T 0221 57979-154

moeller@vdv.de

# Was ist von der Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur bei den Eisenbahnen des Bundes zu erwarten?

Im Mittelpunkt des eisenbahnpolitischen Interesses stand 2023, aber auch darüber hinaus der bundespolitische Auftrag, aus den Infrastruktursparten der DB AG eine gemeinsame gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft zu schaffen. Diese Gesellschaft wurde am 1. Januar 2024 unter dem Namen DB InfraGO AG ins Leben gerufen. Mit der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierung ist der politische Auftrag aber bei Weitem noch nicht abgearbeitet. Das Projekt der Gemeinwohlorientierung erzeugt in der Branche und in der Öffentlichkeit hohe Erwartungen. Es ist zu fragen, ob diese Erwartungen realistisch sind und was getan werden muss, um sie zu erfüllen.

Die Strukturdebatte um die Eisenbahnen des Bundes ist nicht neu – sie prägt nicht erst seit der Bahnreform 1994 die verkehrspolitische Debatte. Schon kurz nach dieser Reform kam die Diskussion darüber auf, wie sie weiterzuführen bzw. zu vollenden sei. Die Bundesregierung selbst hatte im Anschluss an die Bahnreform eine Weiterentwicklung in Aussicht gestellt und damit Überlegungen zur Ausgestaltung dieses Projekts angestoßen. Ein zentraler Streitpunkt war neben der Frage, ob und wie die DB AG an die Börse gebracht werden sollte, die Frage der Trennung zwischen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen.

Aus ordnungspolitischer Sicht war die Entflechtung der beiden Sparten eine folgerichtige Forderung, die mögliche wettbewerbswidrige Interessenkonflikte minimiert hätte. Es wurde lange und weiter über Vor- und Nachteile einer solchen Lösung gestritten. Dabei standen eher strukturelle und ordnungspolitische Fragen im Mittelpunkt, weniger die Frage, welche inhaltlichen Ziele verfolgt werden sollten. Allerdings war und ist eine komplette Trennung politisch nicht durchsetzbar, da sie in den Koalitionen, die die Regierung bildeten, nie durchsetzbar war. Daher war es ein naheliegender Schritt der die Bundesregierung tragenden Kräfte, eine politisch umsetzbare Alternative zu suchen. Dieser Schritt muss auch vor dem Hintergrund der nicht mehr tragbaren Zustände beim Netz gesehen werden, die durch mangelnde Kapazität, mangelnde Verfügbarkeit und mangelnde Qualität bei ständig steigenden Störungen und einem dauerhaft zu hohen Anteil der netzbedingten Verspätungen gekennzeichnet war.

Als ein wesentlicher Grund für das schlechte Erscheinungsbild des Netzes wurde die Gewinnerzielungsabsicht ausgemacht, die zunächst durch die Herstellung der Börsenfähigkeit des Konzerns, dann durch die Anforderungen des Finanzierungskreislaufes der Schieneninfrastruktur getrieben wurde. Als Alternativmodell nahm sich die Ampel-Koalition in ihrer Koalitionsvereinbarung von 2021 ausdrücklich die Zusammenlegung der Infrastruktureinheiten der DB AG innerhalb des

Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte vor. Der genaue Wortlaut spielt dabei eine nicht unwesentliche Rolle, da die Orientierung am Gemeinwohl von den Bundespolitikerinnen und Bundespolitikern durchaus nicht als Ausrichtung auf Gemeinnützigkeit gesehen wurde.

Aus Sicht der Branche sollte die Strukturänderung – Wettbewerbsneutralität gewährleisten,  
– die Mängel des Netzes beseitigen,  
– mehr Kapazität bereitstellen,  
– die Nutzer:innenorientierung stärken und insbesondere  
– zu hohe Trassenpreise vermeiden.

Eine vollständige Wettbewerbsneutralität lässt sich in einem integrierten Konzern naturgemäß nicht herstellen, da bereits die Zugehörigkeit der werthaltigen, mit regulierten Monopoleinnahmen versehene Netzsparte im Konzern zu Finanzierungsvorteilen für den Gesamtkonzern und damit auch für die Verkehrssparten führt. Allerdings kann durch größtmögliche Transparenz und Abgrenzung der durch Netzeinnahmen gespeisten Finanzflüsse eine wettbewerbswidrige Mittelverwendung verhindert werden. Dies hatte der VDV schon im Vorfeld der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG gefordert. Diese Forderungen werden nun in größerem Rahmen als seinerzeit erfüllt. Unter anderem sollen Gewinne der neuen Netzgesellschaft, aber auch Eigenkapitalerhöhungen nur für die Finanzierung der Infrastruktur verwendet werden und Finanzflüsse von regulierten und kommerziellen Aktivitäten strikt getrennt werden. Um eine verdeckte Konzernabgabe zu verhindern, werden Marktpreise für die Abgeltung von Leistungen des Konzerns zugrunde gelegt. In der Gesamtbewertung werden damit weitgehend die Möglichkeiten ausgeschöpft, im Rahmen einer integrierten Lösung wettbewerbschonende Strukturen einzuführen. Dass diese Lösung ordnungspolitisch immer einen Kompromiss darstellen wird, steht auf einem anderen Blatt, dürfte allerdings das derzeit maximal Durchsetzbare sein.

Was die Erhöhung der Kapazität und die Steigerung der Qualität des Netzes angeht, bietet das Projekt erhebliche Chancen. Dies gilt insbesondere für die Finanzierung von Ausbau, Erneuerung und Instandhaltung. Zwar bleiben die vorgesehenen Verbesserungen hinter den Forderungen der Beschleunigungskommission zurück, an denen der VDV mitarbeiten durfte. Aber immerhin werden zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten geschaffen, die häufig kontraproduktive Trennung zwischen Ersatzinvestitionen und Instandhaltung beseitigt und eine wesentlich erweiterte Erfolgskontrolle eingeführt. Die Finanzierungsmittel sind im Wesentlichen in zwei Töpfen gebündelt: einen für Bestandserhaltung sowie einen für Aus- und Neubau. Damit ist ein Schritt in Richtung der von der Beschleunigungskommission propagierten Fondslösung getan. Gesondert bestehen bleibt die Finanzierungsmöglichkeit aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), was aufgrund des über Eisenbahnen hinausgehenden Anwendungsbereichs dieses Finanzierungsmittels sinnvoll ist.

Die Rehabilitierung des Netzes wird nicht ohne eine Vielzahl von weiteren Baustellen erreichbar sein. Die Branche sieht daher insbesondere den vorgesehenen Sperrungen im Rahmen der Hochleistungskorridore mit Sorge entgegen, die zu schmerzhaften und kostenträchtigen Eingriffen in den Verkehr zwingen. Die Verkehrsunternehmen nehmen die neue Gesellschaft daher in die Pflicht, dabei für eine bessere Baustellenplanung und eine bessere Kommunikation als bisher zu sorgen.

Die inhaltlichen Ziele der Gemeinwohlorientierung erschöpfen sich nicht in der Kapazität und der Qualität des Netzes. Es geht um eine Vielzahl von Zielvorgaben, an denen u. a. die Resilienz des Netzes, die Nutzer:innenorientierung sowie die Effizienz und die Effektivität der Bewirtschaftung des Netzes bemessen werden sollen. Die zu erwartende bessere Transparenz der InfraGO AG darf kein Selbstzweck sein, sondern muss zur Verbesserung der Steuerung durch den Bund genutzt werden. Dafür ist über die Kenntnis von Kennzahlen auch politischer Wille erforderlich. Unter diesem Gesichtspunkt ist der vorgesehene Aufbau einer Steuerungseinheit im BMDV zu begrüßen. Auch die Begleitung der neuen Gesellschaft vonseiten der Branche soll durch einen Sektorbeirat gestärkt werden. Dabei kann auf die erfolgreiche, aber in der Öffentlichkeit kaum bekannte Arbeit des Netzbeirates und des Stationsbeirates zurückgegriffen werden. Beiden Gremien fehlte es bisher an institutionellen Möglichkeiten, die Bundespolitik unmittelbar zu beraten. Das soll sich zukünftig ändern. Nach Vorstellung des VDV soll der zukünftige Sektorbeirat ähnlich wie der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (fünf Wirtschaftsweisen) direkt an die Bundesregierung und den Bundestag berichten, eine eigene Geschäftsstelle im BMDV

sowie Mittel zur Gutachtenvergabe erhalten. Der ebenfalls bestehende Anspruch auf marktgerechte Trassenpreise bleibt allerdings bestehen. Zwar soll in der neuen Struktur besser als bisher sichergestellt werden, dass Einnahmen des Netzes auch beim Netz verbleiben. Darüber hinaus steckt der Bund Rekordsummen in das Netz. Dies geschieht jedoch zum erheblichen Teil durch Eigenkapitalerhöhungen. Dadurch wächst das Anlagevermögen der InfraGO AG und damit die Kostenbasis, die der Berechnung der Trassen- und Anlagenpreise zugrunde gelegt wird. Hinzu kommen weitere Kostenrisiken durch inflationäre Baupreise sowie die im Bahnsektor besonders dynamische Kostenentwicklung. Wenn die Infrastrukturpreise nicht prohibitiv und damit die politisch gewollte Verkehrswende konterkarieren sollen, ist eine Hilfestellung der politischen Instanzen durch eine verstärkte Trassenpreisförderung erforderlich. Angesichts der Tatsache, dass der Straßenverkehr mit Ausnahme des Schwerverkehrs auf einem Teil des Netzes bisher keine Maut aufbringen muss, kann der Bahnsektor mit Fug und Recht verlangen, nicht die volle Last der Bereitstellung von Infrastruktur tragen zu müssen.



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

# Umfassender Wandel bei Personal und Technik – Chancen der Transformation aktiv nutzen!

Die Branche steht vor einem der größten Umbrüche der letzten Jahrzehnte. Mit dem Renteneintritt der „Babyboomer“, den sich massiv wandelnden Rahmenbedingungen und den Anforderungen an eine klimaneutrale Mobilität müssen wir neue Technologien zur Unterstützung unserer Serviceangebote nutzen. Aber auch diese stehen im Wandel und fordern neue Ansätze und Konzepte, die wir intensiv bewerten und aus denen wir Branchenempfehlungen erarbeiten müssen.

## **Rahmenbedingungen entwickeln sich massiv**

Die EU-Kommission hat in den letzten Jahren sehr intensiv an der Weiterentwicklung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen gearbeitet und viele neue Anforderungen im sogenannten Fit-for-55-Paket umgesetzt. Hierbei stehen die CSRD (Forderungen zur Nachhaltigkeit), die AFI-Richtlinie (Forderungen zu alternativen Kraftstoffen), die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertverordnung (für schwere Nutzfahrzeuge und Busse), der CO<sub>2</sub>-Emissionshandel, die Erneuerbare-Energie-Richtlinie (RED III), der Data Act, die Batterierichtlinie etc. nur exemplarisch für neue Rahmenbedingungen, die wir in der Branche beachten und umsetzen müssen.

Mit dem Renteneintritt der Babyboomer verlieren wir nun viele langjährig erfahrene Kollegen und Kolleginnen und müssen uns auch im Personalbereich neu aufstellen. Wir werden Konzepte und Strategien entwickeln müssen, um mit weniger Mitarbeitenden mehr Service bieten zu können.

## **Transformation der Technologien**

Aber auch die zur Verfügung stehenden Technologien entwickeln sich rasant weiter. Viele bisher eingesetzte Verfahren werden u. a. aus Obsoleszenz-Gründen abgekündigt, durch neue technische Möglichkeiten uninteressanter oder werden von neuen, jungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nicht mehr beherrscht, da in den Ausbildungen neue Themen gelehrt werden. So kann man feststellen, dass in vielen Bereichen ein Technologiewechsel ansteht:

- „On-Premise-Software“ hin zu Cloud Computing,
- 4G zu 5G mit neuen Serviceleistungen,
- Zugfunk von GSM-R zu FRMCS,
- Zugsicherung von PZB/LZB zu ETCS und im Tram-Bereich hin zu CBTC,
- im SGV von der Schraubekupplung hin zur DAK,
- im E-Ticketing von KA zu etiCORE und ABT-Systemen,
- von der singulären Datennutzung hin zu Datenbrokermodellen,
- von Dieselbus zu E-Bus.

Diese Aufzählung könnte man noch deutlich ausbauen – sie zeigt aber schon auf, dass die technologische Weiterentwicklung mit dem Wechsel zu neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern genutzt werden sollte. Die neuen Kolleginnen und Kollegen sind zur Nutzung der neuen Technologien ausgebildet und können nun ihren „Stempel“ auf die Systeme der Zukunft aufbringen. Nutzen wir diesen doppelten Wandel für mehr Innovation und die Chance, mit effizienteren Leistungen besser zu werden für unsere Kundinnen und Kunden.

## **Nachfrage nach ÖV und SGV steigt**

Mit den sich wandelnden Rahmenbedingungen rücken der SGV und der ÖV mehr in den Fokus. Das Deutschlandticket bietet neben seinen sozialen Aspekten auch günstige klimaneutrale Mobilität für jeden an. Der positive Trend für die Branche lässt sich an den steigenden Fahrgastzahlen ablesen. Nur müssten zum weiteren Wachstum mehr Kapazitäten nachgeführt werden. Auch im SGV ließen sich hohe Potenziale durch eine Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs erreichen. Die Industrie bietet der Straßenlogistik aktuell nur emissionsfreie Lkws mit Reichweiten von 200 bis 400 km an. Damit lassen sich noch keine Langstreckenverbindungen aufbauen. Die Chance besteht nun darin, dass wir die Langstrecke kostengünstig auf die Schiene verlegen und die Feinverteilung an Logistik-Center oder andere Empfänger mit E-Lkws zu einer grünen Logistikkette entwickeln.

## **Nachhaltigkeit**

Die klaren Nachhaltigkeitsziele der EU sollten uns Rückenwind geben und unsere Marktchancen verbessern. Hierzu kommen leider erst einmal bürokratische Zusatzaufgaben auf uns zu, die wir als VDV auch versucht haben zu begrenzen, aber die Chancen, unsere Branche im Wettbewerb mit anderen positiver darzustellen, müssen wir nutzen.

## **Digitalisierung und Automatisierung**

Zur Verbesserung der Serviceangebote und der Wirtschaftlichkeit gehört auch, neue digitale Technologien einzusetzen, die die Mitarbeitenden unterstützen und effizienter machen. Angefangen von der Nutzung von z. B. Chatbots bei Bürotätigkeiten und Datenbrokermodellen im

technischen-betrieblichen Bereich zur Nutzung von Auswerte- und Empfehlungstools zur Unterstützung der Mitarbeitenden. Gemeinsam bewerten und empfehlen wir die Nutzung neuer Hilfsmittel (u. a. Chatbots, Blockchain- und KI-Anwendungen).

### **Wandel im Eisenbahnsektor**

Mit der Bildung der InfraGO und den Sanierungsplänen der Hochleistungskorridore stehen auch im Eisenbahnbereich massive Veränderungen an. So beschäftigt uns die Umstellung der Zugsicherung auf ETCS sehr intensiv. Finanzierungsfragen und Konzepte zur Migration werden mit hoher Priorität behandelt. Insbesondere in die Finanzierung der On-Board-Units, die Gestaltung der Zulassungsprozesse sowie die Anbindung von Nebenstrecken bringt der VDV viel Energie ein, um bessere Rahmenbedingungen zu schaffen. Mit eigenen VDV-Mitteilungen und Regelwerken bietet die Branche allen Nutzerinnen und Nutzern praxisnahe Hilfestellungen für den Migrationsprozess. Die Erfahrungen aus den Migrationen von GSM-R-Umrüstungen bei der Zulassung versuchen wir in die Serienumrüstungen für FRMCS und ETCS hinüberzubringen.

### **Weiterentwicklung absichern**

Im Trambereich findet, wie im Eisenbahnbereich, eine Transformation der Leittechnik hin zu CBTC statt. Da es in dem Marktumfeld kaum Standards gibt, befinden wir uns leider in einer sehr großen Abhängigkeit von den Herstellern. Um sich dieser entziehen zu können und mehr Wettbewerb in Zukunft zu ermöglichen, brauchen wir mehr Engagement aus der Branche.

Mit der Veröffentlichung vieler DIN-Normen, die die ehemaligen Technischen Regeln zur BOStrab ablösen, haben wir es auch geschafft, die Weiterentwicklung, Zulassungen und Modernisierungen im Tram-, Stadt- und U-Bahn-Bereich abzusichern. Standards helfen allen Beteiligten, Risiken bewerten zu können und sich möglichst auf ein einheitliches Verfahren zu verständigen.

### **Standardisierung heißt Zusammenarbeiten**

Die lokale und regionale Aufstellung unserer Branche bietet durch ein Zusammenarbeiten im Bereich der Standardisierung ein hohes Maß an Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Effizienz beim Einsatz von Personalressourcen. Gerade mit Blick auf die weltweiten Entwicklungen und deren Auswirkungen auf finanzielle Spielräume, die begrenzte Verfügbarkeit von Arbeitskräften etc. stellt der VDV eine Plattform zur Kooperation dar. Daher ist ein Engagement in den VDV- und/oder Normungsgremien immer ein wichtiger Bestandteil zur Weiterentwicklung der Branche. Wir müssen daher die Mehrwerte für Kooperationen noch weiter herausarbeiten, um durch Synergienutzungen die hohen Arbeitsbelastungen in den Unternehmen reduzieren zu können.

### **Fort- und Weiterbildung**

Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, sind auch Schulungen und Fortbildungsmaßnahmen nötig. Im technischen Bereich arbeiten wir sehr intensiv mit der VDV-Akademie und der beka zusammen, entwickeln die Inhalte für Workshops, Seminare, Konferenzen und Webschulungen. So bieten fast alle VDV-Gremien entsprechende Fortbildungsmaßnahmen an. Diese basieren auf den Erfahrungswerten der engagierten Kollegen und Kolleginnen aus der Branche – den VDV-Mitgliedern, aber auch der Industrie. Gerade mit den neuen Onlineschulungen und der Webinarreihe „Die Technik-Treffer!“ stehen zeitlich flexible Angebote zur Verfügung. Auch stehen unsere VDV-Schriften auf dem KnowHow@ÖV-Server, z. B. über den Mitgliederbereich erreichbar, zur Verfügung.

### **Finanzierung und Transformation**

Mit dem Wegfall der Finanzierung des KTF sind viele langfristig geplante Projekte und der Ausbau der klimaneutralen Mobilitätsangebote gefährdet. Insbesondere betrifft dies die sehr erfolgreich gestartete Transformation im Busbereich. Mit über 6 000 E-Bussen, die bis 2026 in den Markt kommen sollen, führen wir die prozentuale Zulassungsstatistik an und könnten dann auch die Statistik der im Markt befindlichen E-Fahrzeuge anführen. Dies zeigt, wie gut wir in der Branche aufgestellt sind. Nun müssen wir uns umso intensiver für eine Fortsetzung der Finanzierung der Transformation einsetzen. Denn mit dem D-Ticket und den Rahmenbedingungen der CVD sind der Branche alle Handlungsspielräume zur eigenen Finanzierung genommen und ist der Weg hin zur Finanzierung durch den Bund, die Länder und die Kommunen festgeschrieben worden.

### **Demografische Entwicklung im technischen Bereich**

Mit dem Gewinnen neuer Kolleginnen und Kollegen im technischen Bereich stellen wir uns inhaltlich und personell neu auf und konnten für alle Kolleginnen und Kollegen, die in den Ruhestand gingen, Nachfolger:innen finden. Damit wir sie weiterhin gut unterstützen können, bitte ich Sie, die neuen Kolleginnen und Kollegen gut aufzunehmen.



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

# Bericht des Wissenschaftlichen Beirats beim VDV

## 10 Jahre Wissenschaftlicher Beirat – Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht des Wissenschaftlichen Beirats.

Der Wissenschaftliche Beirat beim VDV konnte im Jahr 2023 auf 10 Jahre erfolgreiche Arbeit zurückblicken. Der VDV hatte im Jahr 2013 beschlossen, dass ein wissenschaftlicher Beirat beim VDV eingesetzt werden soll, um mithilfe von Hochschullehrerinnen und Hochschullehrern eine wissenschaftliche Behandlung von Fragen und Themen des öffentlichen Personenverkehrs voranzubringen. Auch Themen des Schienengüterverkehrs sollten einbezogen werden. Dabei sollten die Zusammenhänge sowohl zwischen den einzelnen Verkehrssektoren als auch zwischen Verkehr, Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft einschließlich der öffentlichen Haushalte betrachtet werden. Durch diese Aufgabenstellung wurde klar definiert, dass der Wissenschaftliche Beirat interdisziplinär aufzustellen war. Neben der Beantwortung von wissenschaftlichen Fragen hat der Wissenschaftliche Beirat in den letzten zehn Jahren auch eine wissenschaftliche Beratung auf verschiedenen Ebenen eingebracht. Dies geschah im Besonderen durch die Erarbeitung von wissenschaftlichen Stellungnahmen und Tagungsbeiträgen zu aktuellen Fragen und von Lösungsansätzen zu Problemstellungen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs. Der Wissenschaftliche Beirat übt seine Tätigkeit ehrenamtlich und unabhängig aus. Er unterliegt dabei keinen Beauftragungen oder Weisungen durch den VDV oder von dritter Seite. Die Zahl der ordentlichen Mitglieder wurde im Jahr 2013 auf 20 begrenzt, eine Zahl, die bis heute nicht ausgeschöpft wurde.

Am 25. Juni 2013 fand die konstituierende Sitzung statt, es waren 14 Hochschullehrer:innen eingeladen, von denen sechs Hochschullehrer auch 2023 noch dem Gremium angehören. Ruhestand, berufliche Veränderung oder auch Arbeitsüberlastung waren Gründe für das Ausscheiden der anderen Gründungsmitglieder. Es konnten neue Hochschullehrer:innen gewonnen werden, wobei der Beirat aktuell aus 11 Mitgliedern besteht. Der VDV ist in den Sitzungen mit bis zu 10 korrespondierenden Mitgliedern ohne Stimmrecht vertreten. Trotz des Wechsels konnte im Beirat kontinuierlich gearbeitet werden. Wissenschaftliche Stellungnahmen wurden u. a. zu folgenden Themen verfasst: Forschungsförderung, Weiterentwicklung GVFG, Digitalisierung, Klimaziele im ÖV, Nachwuchsförderung, Deutschlandticket. Die Stellungnahmen wurden sowohl für den VDV, aber besonders auch für eine Ansprache der Politik erarbeitet. Mit der Hilfe des Geschäftsbereichs Kommunikation des VDV wurden auch gezielt die Medien angesprochen.

Im Jahr 2023 traf sich der Wissenschaftliche Beirat zweimal in Präsenz, mehrere Treffen und Abstimmungen fanden wie in den Vorjahren online statt. Das Frühjahrstreffen 2023 fand an der RWTH Aachen am Institut für Schienenfahrzeuge und Transportsysteme statt.

Passend zur Lage der Stadt Aachen im Dreiländereck wurde das Thema öffentlicher Verkehr im europäischen Kontext besprochen. Die grüne Wachstumsstrategie der EU-Kommission stammt schon aus dem Dezember 2019 und umfasst neben dem Verkehr sämtliche Sektoren, die THG-Emissionen erzeugen. 25 Prozent der Ausgaben der EU sollen zur Verwirklichung der Klimaziele beitragen. Bis 2030 sollen die THG-Emissionen der EU um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 sinken, dabei verursacht der Verkehr 25 Prozent der Gesamtemissionen der EU mit steigender Tendenz. Die verkehrsbedingten THG-Emissionen müssen bis 2050 um 90 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Schon bis 2030 sollen u. a. 100 europäische Städte und der Linienverkehr auf Strecken unter 500 km klimaneutral sein. Zu diesem Zeitpunkt sollen außerdem europaweit 30 Millionen emissionsfreie Pkws verkehren und die Marktreife emissionsfreier Schiffe wird erwartet. Themen wie Emissionshandel und Schaffung einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe befinden sich noch in den sogenannten Trilogverhandlungen. Es besteht die Sorge, dass nicht alle notwendigen Entscheidungen rechtzeitig vor der Europawahl 2024 getroffen werden können und nach der Wahl durch veränderte Mehrheiten neue Verhandlungen beginnen.

Einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Klimabilanz kann der ÖPNV durch die Änderung der Antriebstechnik für Busse leisten. Der Wissenschaftliche Beirat beschäftigte sich mit dem Thema „Wasserstoff versus Batterie“. Neben einer Verkehrsverlagerung zu ÖV, Rad- und Fußverkehr leistet die Elektrifizierung des Straßenverkehrs den größten Beitrag. Für die Busse stellt sich dabei die Frage, ob die Elektrifizierung mit Wasserstoff oder Batterie erfolgen soll. Die Wirkungsgrade im Vergleich bei Nutzung von Ökostrom unterscheiden sich aktuell erheblich. Von 100 Prozent Ökostrom stehen in Batteriefahrzeugen nach Verlusten durch Übertragung, Speicherung etc. für den Antrieb noch 69 Prozent zur Verfügung. Wird aus 100 Prozent Ökostrom Wasserstoff durch Elektrolyse hergestellt, der für den Antrieb von Fahrzeugen genutzt werden soll, stehen letztlich weniger als 30 Prozent für den

Antrieb zur Verfügung. Dies lässt erwarten, dass der Betrieb eines Stadtliniensbusses mit E-Antrieb durch Batterie nur die Hälfte der Kosten eines mit Wasserstoff angetriebenen Busses verursacht. Auch wenn erhebliche Kostensenkungen durch eine Großproduktion von Wasserstoff erwartet werden können, wird nach aktueller Kenntnis der Betrieb mit Batterie kostengünstiger sein. Bei begrenzten Ressourcen ist insbesondere bei Wasserstoff ein Wettbewerb zwischen verschiedenen Nutzern zu erwarten. Insbesondere die Umstellung der Stahl- und Chemieindustrie von fossiler Energie auf Wasserstoff steht im Wettbewerb zum Verkehr, zumal dort nicht in entsprechendem Umfang auf Ökostrom umgestellt werden kann. Die Umstellung auf alternative Antriebe bleibt bei den aktuellen Marktbedingungen eine Herausforderung.

Weiter wurde darüber diskutiert, wie die DB Netz AG und DB Station&Service AG innerhalb des DB Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt werden können. Dies soll der Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele im Sinne der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung als oberste Priorität dienen. Die „InfraGO“ soll zum 01.01.2024 starten. Das Bestandsnetz soll hoch verfügbar und digital verdichtet und für alle zugänglich sein sowie gezielt erweitert werden. Zu den Maßnahmen gehören z. B. das Hochleistungsnetz, schnelle Kapazitätserweiterungen, Digitalisierung, Flächennetz, Zukunftsbahnhöfe und zusätzlich Aus- und Neubau sowie Elektrifizierungen. Dabei soll die Gemeinwohlsteuerung die Ziele der Leistungsfähigkeit und Pünktlichkeit höher gewichten und über die Ziele der Kapitalverzinsung stellen. Dennoch soll weiterhin eine Führung als Wirtschaftsunternehmen erfolgen. Es wird kritisch hinterfragt, ob in den Szenarien bis 2030 die Klimaziele erreicht werden können.

Einen Schwerpunkt des Treffens bildet die Diskussion über die Einführung des Deutschlandtickets. Die Vorgaben mit einem Preis von 49 Euro im Monat bei bundesweiter Gültigkeit im ÖPNV, einem Verkauf nur im Abonnement, einer monatlichen Kündbarkeit ohne Bearbeitungsgebühr, als personenbezogenes Ticket mit einer Gültigkeit in der 2. Wagenklasse sowie als papierloses Ticket werden generell positiv gesehen. Allerdings werden noch viele Aufgaben gesehen, die bis zur Einführung erledigt werden müssen: Fragen der Finanzierung, der Tarifgenehmigung, Kontakte zu bisherigen Abo-Kundinnen und -Kunden, Anpassung lokaler Tarife, Semestertickets für die Studierenden, Kundeninformation, Werbung und neue Marktbearbeitung, Anpassung der Vertriebswege, Kontrollfähigkeit für alle D-Tickets und Fragen der Evaluierung. Es wurde beschlossen, in der nächsten Präsenzsitzung bei Vorliegen erster Erkenntnisse die Diskussion zu vertiefen.

In der Sitzung im September 2023 in Köln wurde die Diskussion nach Vortrag erster Auswertungen zur Nutzung und Akzeptanz des Deutschlandtickets

fortgesetzt. Es wurde beschlossen, die aktuelle Diskussion um die Finanzierung und Ausgestaltung des Tickets für die nächsten Jahre abzuwarten, um dann bei Bedarf als Wissenschaftlicher Beirat eine Stellungnahme zu verfassen. Die Abstimmung des Textes und die Veröffentlichung mit dem Appell an die Politik, eine langfristige Garantie für das Deutschlandticket zu geben, erfolgten dann im Februar 2024.

Der Ausbau- und Modernisierungspakt stellte einen weiteren wichtigen Punkt in der Besprechung dar. Zumal auch hier Gelder benötigt werden, die in Konkurrenz zu den Ausgaben beim Deutschlandticket stehen (können). „Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern. 2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher ausgleichen. Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren. Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht. Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren.“ So steht es im Koalitionsvertrag der Ampel aus dem Jahr 2021.

Mit dem Krieg in der Ukraine, dem Einsatz der RegG-Mittel für eine Erhöhung für Energiepreiserhöhung, zur Finanzierung des 9-Euro-Tickets und des Deutschlandtickets, in Verbindung mit einer Abschaffung der Sektorziele zum Klimaschutz, neuen Berechnungen durch den Bund und die aktuellen Kostensteigerungen ist die geplante Zielerreichung für den Ausbau- und Modernisierungspakt nicht möglich. In der Diskussion zeigt sich, dass auch dieses Thema einer vertieften Behandlung in den nächsten Sitzungen bedarf.

Ein Sonderthema beim Bereich Ausbau stellt der Einsatz von moderner Sicherungstechnik/ETCS dar. Auch hier werden Investitionsnotwendigkeiten, mögliche Kapazitätswachse und auch die Ausbildungsnotwendigkeiten diskutiert. Ungeklärt bleibt vorerst, wer aufseiten des Bundes eine inhaltliche Koordination vornimmt und wie die Einbeziehung der NE-Infrastruktur erfolgt.


**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

vdv.de 

@DieVerkehrsunternehmen 

@VDV\_Verband 

die-verkehrsunternehmen 

vdv\_Verband 

app.vdv.de 



#mehrbewegen



---

# Politik und Kommunikation

---

## VDV-Veranstaltungen im Jahr 2023



## VDV-Jahrestagung

Die VDV-Jahrestagung 2023 in Leipzig war mit über 800 Teilnehmenden eine Plattform für intensive Diskussionen über Klimaschutz, den Ausbau des Schienengüterverkehrs, den zunehmenden Personalmangel sowie die Weiterentwicklung und Finanzierung des D-Tickets. Trotz der hitzigen Temperaturen blieben die Diskussionen sachlich und konstruktiv. In den zahlreichen Foren und Podiumsdiskussionen wurden Lösungsansätze und Visionen für eine nachhaltige Zukunft des öffentlichen Verkehrs diskutiert. Einig war man sich in dem Ziel, die Mobilitätswende voranzutreiben und die Klimaziele zu erreichen, wofür eine engere Zusammenarbeit zwischen Politik und Branche als essenziell erachtet wurde.





## Rheinischer Abend in Berlin

Der Rheinische Abend, der im Jahr 2023 im Rahmen der Veranstaltung „Zukunftsplattform Nahverkehr“ in Berlin stattfand, bot wieder einen wertvollen Rahmen für den Dialog und die Vernetzung zwischen verschiedenen Akteuren der Verkehrs- und Mobilitätsbranche. Ein Highlight des Abends war die Ehrung der Gewinner des Wettbewerbs „LieblingsbusfahrerIn 2023“. Dieser Wettbewerb, der von Pro Bahn, DB Regio Bus, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) und dem VDV ins Leben gerufen wurde, zielt darauf ab, die Arbeit von Busfahrerinnen und Busfahrern zu würdigen, die durch ihr außergewöhnliches Engagement und ihre Freundlichkeit im Alltag hervorstechen.

**Britta Böhne**

*Leitung Veranstaltungsmanagement*

☎ 0221 57979-102

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



---

# mobility move – die neue Dachmarke für Veranstaltungen im ÖV-Bereich

---

Die mobility move steht für einen neuen branchenweiten Austausch, den wir benötigen, um den technischen Wandel zu organisieren und den Herausforderungen in der Arbeitswelt aktiv zu begegnen. 1 500 Teilnehmende und 90 Aussteller nutzten die Gelegenheit, sich auszutauschen und Vorträgen sowie Diskussionsrunden auf fünf Bühnen zu folgen.

---

mobility move stellt die Vernetzung im straßen- gebundenen öffentlichen Verkehr in den Mittel- punkt. Elektromobilität und autonomes Fahren sind nur als vernetzte Systeme möglich. Gleiches gilt für bedarfsgesteuerte Verkehre sowie digitale Fahrgastinformationen und Ticketing. Dass für diese Aufgaben Fachkräfte benötigt werden, liegt auf der Hand. Folgende Themenfelder wurden auf fünf Bühnen präsentiert:

- 15. VDV-Elektrobuskonferenz
- 8. VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren
- VDV-Personalforum
- Digitales Ticketing – Kontiki e. V.

Damit bot die neue Dachmarke mobility move auch befreundeten Veranstaltern wie Kontiki eine Plattform und förderte den Austausch und die Vernetzung innerhalb der Branche.

1 500 Teilnehmende und 90 Aussteller nutzten das Angebot, sich auszutauschen und den Vorträgen und Diskussionsrunden auf fünf Bühnen zu folgen. In der Ausstellung konnten die Teilnehmenden vier autonome Fahrzeuge und insgesamt 20 Elektro- busse begutachten. An den 90 Ständen der Aus- steller wurden Beratungsleistungen erbracht und Komponenten und Systeme für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur sowie deren Lade- und Betriebshofsoftware präsentiert.

Damit bot die Veranstaltung sehr kompakt und umfassend über Vorträge und Kontakte auf der Ausstellung mit Erfahrungsaustausch alle not- wendigen Themen für die Umstellung eines Busbetriebes auf E-Mobilität.

Der Erfolg des Branchentreffs kann jedoch nicht über den politischen Stillstand bei der dringend notwendigen E-Bus-Förderung hinwegtäuschen: Rund 50 000 Linienbusse sind in Deutschland im Einsatz – über 6 000 E-Busse sind derzeit im ÖPNV-Regelbetrieb oder bestellt. Die Quote von über zwölf Prozent bei den emissionsfreien Bus- sen ist damit mehr als dreimal so hoch wie bei den Elektro-Pkw.

Mit dem Beantragen von über 10 000 Bussen im Rahmen des Förderprogramms beim Bund zeigen wir, dass wir bei der Antriebswende auf dem

richtigen Weg sind. Diese Vorreiterrolle sollten wir stärker kommunizieren und darauf aufbauen.

Wir möchten uns herzlich bei allen Mitwirkenden der VDV-Akademie, dem Forum für Verkehr und Logistik, der DEVK, den Kolleginnen und Kollegen aus dem VDV sowie bei allen Referenten und Refe- rentinnen bedanken.

Die Anforderungen an die Mobilität steigen. In Zukunft wird der öffentliche Verkehr nicht nur von technischer Vernetzung geprägt sein, sondern vor allem von der Vernetzung von Menschen aus verschiedenen Bereichen abhängen. mobility move ist die zentrale Plattform für die Diskussion der Branche über die Transformation des öffentlichen Verkehrs.

Wenn Sie an der kommenden Veranstaltung teil- nehmen möchten, sollten Sie sich unbedingt den 1. bis 3. April 2025 vormerken.

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



# Deutschlandticket bestimmt die Medienarbeit des VDV

Das Deutschlandticket war im Jahr 2023 ohne Frage auf vielen Ebenen in der Verbandsarbeit das prägende Thema. Ein Blick in die Medienresonanzanalyse zeigt: Dies bestätigt sich auch in der Presse- und Medienarbeit des Branchenverbands.

Bereits in der Kommunikationsplanung für das Jahr 2023 wurde aufseiten des Geschäftsbereichs Strategie & Kommunikation ein klarer Schwerpunkt auf die bis dato schon öffentlich und politisch intensiv diskutierte Einführung des Deutschlandtickets gelegt. Und obwohl das Ticket zum 1. Mai eingeführt worden war und damit nur acht Monate im Jahr 2023 galt, bestimmte es schon weit vor und auch während seiner Einführung die Kommunikation der Branche und damit auch die Presse- und Medienarbeit des VDV.

Der VDV hat auf Grundlage seines werktäglich erscheinenden Medienspiegels eine Medienresonanzanalyse durchführen lassen. Dabei zeigte sich – wenig überraschend –, wie groß der Anteil des Deutschlandtickets an der gesamten Berichterstattung zum VDV war. Über 60 Prozent aller Berichte, die mit Nennung oder auf Initiative des VDV in den Medien erschienen sind, hatten einen Bezug zum Deutschlandticket. Auf den Plätzen weit dahinter folgen die Themen Personal, Schienengüterverkehr und E-Busse/autonomes Fahren. Alle weiteren Berichterstattungen („Sonstiges“) bezogen sich auf Einzelthemen, wie etwa die Kommunikation zum KombiTicket im Rahmen der Fußballeuropameisterschaft 2024 in Deutschland.

Auswertung wurde dazu eine Tonalitätsskala entwickelt. In dieser Skala, die von den Werten -2 bis +2 reicht, wurde jeder Beitrag hinsichtlich der Tonalität seiner Aussagen zum VDV bewertet und entsprechend eingeordnet. Eine Tonalität von -2 bedeutet dabei, dass die Inhalte eines Beitrags aus Sicht des VDV „eindeutig negativ“ waren, bei +2 sind sie dementsprechend „eindeutig positiv“. Der Wert 0 entspricht einer neutralen Bewertung.

## Fast 2000 originäre Beiträge zum VDV im Jahr 2023

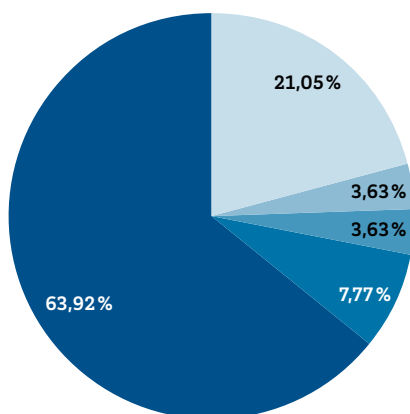
Die Ergebnisse der Medienresonanzanalyse zeigen sehr hohe Werte bei der Präsenz des VDV in den Medien im Jahr 2023. Über das Jahr erschienen insgesamt fast 2000 Beiträge, in denen der VDV genannt oder seine Protagonistinnen und Protagonisten zitiert wurden.

Besonders erwähnenswert ist dabei, dass dabei über 30 Prozent dieser Beiträge in TV bzw. Hörfunk veröffentlicht wurden. Für einen Fach- und Wirtschaftsverband wie den VDV, der eher schriftlich kommuniziert und veröffentlicht, ist das ein ungewöhnliches Ergebnis. Auch die Tatsache, dass nicht etwa die Veröffentlichungen in Fachmedien die häufigste Form darstellten, sondern nur auf Platz 3 liegen bei den Mediengattungen, hinter TV/Hörfunk und Regionalzeitungen, zeigt, dass der VDV auch bei den Publikumsmedien und damit in der breiten Öffentlichkeit eine hohe mediale Präsenz hatte.

Dies ist sicher in großem Maße auch darauf zurückzuführen, dass man mit dem Deutschlandticket ein bestimmendes Leitthema in der Kommunikation hatte, das vor allem auch die breite Öffentlichkeit und dementsprechend auch die Medien, die diese bedienen, angesprochen hat.

Neben den originären Beiträgen in den einzelnen Mediengattungen gibt es eine zweite wesentliche Kenngröße bei der quantitativen Auswertung im Rahmen der Medienresonanz: die Verbreitung der veröffentlichten Beiträge mit VDV-Bezug pro Monat. Dadurch wird also der gesamte mediale Output pro Monat mit VDV-Nennung ermittelt. Auch in diesem Ergebnis zeigt sich deutlich, wie präsent der VDV vor allem über das Deutschlandticket, aber auch über seine weitere Pressekommunikation in den Medien war: Durchschnittlich wurden die oben genannten fast 2000 originären Beiträge mit VDV-Nennungen in den Medien mehr als 13 Mal weiterverbreitet. Das heißt, der gesamte

## 1 | Leitthemen der VDV-Medienarbeit 2023



Deutschlandticket

Personal

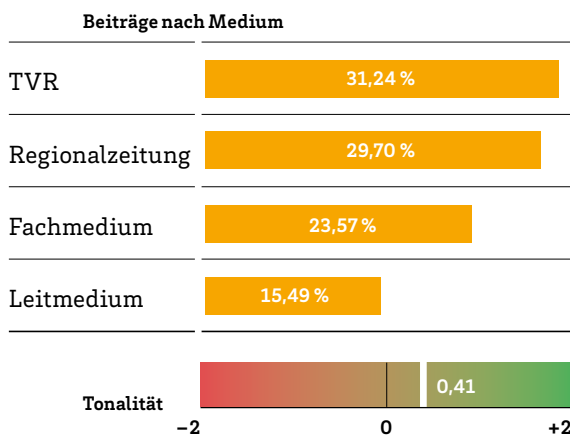
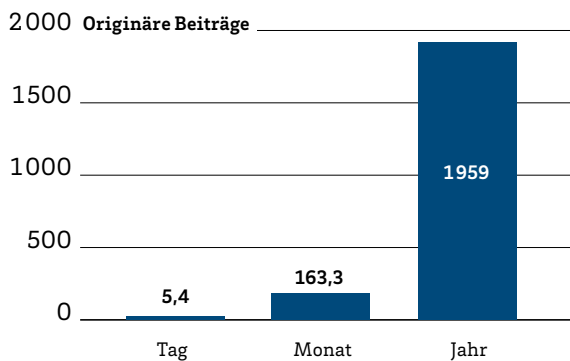
E-Busse / autonomes Fahren

Schienengüterverkehr

Sonstiges Unter Sonstiges werden Beiträge zu Themen zusammengefasst, welche nicht in die Kategorien der angesprochenen Leitthemen passen. Darunter: Infrastruktur, ÖPNV, Schwarzfahren und Veranstaltungen. Im Oktober ging es zum Beispiel verstärkt um das ÖPNV-Konzept zur Fußballeuropameisterschaft.

Ausgewertet wurden dabei nur diejenigen Berichte und Artikel, in denen der VDV und/oder einer seiner Vorstände, Geschäftsführer und Pressesprecher genannt wurde. Untersucht wurden TV und Hörfunk, die bundesweiten Leitmedien (z. B. SPIEGEL, FAZ etc.), Regionalmedien und Fachmedien. Die nach diesen Kriterien zusammengestellten Beiträge wurden dann quantitativ und qualitativ ausgewertet. Für die qualitative

## 2 | Überblick Medienresonanz VDV 2023



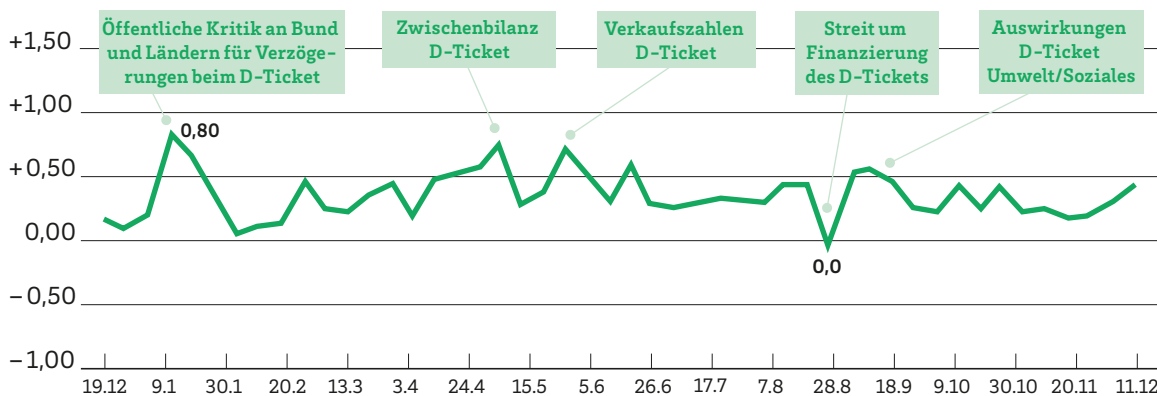
Der VDV wird als „ehrlicher Makler“ wahrgenommen. Was dabei insbesondere als positiv zu bewerten ist, ist die mit der hohen Zahl an veröffentlichten und verbreiteten Beiträgen einhergehende Tonalität. Vor allem das Thema Deutschlandticket ist im Jahresverlauf häufiger kontrovers und kritisch in den Medien und in der Öffentlichkeit diskutiert worden. Vor allem, als sich die zunächst für den Jahresbeginn 2023 geplante Einführung des Tickets verzögerte oder als etwa die Finanzierung des Tickets unklar blieb, haben die Medien dementsprechend kritisch berichtet.

mediale Output im Jahr 2023, bezogen auf den VDV, summiert sich auf fast 26000 verbreitete Beiträge, das sind durchschnittlich 2156 Beiträge pro Monat.

Es lässt sich also anhand dieser Ergebnisse festhalten, dass es dem VDV nicht nur gelungen ist, sich beim Thema Deutschlandticket als einer der relevantesten und damit am häufigsten genannten Akteure in der medialen Berichterstattung zu platzieren. Darüber hinaus ist es trotz einer Vielzahl an Beiträgen auch gelungen, eine eher positive Wahrnehmung des VDV und seiner Protagonistinnen und Protagonisten bei diesem Thema zu erreichen. Der Verband wurde somit in der Wahrnehmung bei und in den Medien zum „ehrlichen Makler“ bei allen relevanten Fragen rund um das für den ÖPNV zentrale Thema Deutschlandticket. Das Deutschlandticket prägte nicht nur die Strategie und Kommunikation des Verbandes, sondern spielte auch in der öffentlichen und medialen Diskussion eine zentrale Rolle. Die Einführung dieses Tickets stellte auf vielen Ebenen eine signifikante Herausforderung für die Branche und den VDV dar, wurde jedoch auch mit großer Aufmerksamkeit und positiver Resonanz öffentlich begleitet.

Die umfassende Medienresonanz, die das Deutschlandticket für den VDV generierte, zeigt, wie effektiv der Verband in der Lage war, sowohl die Medien als auch die Öffentlichkeit für das Thema zu sensibilisieren und die Medien bei ihrer Berichterstattung zu begleiten. Die positiven Ergebnisse der Medienresonanzanalyse, insbesondere die hohe Anzahl an originären Beiträgen und die breite Streuung über verschiedene Medienkanäle, bestätigen den Erfolg der Strategie, den VDV als kompetenten und verlässlichen Ansprechpartner beim Deutschlandticket zu positionieren.

## 3 | Tonalität der Berichterstattung zum Deutschlandticket mit Bezug zum VDV



Umso positiver ist es aus VDV-Sicht, dass in diesen Zeiten der kritischen Berichterstattung nicht nur die Anzahl an mit VDV-Nennung veröffentlichten Beiträgen sehr hoch war. Vielmehr gelang es durch schnelle, offene und transparente Kommunikation auch, eine in der Tendenz eher positive Tonalität für den VDV und die Branche zu erreichen. Der Durchschnittswert der Tonalität über das gesamte Jahr 2023 und alle Themen lag bei +0,41 (siehe Abb. 2). Speziell für die Berichterstattung zum Deutschlandticket liegt der Durchschnitt der Tonalität oft sogar oberhalb dieses Wertes (siehe Abb. 3).

Insgesamt bestätigen die Ergebnisse der Medienresonanzanalyse, dass der VDV im Jahr 2023 eine Schlüsselrolle in der Diskussion und Implementierung des Deutschlandtickets gespielt hat. Die erfolgreiche Positionierung des Verbandes

als „ehrlicher Makler“ und zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um dieses wichtige Thema für den ÖPNV unterstreicht die Bedeutung einer erfolgreich umgesetzten Kommunikationsarbeit. Dieser Erfolg bildet eine solide Grundlage für die zukünftige Positionierung des VDV in der Presse- und Medienlandschaft.

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

# Im Zentrum von Social Media und KI: der Mensch

Im Fokus stehen die Menschen, die aus Technologie ein nützliches Werkzeug formen können, nicht die Technologie an sich. Künftige Erfolgsfaktoren sind nicht allein Algorithmen oder perfektionierte Bilder und Texte, sondern die Bereiche, in denen der Mensch der Maschine überlegen bleibt: Intuition und Empathie.

„**Social Media is about sociology and psychology more than technology**“ – sagte vor über 17 Jahren schon Brian Solis, Futurist, Autor und Digitalstrategie. Denn der Kern von Social Media besteht darin, wie Menschen interagieren, sich vernetzen, Informationen teilen und Inhalte konsumieren. Die psychologischen Aspekte sind entscheidend, um zu verstehen, warum bestimmte Inhalte Aufmerksamkeit erregen. Social Media sind zudem eine Bühne für gesellschaftlichen Wandel, da sie es ermöglichen, Unterstützung für soziale Bewegungen zu mobilisieren und ein Bewusstsein für gesellschaftliche Anliegen zu schaffen.



Social Media sind öffentliche Plattformen, auf denen Produkte, Dienstleistungen und Botschaften bewertet und diskutiert werden. Entscheidend ist nicht primär die Anzahl der Likes, sondern die Wahrnehmung der Marke, des Unternehmens, der Mitarbeitenden, der Botschaft und die Art unserer Interaktionen. Der Wert des Austauschs in einer vielfältigen Gemeinschaft übersteigt den in einer geschlossenen „Bubble“.

Die Arbeit mit Social Media umfasst mehr als nur das Veröffentlichen von Bildern und Kurztexten.

Es geht darum, komplexe Inhalte in verständlicher Form mit einer verständlichen Bildsprache zum richtigen Zeitpunkt zu veröffentlichen.

## Verbandskommunikation auf Social Media

LinkedIn ist ein stetig wachsender Kanal für den VDV, um die Branche mit relevanten Verbandsthemen zu erreichen (Wachstum: +5 162 neue Follower:innen im Zeitraum 02/2023 bis 02/2024; Stand 02/2024: 14 200 Follower:innen). Allerdings gilt es, über die Branchen-Bubble hinaus zu kommunizieren und nicht ausschließlich einen Kanal zu priorisieren. Die Darstellung von Branchen- und Verbandsthemen bleibt ein Kommunikationsschwerpunkt.



Doch zunehmend wird es auch wichtig, sich zu übergreifenden gesellschaftlichen Themen zu äußern. Authentizität ist dabei entscheidend: Das Kommunizierte muss die Unternehmensstrukturen und die Kultur des Unternehmens widerspiegeln, damit es als glaubwürdig wahrgenommen wird.

## VDV auf Instagram und Alternativen zu X

Auf X (ehemals Twitter) ist der VDV sporadisch aktiv, wenn es um verkehrspolitische Themen geht.





Alternativen wie Threads und Bluesky werden erprobt (VDV auf Bluesky: @vdv.bsky.social; und Threads: @vdv\_verband). Beide Plattformen befinden sich im Aufbau und haben im Vergleich zu etablierten Netzwerken noch eine geringere Reichweite. Auf Instagram (@vdv\_verband) ist der VDV seit Ende Juni 2023 vertreten und verzeichnet ein organisches Wachstum.



### Onlinemarketing und der Einsatz von KI

Brian Solis betrachtet auch künstliche Intelligenz (KI) nicht nur aus technologischer Sicht, sondern in Bezug darauf, wie dieses Tool menschliches Verhalten und das Unternehmen beeinflusst. Er stellt fest, dass das Problem vieler Unternehmen, die eine digitale Transformation anstreben, darin

besteht, dass sie keine echte digitale Transformation durchführen, sondern lediglich alte Strukturen und Prozesse digitalisieren.

Es geht nicht einfach darum, KI in Teilen des Unternehmens zu implementieren. KI sollte genutzt werden, um den menschlichen Geist für neue Möglichkeiten und Denkweisen zu öffnen. Bei KI geht es am Ende immer um die Fähigkeit der menschlichen Vorstellungskraft. Dies ist die Definition von Innovation, alles andere ist lediglich Iteration, das heißt, dass dieselben Aufgaben nur schneller und effizienter ausgeführt werden. Wenn Unternehmen also die Nutzungsmöglichkeiten von KI eingrenzen oder KI nur auf ChatGPT reduzieren, dann schafft das keinen kreativen Raum für Mitarbeitende. Denn alle Mitarbeitenden haben ihren Aufgabebereich und damit auch ihre eigenen Präferenzen und Arbeitsweisen mit KI.

Welche Potenziale die ÖPNV-Branche mit Onlinemarketing und KI nutzen kann, damit befasst sich der Ausschuss für Marketing und Kommunikation (AMK). Auf der Landingpage für VDV-Mitglieder sind alle Basics des Onlinemarketings und Praxisbeispiele aus der Branche zusammengefasst, vor allem für Mitarbeitende in den Unternehmen, die noch ganz am Anfang von Web 2.0 stehen: [www.vdv.de/online-marketing-im-oepnv.aspx](http://www.vdv.de/online-marketing-im-oepnv.aspx).

Auf dem VDV-Marketingkongress am 26./27. November 2024 wird es einen größeren Austausch über diese Themen geben.

Während unsere Branche noch versucht, Web 2.0 und Onlinemarketing zu begreifen, sind andere weiter: Web 3.0 und Metaverse. Die Interaktion in 3D-Virtual-Reality-Räumen: Augmented Reality. Unternehmen wie Google und Meta Platforms Inc. sind bereits in der Testphase.

### Rahime Algan

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

# Sonnendeck statt Maschinenraum: Wertschätzung für diejenigen, die die Branche am Laufen halten

Der Branchenverband tut vieles beim Thema Fachkräftemangel. Der Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“ hebt das Image des Berufsstandes und würdigt die täglichen Leistungen der Kolleginnen und Kollegen. Die erstmalige Ausschreibung war ein Erfolg.

Fast jeder zweite Busfahrer und jede zweite Busfahrerin geht bis 2030 in den verdienten Ruhestand. Um das altersbedingte Ausscheiden aufzufangen, benötigt der ÖPNV in Deutschland allein im Fahrdienst bei Omnibus und Straßenbahn bis zu 8000 neue Mitarbeiter:innen pro Jahr. Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und der Branchenverband stemmen sich gegen diesen Mangel, werben, modernisieren ihre Personalbereiche, nutzen die Angebote der VDV-Arbeitgeberinitiative, schauen vermehrt nach geeigneten Frauen, Quereinsteigerinnen und Quereinsteigern, bilden aus und stellen mehr denn je ein. Neue Wege beschritt der VDV im Bereich Wertschätzung und Image für die Gruppe, die täglich hervorragende Arbeit leistet, aber seltener die Würdigung bekommt, die sie verdient: die Busfahrer:innen im Land. Der Wettbewerb LieblingsbusfahrerIn zielte 2023 erstmals auf die Alltagshelden und Alltagsheldinnen am Lenkrad ab und strahlte sowohl in die Branche hinein als auch über die Medien in die Öffentlichkeit.

## 5. September 2023, STATION Berlin, Bühne

Das Scheinwerferlicht war ungewohnt. So viele Kameras. Als Sabrina Altieri, Hakan Bugra, Thomas Kunz und Jan Bziak auf die Bühne gerufen wurden, wirkten sie angesichts der Aufmerksamkeit zunächst unsicher, doch dann kamen nach und nach das Lachen und der Stolz über die eigene Leistung in die Gesichter. Sie sind Sieger:innen des Wettbewerbs LieblingsbusfahrerIn 2023. Die vier Ausgezeichneten stehen stellvertretend für die hervorragenden Leistungen der rund 100 000 Busfahrer:innen, die täglich auf deutschen Straßen im Einsatz sind. Sie halten unser Land mobil – wahrscheinlich können sich nur wenige vorstellen, was das jeden Tag bedeutet, wenn es mal eng wird im Bus oder manch ein Fahrgast sich im Ton vergreift. Deswegen kommt diese Wertschätzung – und mit ihr einhergehend die entsprechende mediale Aufmerksamkeit – zum richtigen Zeitpunkt und lenkt den Fokus dorthin, wo er hingehört: in den sprichwörtlichen Maschinenraum der Mobilität, wo abseits von Hochglanzbroschüren die entscheidende Leistung erbracht wird. Mitten im Leben, für die Menschen und für unseren Wirtschaftsstandort.

## 2 300 Geschichten aus allen Teilen des Landes

Bei dem deutschlandweiten, vom VDV gemeinsam mit DB Regio, Pro Bahn und bdo initiierten

Wettbewerb hatten die Fahrgäste über den Sommerzeit, auf [lieblingsbusfahrer.in](https://www.lieblingsbusfahrer.in) ihre Fahrerin oder ihren Fahrer mit einer Busgeschichte zu nominieren. Die Resonanz war überwältigend: Mehr als 2 300 Einsendungen erreichten die Jury bis Ende Juni. Nun wurden die vier Ausgezeichneten in Berlin geehrt. Für die Jury – bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Gewerkschaften und Zivilgesellschaft – war es nicht einfach, sich unter den vielen Einsendungen zu entscheiden. Die Jurorinnen und Juroren legten den Schwerpunkt auf Geschichten, die „dauerhaft vorbildliche Leistungen“ zum Inhalt hatten. Für den Sonderpreis sollte eine „außergewöhnliche Tat“ im Zentrum stehen. Am Ende fiel die Wahl auf Thomas Kunz (Verkehr und Wasser, Oldenburg), Sabrina Altieri (BusClassic, Wiesentheid) und Hakan Bugra (RBO Regionalbus Ostbayern, Passau) sowie auf Jan Bziak (moBiel, Bielefeld), der einen Sonderpreis erhielt: Der ehrenamtliche Feuerwehrmann rettete einer Person mit einer sofort eingeleiteten Reanimationsmaßnahme das Leben.

## Erfolgsfaktor: Bewerbung vor Ort

Der Schlüssel zum Erfolg lag bei den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden in Deutschland. Sie bewarben den Wettbewerb in ihren Bussen, Haltestellen – und natürlich im digitalen Raum. Der Effekt: Die vielen Geschichten kamen aus allen Winkeln des Landes. Grundlage hierfür war ein umfangreiches Paket an digitalen und analogen Werbe- und Informationsmedien, das den Mitgliedsunternehmen zur Verfügung gestellt wurde – einschließlich der Möglichkeit, die Motive mit dem eigenen Unternehmenslogo zu individualisieren. Ein solches wird auch 2024 zur Verfügung gestellt.

## Geschichte und Glanz kehren zurück in die Region

Durch die Verkündung der Nominierten – also aller Geschichten des engeren Kreises zur Auswahl für die Jury – kamen die Geschichten mit ihren Gesichtern zurück in die Region. Auf diese Weise wurde erneut die Aufmerksamkeit auf den Beruf des Busfahrers (m, w, d) gelenkt, vergleichbar mit einer kostenfreien Werbung. Denn wenn im fernen Berlin die eigene Frau oder der eigene Mann hoffen darf, es bis nach ganz oben auf das Treppchen zu schaffen, dann ist das vor Ort in den regionalen Zeitungen und TV- und Radiosendern eine

Meldung wert – ganz zu schweigen von den sozialen Netzwerken. Auch bezüglich der Preisverleihung in Berlin gab es die entsprechende Berichterstattung („Deutschlands Lieblingsbusfahrer kommt aus Oldenburg“). Auch die Nominierten wurden vor Ort gewürdigt („Er ist Wuppertals Lieblingsbusfahrer, gehört zu Deutschlands 22 Besten“) – und die Unternehmen ließen es sich nicht nehmen, ihre Anerkennung mit Blumenstrauß und „LieblingsbusfahrerIn“-Poloshirts, die von den Initiatorinnen und Initiatoren gestellt wurden, zum Ausdruck zu bringen.

#### **Neuaufgabe 2024 – neue Geschichten gesucht**

Insgesamt hatten es 22 Nominierte in die engere Auswahl geschafft – diese Busgeschichten sind unter [lieblingsbusfahrer.de](https://www.lieblingsbusfahrer.de) nachzulesen. Das Gros der Einsendungen war geprägt von einem „Einfach mal Danke sagen“ und „Jeden Morgen freundlich, auch wenn es mal stressig wird“. Aus Sicht des VDV belegen die Geschichten eindrucksvoll, dass die Qualität der Busfahrt in den Kommunen entscheidend von demjenigen oder derjenigen abhängt, der oder die am Lenkrad sitzt – besonders, wenn es Probleme gibt. Genau das darf nicht im Alltag untergehen, sondern wurde nun prämiert. In den Geschichten wird eindrucksvoll beschrieben, dass es ein herausfordernder und sinnstiftender Beruf ist, der zum Klimaschutz beiträgt.

#### **VDV-Arbeitgeberinitiative: 10 000 offene Stellen**

Der VDV wird den Wettbewerb fortführen, als Teil seiner Maßnahmen, Fachpersonal für die Verkehrsunternehmen zu gewinnen. Bei [in-dir-steckt-zukunft.de](https://www.in-dir-steckt-zukunft.de) sind weiterhin über 10 000 Stellen offen – die Branche sucht in allen Bereichen. Geschichten, die seit dem 1. Juli 2023 eingehen, werden für den Wettbewerb 2024 berücksichtigt. Ohne neue Busfahrer:innen wird die Einhaltung der Fahrpläne in den deutschen Kommunen und Regionen sehr schwierig werden – und eine Verkehrswende in Deutschland undenkbar. Sabrina Altieri und Hakan Bugra bleiben dem Wettbewerb für 2024 erhalten. Ihre Medientermine vor Ort sind absolviert, nach einem fotoreichen Beitrag im VDV-Magazin und einem Auftritt im Podcast „Nächster Halt“ der VDV-Akademie sind sie die Gesichter der neuen Kampagne für den Wettbewerb 2024, wenn es für die Fahrgäste wieder heißt: Senden Sie uns Ihre schönste Busgeschichte.

#### **Eike Arnold**

*Leiter Interne Kommunikation, stv. Pressesprecher*  
T 030 399932-19  
[arnold@vdv.de](mailto:arnold@vdv.de)

# Verkehrspolitische Halbzeitbilanz auf Bundesebene

2023/24 markiert in der 20. Legislaturperiode die Halbzeitbilanz für die politische Arbeit auf Bundesebene. Allein aus dem Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wurden bis Januar 2024 rund 20 Gesetzesinitiativen in die parlamentarischen Beratungen eingebracht. Nicht weniger relevant waren die Vorlagen aus anderen Ressorts. Dazu gehörte unter anderem der Bundeshaushalt 2024, der über viele Monate beraten und mehrfach geändert wurde. Dabei standen Bundesregierung und Deutscher Bundestag vor der Herausforderung, dass nach einem Urteil des Bundesverfassungsgerichts eine Deckungslücke in Höhe von rund 17 Mrd. Euro geschlossen werden musste. Kürzungen für alle Sektoren und damit auch für viele Förderkataloge des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs waren die Folge.

## VDV-Verbandsbeirat und Rheinischer Abend 2023

Welche Folgen Kürzungen bei der ÖPNV-Finanzierung oder auch bei Förderprogrammen im Eisenbahnverkehr haben können, wurde 2023/24 auch beim traditionellen VDV-Verbandsbeirat und beim Rheinischen Abend thematisiert. Hier stand vor allem die Frage im Mittelpunkt, wie der Finanzierungsbedarf für das Deutschlandticket gesichert werden kann, mit dem seit dem 1. Mai 2023 für 49 Euro pro Monat bundesweit alle Verkehrsmittel des ÖPNV genutzt werden können.



Joachim Berends (VDV) im Gespräch mit Enak Ferlemann MdB (CDU), Nyke Slawik MdB (Bündnis 90/Die Grünen) und Jana Kugoth (Tagesspiegel Background) beim VDV-Verbandsbeirat im Januar 2023

Diskutiert wurde hier darüber hinaus die Frage, wie der ebenfalls nötige Angebots- und Infrastrukturausbau in Städten und ländlichen Räumen realisiert und finanziert werden kann. Über die Höhe der Investitionen lieferte 2023/24 die Difu-Studie mit dem Titel „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem. Schwerpunkt kommunale Netze“ Antworten, die im Auftrag des ADAC, des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB) und des VDV durchgeführt wurde. Demnach besteht allein für Gleise, Brücken, Tunnel, Haltestellen oder auch Busspuren im ÖPNV ein Nachhol- und Ersatzbedarf in Höhe von 64 Mrd. Euro bis 2030. Zusätzliche Investitionen in Höhe von 25 Mrd. Euro benennt die Studie für den nötigen Erweiterungsbedarf bei kommunalen Schienennetzen und Straßen.

## Der VDV zu Gast auf Parteitag und Fachkonferenzen der Bundesparteien

Nachbesserungen bei der Ausgestaltung des Deutschlandtickets, mehr Angebote in ländlichen Räumen oder auch eine bessere Vertaktung des Nahverkehrs mit dem Eisenbahnverkehr waren schließlich auch Forderungen bei Parteitagen und Fachkonferenzen der Bundesparteien. Die Delegierten des Juso-Bundeskongresses bat im November 2023 in Braunschweig darüber hinaus um eine bundesweite Einigung bezüglich eines rabattierten Deutschlandtickets für Studierende, das Bund, Länder und Branche zum Sommersemester 2024 bereitstellen werden.



Christian Dürr MdB, Vorsitzender der FDP-Bundestagsfraktion, im Gespräch mit Britta Böhne (VDV) und Emanuele Leonetti (VDV) beim Bundesparteitag der FDP im April 2023 in Berlin

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

---

# Hoher Personalbedarf, angespannter Arbeitsmarkt, steigende Ansprüche bei Bewerberinnen und Bewerbern: Eine Zusammenarbeit der Branche in der VDV-Arbeitgeberinitiative ist so relevant wie nie

---

Bedarfsgerechte Serviceangebote für die teilnehmenden Verkehrsunternehmen sind in einer zentralen Angebotsplattform der Brancheninitiative des VDV gebündelt. Die Brancheninitiative fokussiert sich dabei auf die drei Kernthemen Personalgewinnung, Personalbindung und Steigerung der Gesundheitsquote. Ziel ist es, die Stärken der Branche hervorzuheben und die Sichtbarkeit der Unternehmen als attraktive Arbeitgeber zu stärken.

---

## **Menschen brauchen Mobilität.**

### **Mobilität braucht Menschen.**

Der Fachkräftemangel hat Deutschland weiter fest im Griff und wirkt sich bereits heute schon auf die Wirtschaftskraft des Landes aus. Laut IAB-Stellenerhebung gab es im vierten Quartal 2023 bundesweit 1,73 Millionen offene Stellen. Auch für die Verkehrsbranche sind Personalgewinnung und -bindung zentrale Herausforderungen, die – neben dem finanziellen Rahmen, den Bund und Länder setzen – darüber entscheiden, ob die Klimaschutzziele im Verkehrssektor bis 2030 erreicht werden können. Der steigende Personalbedarf, nicht zuletzt auch durch die demografisch bedingten zahlreichen Abgänge, ist zum zentralen und erfolgskritischen Faktor geworden. Fahrtenausfälle, Angebotskürzungen und Ausdünnung der Fahrpläne sind schon jetzt die Folge.

## **Neue Zielgruppen und neue Anforderungen treffen auf alte Prozesse und starre Strukturen**

Die Rekrutierung im heutigen Arbeitsmarkt steht vor vielfältigen Herausforderungen. Durch den demografischen Wandel wird die Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten zunehmend erschwert, was zu längeren Einstellungszeiten und höheren Kosten führt. Zielgruppen verändern sich, neue Zielgruppen, wie Talente mit Migrationshintergrund, rücken in den Fokus und mit ihnen neue Anforderungen, die als Arbeitgeber berücksichtigt werden müssen. Auch die Digitalisierung führt zu neuen Prozessen in der Rekrutierung, denn innovative Technologien wie KI-gestützte Bewerber-Tracking-Systeme sind inzwischen notwendig, um passende Talente auszumachen und anzusprechen. Darüber hinaus spielen Themen wie Employer Branding und eine positive Candidate Experience eine immer wichtigere Rolle, um im Wettbewerb um die besten Talente erfolgreich zu sein. Insgesamt erfordert eine moderne Rekrutierung eine strategische und proaktive Herangehensweise, um den Herausforderungen erfolgreich zu begegnen. Alle Rekrutierungsmaßnahmen müssen dabei zwingend mit zielgruppengerechten Bindungs- und

Weiterqualifizierungsmaßnahmen gedacht werden, damit die Kolleginnen und Kollegen motiviert bleiben und möglichst lange gesund eingesetzt werden können.

## **Konkrete Unterstützung in Fragen der Personalgewinnung, -bindung und Steigerung der Gesundheitsquote durch die Arbeitgeberinitiative**

Die VDV-Arbeitgeberinitiative unterstützt seit ihrem Start im Jahr 2019 mit einem breiten Informations- und Angebotsportfolio die Verkehrsunternehmen bei der Gewinnung und Bindung passender Fach- und Nachwuchskräfte. Die Weiterentwicklung des Angebots wird dabei eng mit den Unternehmen abgestimmt, um neue Inhalte aufzubauen und passende Kooperationspartner zu gewinnen.

Ob digitales Recruiting, modernes und zielgruppenspezifisches Personalmarketing, Auslandsrekrutierung oder Gesundheitsmanagement – dank starker Partner können verschiedenste Dienstleistungen in Anspruch genommen und in die eigene Personalstrategie eingebunden werden. Flankierend dazu hat die VDV-Arbeitgeberinitiative ein Netzwerk mit Expertinnen und Experten zur Förderung des Wissenstransfers in der Branche aufgebaut und veranstaltet regelmäßig mit ihnen Webinare und Impulsvorträge.

Das Branchen-Karriereportal [www.in-dir-steckt-zukunft.de](http://www.in-dir-steckt-zukunft.de) ist mit seinen durchschnittlich 14 000 Besucherinnen und Besuchern monatlich eine weitere starke Säule der Initiative, um die Sichtbarkeit der Branche als Arbeitgeber zu steigern und das Bild der Berufs- und Arbeitswelt zu schärfen.

### **Lisa Gadomski**

*VDV-Arbeitgeberinitiative*

T 030 4020309-66

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

# Europa stellt die Weichen

Mit der Europawahl im Juni 2024 beginnt eine weitere Legislaturperiode in Brüssel. Die aktuelle stand ganz im Zeichen des Klimaschutzes und der Digitalisierung. Zeit für eine Bilanz und die Frage: Was erwartet uns nach der Wahl?

Als Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen 2019 ihren Job antrat, tat sie dies mit einem ambitionierten Reformprogramm für die Europäische Union. Trotz mehrerer Krisen – Coronapandemie und Angriffskrieg gegen die Ukraine – wurden in fünf Jahren beträchtliche Weichen für die europäische Wirtschaft gestellt.

## Der europäische Green Deal

Am 11. Dezember 2019 präsentierte die Kommission den Green Deal, die nachhaltige Wachstumsstrategie Europas, wonach die EU ihr Wachstum von der Ressourcennutzung entkoppeln und bis 2050 keine Netto-Treibhausgase mehr ausstoßen will. Diese Ziele betreffen sämtliche Wirtschaftsaktivitäten, auch den stetig wachsenden Verkehrssektor, der seine Treibhausgasemissionen bis 2050 um ganze 90 Prozent reduzieren muss.

Im Juli 2021 wurden die ersten konkreten Maßnahmen im „Fit for 55“-Paket vorgelegt, welches seinen Namen dem Zwischenziel verdankt, dass die EU bis 2030 ihre Treibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 senken möchte. Das Paket bestand aus zwölf einzelnen Initiativen, von denen inzwischen fast alle final verhandelt und beschlossen sind: das Ende des Verbrennungsmotors beim Pkw bis 2035; die Überarbeitung des europäischen Emissionshandelssystems, das ab 2027 auch die Emissionen des Straßenverkehrs umfassen soll; die Einführung eines Klimasozialfonds, durch den u. a. Vorhaben im öffentlichen Verkehr gefördert werden können; die Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie (derzeit noch in Verhandlungen!); die überarbeitete AFIR-Verordnung, wonach die Mitgliedstaaten den Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe und Elektromobilität voranbringen müssen – und zwar auch für Flotten im öffentlichen Verkehr und bei der Bahn; nicht zuletzt wurden strengere Vorgaben zur Energieeffizienz beschlossen (Energieaudit und -managementsysteme werden für zahlreiche Unternehmen zur Pflicht) und ambitioniertere Zielvorgaben für die Erzeugung erneuerbarer Energien festgelegt.

Manche Beschlüsse sind für die Branche eine Herausforderung; in einigen Fällen hat die EU jedoch versucht, die Verkehrsunternehmen zu unterstützen: So sieht die Kommission bei der Energiebesteuerung weiterhin niedrige Mindeststeuersätze für den ÖPNV und die Bahnen vor; die EU-Regulierung zur Energieeffizienz erlaubt es den

Mitgliedstaaten, den öffentlichen Verkehr von den Zielvorgaben für den öffentlichen Sektor auszunehmen – wovon die Bundesregierung allerdings keinen Gebrauch machen will.

Ebenfalls unter dem Dach des Green Deals wurden die EU-Taxonomie eingeführt, die ein Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten darstellt, und die Pflichten für Unternehmen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung durch die neue Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) verschärft. Die TEN-V-Verordnung wurde überarbeitet, um die Schiene wettbewerbsfähiger zu machen; die Revision der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr (KV) befindet sich aktuell noch in Verhandlungen. Rund um den Jahreswechsel 2021/2022 begann die EU-Mission der „100 klimaneutralen Städte“ (bis 2030) – worauf der VDV mit der Gründung der AG Klimaneutralität reagierte, die aus dem Europabüro heraus koordiniert wird. Nicht zuletzt wurden im Jahr 2023 noch CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge verhandelt mit dem Ergebnis, dass Fahrzeughersteller die Emissionen von Lkws, Reisebussen usw. bis 2040 um 90 Prozent reduzieren müssen; für Stadtbusse ist das Ende des Verbrenners nun auf 2035 festgelegt; danach müssen sämtliche neuen Stadtbusse lokal emissionsfrei sein.

## Digitalisierung und Datenpolitik

Um die Wirtschaft zu modernisieren und neue Wachstumspotenziale zu heben, war die Europäische Union auch zum Thema „Digitalisierung“ sehr aktiv, zumal sie von einem fast dreifachen Wachstum der Datenwirtschaft zwischen 2018 und 2025 ausging. Im Jahr 2020 präsentierte die EU-Kommission ihre Datenstrategie mit der Vision, einen europaweiten Datenraum zu schaffen, in dem Daten sicher gespeichert und ausgetauscht werden. Ende 2023 veröffentlichte sie nun auch eine Mitteilung über die Schaffung eines europäischen Mobilitätsdatenraums, der allerdings auf bestehende und private Datenbanken aufbaut (nicht auf einer zentralen, europaweiten Infrastruktur). Gleich mehrere Gesetze regeln die Bereitstellung und den Austausch von Daten: Das 2023 beschlossene Datengesetz regelt die Nutzung von Daten, die von vernetzten Produkten und damit verbundenen Diensten erzeugt werden. Der Daten-Governance-Rechtsakt aus dem Jahr 2022 reguliert die Weiterverwendung von öffentlich gespeicherten, geschützten Daten. Die Überarbeitung der Richt-

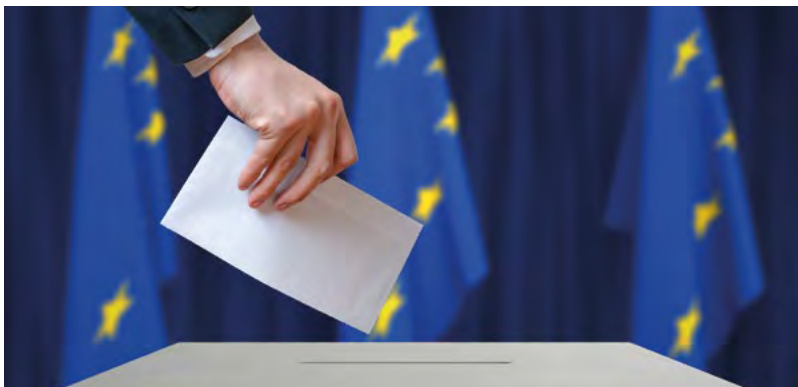
linie über intelligente Verkehrssysteme (ITS-Richtlinie) und insbesondere der delegierten Verordnung über multimodale digitale Reisedienstleistungen (MMTIS) sorgen dafür, dass in ganz Europa zukünftig auch Echtzeitdaten von Verkehrsdienstleistern an den nationalen Zugangspunkt (NAP) geliefert werden – ferner Informationen über Verspätungen und Fahrtausfälle und weitere Datensätze. Eine neue Verordnung, die den Zugriff auf Fahrzeugdaten und das Teilen derselben regeln soll, befindet sich in Vorbereitung.

Die Initiative zur Öffnung des Vertriebs von Fahrscheinen über Plattformen (MDMS), die der VDV gute zwei Jahre intensiv begleitet hat, wurde 2023 zunächst durch das Intervenieren der Verkehrskommissarin Valean verändert – und schließlich ganz gestrichen. Es soll allerdings im neuen Jahr einen neuen Anlauf geben.

### **Ausblick**

Es gilt als sehr wahrscheinlich, dass die Konservativen aus der Europawahl im Juni 2024 wieder als stärkste Fraktion hervorgehen. Insofern könnte es zu einer zweiten Amtszeit von der Leyens kommen. Allerdings zeichnet sich auch ein Erstarken der Randparteien, insbesondere der Rechten, ab.

Nachdem 2019 bis 2024 wichtige regulatorische Leitplanken auf den Weg gebracht worden sind, steht in den nächsten Jahren die Umsetzung der zuvor genannten Gesetze an. Dies wird nicht ohne Anpassungsschmerzen und Widerstände erfolgen. Womöglich wird diese Zeit als Zeit eines wirtschaftlichen Abschwungs wahrgenommen – was rechten Parteien weiter Zulauf bescheren, gleichzeitig aber auch zu einer stärkeren Bedeutung öffentlicher Dienstleistungen führen könnte. Der öffentliche Personenverkehr und Güterverkehr sind nicht nur aufgrund ihrer Energieeffizienz und Klimabilanz Teil der Lösung: Der ÖV bietet auch Mobilität für alle zu erschwinglichen Preisen – nicht zuletzt dank des Deutschlandtickets –, zudem entfalten Investitionen in die Schiene und den öffentlichen Verkehr ein Vielfaches an Wirtschaftswachstum in der Region. Nicht zuletzt sind die VDV-Mitglieder große Arbeitgeber und bieten sichere Arbeitsplätze für Menschen unterschiedlichster Herkunft und mit verschiedenen Qualifikationen.



Kann man schon absehen, welche Themen uns nach der Wahl beschäftigen werden? Kommissionspräsidentin von der Leyen hat für den Fall ihrer Wiederwahl in Aussicht gestellt, Bürokratieabbau zu betreiben. Sicher wird sich die EU beim Klimaschutz neue Zwischenziele für 2040 setzen. Begonnene Initiativen (KV-Richtlinie, multimodale Fahrgastrechte, Datenraum Mobilität) werden weiterentwickelt; MDMS wird in neuer Form wieder aufgenommen.

Neue Krisen werden uns erwarten: Kriege, Pandemien oder andere Entwicklungen, die heute noch gar nicht absehbar sind. Der Personalmangel innerhalb unserer Branche wird sich verschärfen. Wenn die Klimaziele, die zum Erhalt des Planeten notwendig sind, verfehlt werden, drohen in Zukunft noch drastischere Maßnahmen als heute – ggf. reden wir dann auch über das Vermeiden von Fahrten. Die Anpassung an den Klimawandel gewinnt mit jedem Jahr weiter an Bedeutung.

Vielleicht gibt es weitere Fortschritte bei der Ertüchtigung und Ausstattung des Schienennetzes mit neuester Technik, damit wirklich 2030 mehr Güter und Personen über die Schiene befördert werden können. Mit Blick auf den Verkehr in den Städten und im ländlichen Raum erarbeitet die europäische Expertengruppe über städtische Mobilität (EGUM) derzeit Empfehlungen, welche die neue Kommission inspirieren sollen. Das autonome Fahren wird sich weiterentwickeln; gleichzeitig tauscht sich die Industrie mit den EU-Institutionen über die Zukunft der Mobilität aus, die alles bereithält, vom Hyperloop über Flugtaxis bis hin zu Drohnen. Die Digitalisierung schreitet voran und soll das Reisen und die Logistik einfacher machen. Auch der Einsatz von bzw. die Regulierung von künstlicher Intelligenz (KI) wird die EU-Institutionen beschäftigen.

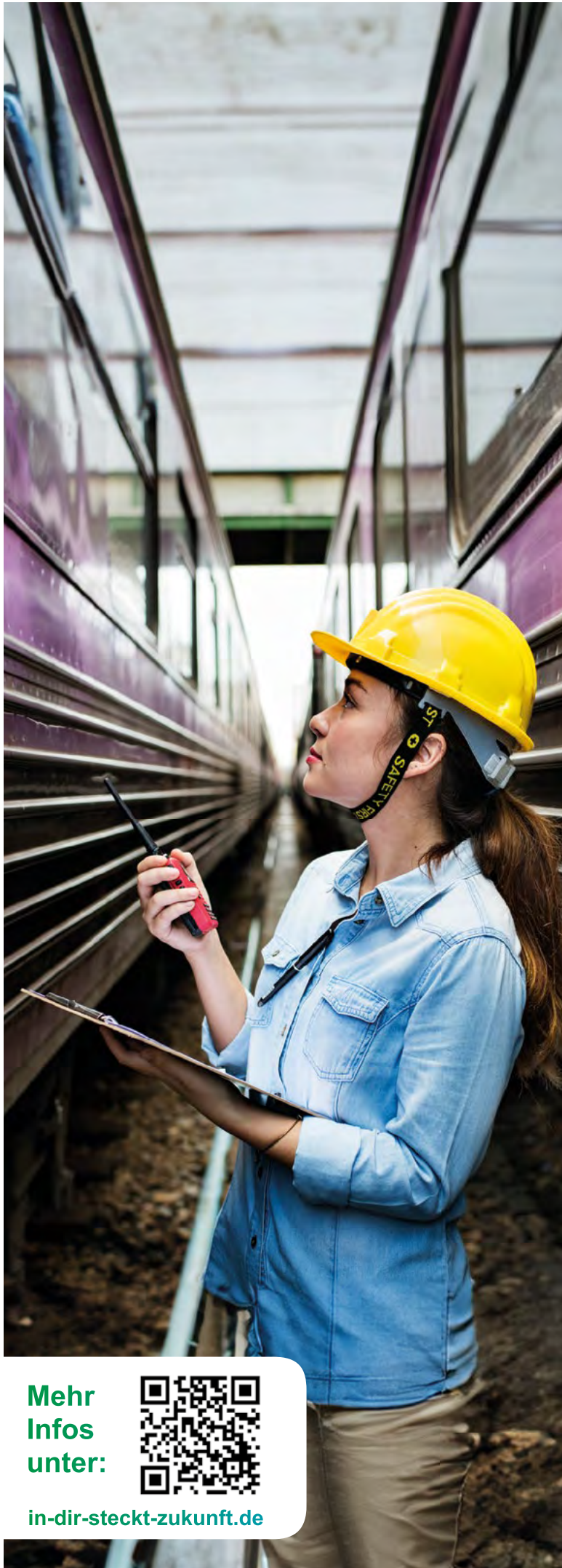
So blicken wir gespannt auf die nächste Legislaturperiode und freuen uns auf den Austausch mit neuen und alten Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern aus den europäischen Institutionen – u. a. gemeinsam mit dem VDV-Präsidium im Herbst in Brüssel.

**Annika Degen**

*Leiterin VDV-Europabüro Brüssel*

T 0032 2 663 6633

degen@vdv.de



**MENSCHEN  
BRAUCHEN  
MOBILITÄT  
MOBILITÄT  
BRAUCHT  
MENSCHEN**

**#gemeinsamwirken**

**#jobsmitzukunft**

**#gutestun**

**Mehr  
Infos  
unter:**



**[in-dir-steckt-zukunft.de](https://in-dir-steckt-zukunft.de)**



**VDV  
ARBEITGEBER-  
INITIATIVE**



---

# Wirtschaft und Recht

---

# Wichtig für das Netzwerken: das VDV New Mobility Forum

Auf der Jahrestagung 2024 feiert das VDV New Mobility Forum seinen fünften Geburtstag. Zeit für ein Feedback der Mitglieder: Was können wir anders und besser machen? Das Ergebnis: hohe Zufriedenheit mit dem unkomplizierten Netzwerk aus Anbietern von On-demand-, Sharing-Mobilität und entsprechenden Dienstleistern auf Basis der gemeinsamen Charta und der Wunsch nach Best Practice und Interessenvertretung mit den Verkehrsunternehmen.

Der Markt der neuen Mobilität ist in Bewegung und konsolidiert sich. Unternehmen nehmen strategische Anpassungen vor. Neue, veränderte Regulierung ist in der Diskussion. Der Markt insgesamt wächst perspektivisch, in den Margen spiegelt sich dies nicht wider.

### **Thematische Workshops überzeugen**

Immer wieder werden deshalb zu diesen und weiteren Aspekten des Geschäfts im VDV New Mobility Forum Präsenz- und Onlineworkshops durchgeführt. Dieser Austausch wird von den Mitgliedern sowohl als Netzwerktreffen als auch fachlich geschätzt. Ein Höhepunkt ist immer das Treffen auf der VDV-Jahrestagung, das 2023 parallel zu den Spartentreffen im VDV stattfand.

Inhaltlich wurden dort mit mehreren Vorträgen die positiven Umweltwirkungen der multimodalen Mobilität und Maßnahmen zu ihrer Förderung behandelt.

Dr. Claus Doll vom Fraunhofer ISI zeigte für Carsharing und On-demand-Verkehre mögliche Wachstumspotenziale auf dem Land auf, verbunden mit einem positiven Beitrag für den Klimaschutz. Für den städtischen Raum durchgeführte Fallstudien für E-Scooter- und E-Bike-Sharing zeigten ebenfalls positive Wirkungen, wie eine bessere Lebensqualität in den Städten und weniger Autobesitz.

Michael Ziesak vom Bundesverband CarSharing zeigte mit 1:20 die bisher höchste in Deutschland gemessene Ersetzungsquote von Carsharing- zu Privatfahrzeugen auf; gemessen wurde stationsbasiertes und kombiniertes Carsharing in innenstadtnahen Wohnquartieren mit optimaler Carsharing-Versorgung in Köln und Frankfurt a. M.

Wie ein On-demand-Angebot zusätzliche vom Bus nicht erschlossene Bereiche erreicht, führte Markus Pellmann-Janssen von ioki aus.

### **Multimodale Mobilität muss gelernt werden**

Eine interessante Reallabor-Studie „The New Mobility Buddys – Mobilitätsentscheidungen nachhaltig beeinflussen“ legte Dr. Philipp Scharfenberger vom Institut für Mobilität (IMO) der Universität St. Gallen vor.

Dort zeigte sich in einzelnen dicht begleiteten Haushalten, dass die Nutzung von Sharing-Angeboten zunächst mit einem hohen Komplexitätsgrad für die Alltagsintegration gesehen wurde. Der eigene Pkw wird subjektiv preisgünstiger und zuverlässiger eingeschätzt, zudem bietet er Transport- und Ablagemöglichkeiten.

Die Haushalte müssen Multimodalität positiv erleben. Mobilitätshubs sind ein Element, das auf die gefühlte Zuverlässigkeit von Sharing-Angeboten einzahlt. Ebenso wie integrierte multimodale Apps und gemeinsame Angebote, die die Anzahl der zu erlernenden Bezahlmodelle und Regeln und die Servicelevel minimieren.

### **Intensiverer Austausch gewünscht**

Die Mitglieder des VDV New Mobility Forums sind daran interessiert, noch stärker mit den Verkehrsunternehmen im VDV in den Austausch zu kommen, und wünschen sich auch z. B. die Erarbeitung weiterer gemeinsamer Positionspapiere. So könnte eher punktuell als institutionell auch eine gemeinsame Interessenvertretung für die multimodale Mobilität erfolgen.



Der Stand des Leipziger On-demand-Angebots Flexa auf der VDV-Jahrestagung 2023

### **Dr. Till Ackermann**

*Volkswirtschaft und Business Development*

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

# Marktforschung zum Deutschlandticket – Bausteine der Evaluation zum Erfolg des bundesweiten Angebotes

Zu Beginn des Jahres 2023 wurde der VDV erneut – wie schon beim 9-Euro-Ticket – von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe mit der Evaluation der verkehrlichen, finanziellen und klimapolitischen Wirkungen des Deutschlandtickets beauftragt. Den Kern der Erfolgsmessung stellt eine kontinuierliche bundesweite Marktforschung dar, die durch weitere Bausteine ergänzt wird.

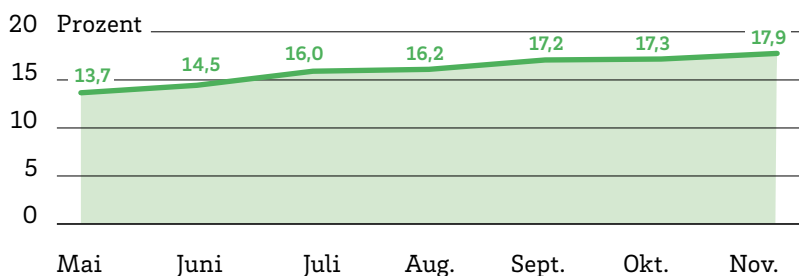
Seit Ende März 2023 werden jeden Tag in verschiedenen Online-Panels Menschen mit computergestützten webbasierten Fragebögen schriftlich interviewt (CAWI) und nach ihrem Verkehrsverhalten und Ticketkauf befragt. Die Umfrage umfasst ÖPNV-Kundinnen und -Kunden und Nichtkundinnen und -kunden.

Diese „Vorher“-Messung als Vergleichsgrundlage war der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Deutschlandticket wichtig. Deshalb hat sie den VDV beauftragt, gemeinsam mit der Marktforschung der DB AG die Evaluation des Deutschlandtickets durchzuführen.

## Immer mehr Deutschlandtickets

Die Besitzquote des Deutschlandtickets stieg innerhalb der Gruppe der Befragten bis zum Jahresende 2023 stetig an (siehe Abbildung).

### Besitzquote D-Ticket in der Onlineumfrage im Jahr 2023



## Detailergebnisse aus dem November

Im November 2023

- besitzen etwa 18 % der Befragten laut eigener Aussage ein im November gültiges Deutschlandticket.
- sind 7 von 10 aktuell gültigen Deutschlandtickets Standard-Tickets für 49 Euro. Jedes fünfte Deutschlandticket ist ein Jobticket.
- liegt das Deutschlandticket zu etwas mehr als der Hälfte als digitales Ticket auf dem Smartphone (53%) vor. 46% haben das Ticket als Chipkarte gekauft, wobei davon noch etwa jedes fünfte als Übergangs-Papierticket vorliegt.
- sind 45% der Deutschlandticket-Besitzer:innen von einem zuletzt genutzten Abonnement auf das Deutschlandticket umgestiegen.
- sind 48% der Deutschlandticket-Besitzer:innen

Neuabonnentinnen bzw. Neuabonnenten (42% Bartarif-, 6% Zeitkartenumsteiger) und 4% Neukundinnen bzw. Neukunden.

- wurden etwa 2 von 3 Deutschlandtickets digital über eine Website (40%) oder über eine App (24%) bestellt.
- wurde jede sechste bis siebte Fahrt mit dem Deutschlandticket aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, 9% ersetzen eine Autofahrt.

## Ergänzende Erhebungsbausteine

Eine Online-Panel-Befragung ergibt repräsentative Ergebnisse für die internetnutzende mobile deutschsprachige Wohnbevölkerung ab 14 Jahren. Allerdings könnte es auch sein, dass in einem Panel eher mobile Menschen antworten. Deshalb ist es sinnvoll, diese Ergebnisse über eine telefonische Befragung zu kontrollieren. Dieses Vorgehen erlaubt auch eine Abschätzung der Besitzquote bei den Offlinern.

Darüber hinaus gibt es weitere Gruppen, die durch eine Online-Panel-Befragung nicht erreicht werden, wie z. B. nicht deutschsprachige Inländer oder ausländische Touristen. Auch für diese Gruppen wurden Befragungen und Abschätzungen durchgeführt. Die größte Gruppe, für die eine Ergänzungsbefragung erfolgte, sind die Schüler:innen im Alter von 6 bis 13 Jahren. Im Oktober 2023 besaßen etwa 0,725 Mio. Kinder bis 14 Jahren ein Deutschlandticket.

Als weiterer Baustein wurde auch das Smartphone-Tracking eingesetzt. Durch die kontinuierliche Messung wird theoretisch die Abbildung des gesamten Mobilitätsverhaltens und der genutzten Verkehrsmittel ermöglicht. Hierdurch konnten Zuwächse im ÖV-Anteil am Modal Split und in der Reiseweite insbesondere im Schienenpersonennahverkehr durch das D-Ticket aufgezeigt werden.

## Dr. Till Ackermann

Volkswirtschaft und Business Development

T 0221 57979-110

ackermann@vdv.de

# Das Mobilitätsbudget: Chance und Lückenschluss für den öffentlichen Verkehr

Das Deutschlandticket Job bietet Beschäftigten und Unternehmen attraktive Nutzungsmöglichkeiten für den ÖPNV. Diese können durch die steuerliche Förderung und verwaltungsrechtliche Vereinfachung von Mobilitätsbudgets ergänzt und erweitert werden.

Das Deutschlandticket Job wird von immer mehr Mitarbeitenden und Unternehmen geschätzt und führt zu einer steigenden Nutzung des ÖPNV. Die Einsatzmöglichkeiten sind jedoch im städtischen Bereich und im Umland sehr unterschiedlich. Insbesondere im ländlichen Raum werden die Mobilitätsbedürfnisse von Mitarbeitenden durch das Jobticket oft nicht ausreichend erfüllt und Beschäftigte mit Dienstwagen schrecken vor Entweder-oder-Lösungen zurück. Um hier zusätzliche attraktive Anreize zu schaffen und Mobilitätslücken zwischen dem öffentlichen und dem privaten Verkehr zu schließen, bietet sich ein Mobilitätsbudget an.

Ein solches Budget beinhaltet einen festen Betrag, den der Arbeitgeber seinen Mitarbeitenden zur Nutzung von Transportmitteln zur Verfügung stellt und der für private Zwecke und die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte eingesetzt werden kann. Über die Höhe und die Art der Transportmittel, für die das Budget gelten soll, entscheidet der Arbeitgeber. Verwaltet wird das Guthaben üblicherweise per App, die mittlerweile von verschiedenen Dienstleistern angeboten wird.

Der Gewinn für die Praxis liegt in der Schließung von Lücken zwischen öffentlichem und privatem Verkehr, in der Erfüllung vielfältiger Mobilitätsbedürfnisse von Beschäftigten durch einen Mobilitätsmix und in der Schaffung emissionsarmer Ergänzungen und Alternativen für Pendel- und Privatwege.

Bisher bremsten steuerrechtliche Rahmenbedingungen die Einführung von Mobilitätsbudgets oft aus, denn neben den Steuerbefreiungsvorschriften für das zusätzlich zum Arbeitslohn gewährte Jobticket wurde der geldwerte Vorteil der übrigen Komponenten oftmals mit dem persönlichen Steuersersatz ermittelt. Dies führte bei den einzelnen Arbeitnehmern zu unterschiedlichen Ergebnissen, es erschwerte die persönliche und unternehmerische Kostenplanung und erhöhte den Verwaltungsaufwand. Das große Potenzial des Mobilitätsbudgets blieb ungenutzt.

Der VDV hatte sich deshalb in einem gemeinsamen Positionspapier mit dem Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft (mit den Verbänden Zukunft Fahrrad, Allianz pro Schiene, CarSharing und BDI) beim Bundesfinanzministerium für die steuerliche und verwaltungsrechtliche Vereinfachung des Mobilitätsbudgets eingesetzt. Das BMF hat diese Vorschläge aufgegriffen und im Entwurf zum Jahressteuergesetz 2024 folgende Anreize zur Förderung des Mobilitätsbudgets gesetzt:

- Geltungsbereich: Für alle Verkehrsmittel mit Ausnahme von Flugzeugen, privaten und dauerhaft überlassenen Kfz, einschließlich Dienstwagen;
- Gewährung als Zuschuss oder Sachleistung durch den Arbeitgeber oder von ihm beauftragte Dritte;
- Gewährung zusätzlich zum Arbeitslohn
- Zulässige Höhe: Bis 200 €/mtl.;
- Vereinfachte Besteuerung durch Lohnsteuerpauschalierung i. H. v. 25 % auf das gesamte Mobilitätsbudget.
- Beibehaltung der bestehenden Steuerbefreiungsvorschriften für das Jobticket;

Diese Ausrichtung entspricht sehr weitgehend den Forderungen des Bündnisses und bietet eine attraktive, nachhaltige Ergänzung zum Deutschlandticket Job und zum motorisierten Individualverkehr auf Pendel- und Privatstrecken.

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



# Beförderungerschleichung soll eine Straftat bleiben

Seit längerer Zeit gibt es die Forderung, die Beförderungerschleichung in § 265a StGB entweder in eine Ordnungswidrigkeit umzuwandeln oder sogar gänzlich abzuschaffen. Bislang hat es der VDV immer geschafft, diesen Bestrebungen Einhalt zu gebieten. Doch die Luft wird deutlich dünner. Alte Wahrheiten sollen nicht mehr gelten. Gleichwohl bleiben wir mit der Forderung präsent.

In der letzten Legislaturperiode des Deutschen Bundestages kam von zwei Oppositionsparteien der Antrag, die Beförderungerschleichung in § 265a StGB zu streichen. Dies konnte verhindert werden.

Nach den letzten Bundestagswahlen formierte sich ein neues Bündnis und es schrieb in seinen Koalitionsvertrag den folgenden Satz: „Wir überprüfen das Strafrecht [...] und legen einen Fokus auf historisch überholte Straftatbestände, die Modernisierung des Strafrechts und die schnelle Entlastung der Justiz.“ Dieser Satz war Anlass, trotz guter gegenteiliger Gründe, eine Abschaffung der Leistungerschleichung im Strafgesetzbuch in Angriff zu nehmen.

## Was spricht für die Beibehaltung des § 265a StGB?

Als Beispiele für die guten Gründe, den Straftatbestand beizubehalten, seien hier genannt:

- Die negative Signalwirkung an Kunden und Mitarbeitende, denn eine Abschaffung lässt das Unrechtsbewusstsein sinken. Hiermit verbunden ist auch eine weitere Abnahme des Respekts gegenüber den Mitarbeitenden.
- Die Vergleichbarkeit der Leistungerschleichung mit anderen Taten, wie z. B. dem Tankbetrug. Und auch der Unterschied im Unrechtsgehalt zum Diebstahl oder der Unterschlagung ist gering.
- Ferner besteht bei einer Streichung aus dem StGB kein Festnahmerecht nach § 127 StPO mehr („Jedermannsrecht“). Hierdurch entfällt für die Fahrausweisprüfer ein wichtiger Baustein, den Tätern habhaft zu werden.

## Überzeugen die Gegenargumente?

Gleichzeitig muss man feststellen, dass die Gegenargumente bei genauer Prüfung nicht tragen.

- Dem Kostenargument von Gefängnisaufenthalt bei Ersatzfreiheitsstrafen ist bereits entgegenzuhalten, dass sich diese Kosten durch die 2023 geänderte Anrechnung der Tagessätze auf Gefängnistage halbiert haben. Hinzu kommt, dass bei einer Umwandlung des § 265a StGB in eine Ordnungswidrigkeit dem, der das Bußgeld nicht zahlt, Erzwingungshaft und damit auch ein Gefängnisaufenthalt droht.

- Und auch das Überlastungsargument von Polizei und Staatsanwaltschaft überzeugt schon deshalb nicht, weil die angezeigten Fälle aufgeklärte Taten sind, weshalb sie der Polizei und Staatsanwaltschaft weniger Arbeit machen als andere Taten.
- Gegen das Armutargument spricht, dass in Sozialleistungen Beträge für Fahrausweise enthalten sind und als Sachleistung gewährt werden können.
- Soweit jemand irrtümlich ohne gültigen Fahrausweis fährt, liegt bereits jetzt keine Straftat vor.
- Und Zugangsbarrieren verhindern auch keine Fahrten ohne gültigen Fahrausweis, haben aber große Nachteile für mobilitätseingeschränkte Personen und lassen sich kaum bei Bussen und Straßenbahnen verwirklichen.

## Wie sah die Arbeit des VDV aus?

Die Arbeit des VDV bestand mithin darin, die Argumente im öffentlichen Diskurs zu platzieren. Hierfür veröffentlichte der Verband z. B. ein Argumentationspapier zum Thema mit dem Titel „Strafbarkeit des Erschleichens von Leistungen (§ 265a StGB)“. Erfreulich ist, dass das Argumentationspapier auf reges Interesse in der Politik stieß.

Gleiches gilt für die Stellungnahme zu einem vom Justizministerium vorgelegten Eckpunktepapier, in dem die Streichung aus dem StGB enthalten war. Auch hier machte der Verband seine Position mit guten Gründen deutlich.

Weitere Aktivitäten waren u. a. Gespräche und Presse- und Zeitschriftenveröffentlichungen, in denen wir für unsere Auffassung warben.

## Fazit und Ausblick

Ob diese Bemühungen gegen den aktuellen Mainstream letztlich Erfolg haben, ist nicht gesagt. Allerdings kümmern wir uns gleichwohl weiterhin darum, dass unsere Argumente Gehör finden.

## Dr. Thomas Hilpert-Janßen

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

# Autonomes Fahren im ÖPNV

Der Rechtsrahmen zum autonomen Fahren ist da, doch wo sind die autonom fahrenden Fahrzeuge für den ÖPNV-Einsatz? Sind wir noch im Tal der Tränen oder befinden wir uns auf dem Pfad der Erleuchtung?

## **Nicht im medialen Tal der Tränen versinken**

Wenn man die Presseberichte der letzten Monate liest, könnte man den Glauben daran verlieren, dass wir in Deutschland jemals autonome Robo-Shuttles auf den Straßen sehen werden.

GM Cruise, einer der führenden US-Anbieter für Robotaxi-Dienste, hat vorübergehend seine Lizenz entzogen bekommen, nachdem es zu Unfällen und Sicherheitsvorfällen gekommen war. Auch aus Deutschland gibt es überwiegend negative Schlagzeilen zu lesen. Mitten im Jahreswechsel gibt die Firma ZF bekannt, ihre Robo-Shuttle-Entwicklung aufzugeben. Die Firma Bosch plant, mehrere Hundert einschlägig tätige Softwareentwickler:innen zu entlassen. Auch anderen europäischen Firmen droht eine Konsolidierung im jungen Markt autonomer Fahrzeugtechnologien.

Es gibt jedoch auch positive Nachrichten: Schaeffler und VDL tun sich zusammen, um ein Robo-Shuttle auf die Straße zu bringen. Die Firma Benteler tritt mit HOLON auf den Markt und der Volkswagen-Konzern vertieft seine Zusammenarbeit mit der israelischen Firma Mobileye. Alle zeigen dabei nicht nur abstrakte Visionen für künftige Fahrzeuge, sondern konkrete neue Fahrzeugkonzepte, die perfekt in den ÖPNV-Betrieb passen. Unabhängig von den Entwicklungen in Deutschland und Europa zeigt sich in China und den USA, dass in manchen Städten und Stadtvierteln autonome Fahrzeugflotten bereits das Stadtbild mitprägen. Der Mythos, dass das autonome Fahren niemals Realität wird, lässt sich widerlegen. Sollten die Robo-Shuttles nicht aus Deutschland kommen, werden sie aus anderen Ländern unsere Straßen erobern.

## **Rahmenbedingungen in Deutschland**

Ein weiterer Mythos, mit dem dringend aufgeräumt werden muss, ist der, dass gesetzliche Rahmenbedingungen die Entwicklung bei uns verhindern. Zutreffend ist, dass die regulatorischen Voraussetzungen bereits seit zwei Jahren gegeben sind. Jedoch führt ein Gesetz allein noch nicht dazu, dass am darauffolgenden Tag Robo-Shuttle-Flotten die Straßen erobern. Denn Ziel und Zweck der Regulierung ist es zunächst, einen Rahmen zu schaffen. Der Prozess zur Genehmigungserteilung muss, insbesondere im föderalen Gefüge Deutschlands, zunächst in Gang gesetzt und erprobt werden. Bund und Länder haben in den vergangenen Jahren intensiv daran gearbeitet.

Erste Erprobungsgenehmigungen nach dem neuen Rechtsrahmen wurden bereits erteilt und weitere werden folgen. Für eine Regelbetriebserlaubnis braucht es jedoch noch Zeit, um das notwendige regulatorische Lernen bei den Genehmigungsbehörden und Anwendern zu ermöglichen.

## **Neue Leuchttürme weisen den Weg**

Nachdem das Bundesverkehrsministerium eine neue Förderrichtlinie geschaffen hat, zeigen auch die Verkehrsunternehmen Bewegung.

Die neuen Leuchttürme, darunter KIRA, ALIKE, ahoi, MINGA, LEAF, NoWeL4 und Albus, werden den nächsten Schritt machen und erstmals ganze Flotten auf die Straßen bringen.

Sie werden die branchenspezifischen Anforderungen entwickeln, die für einen Markt-Hochlauf im ÖPNV zu erfüllen sind.

Denn die Integration autonomer Fahrzeuge erfordert auch eine Vorbereitung des ÖPNV-Betriebs. Dazu gehört die Schulung des Personals, die Einführung neuer Rollen und Berufsbilder sowie die technische Integration in Werkstatt, Betrieb und Leitstelle. Es gibt immer noch erhebliche Defizite, die durch Best-Practice-Anwendungen behoben werden müssen. Letztendlich kann so ein Transfer aus den großen Metropolregionen auch in die ländlichen Räume und Mittel- und Oberzentren ermöglicht werden.

## **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

# Leitlinien zur EU-Verordnung 1370/2007 praxisgerecht anwenden

Nach der Veröffentlichung der geänderten Leitlinien zur EU-Verordnung 1370/2007 im Juni 2023 beteiligt sich der VDV auch 2024 an der Diskussion in Deutschland und Europa, wie die Instrumente der Verordnung rechtssicher und gleichzeitig pragmatisch angewendet werden können.

Im Juni 2023 hat die Europäische Kommission die überarbeiteten Leitlinien zur EU-Verordnung 1370/2007 veröffentlicht. Zuvor hatte sie Ende 2021 einen Entwurf zur Überarbeitung der alten Leitlinien von 2014 vorgelegt. Dieser Entwurf war auf breite Kritik in Deutschland und Europa gestoßen. Der VDV hatte sich gegenüber der Bundesregierung, in den europäischen Verbänden und direkt gegenüber der Europäischen Kommission für Änderungen eingesetzt.

## Einige Verbesserungen

Die letztlich beschlossenen Leitlinien sind in einigen Punkten verbessert, in anderen nicht. Im ersten Entwurf wurden zum Beispiel sehr strikte Anforderungen im Hinblick auf die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an den zu vergebenden Verkehrsleistungen besteht, aufgestellt. Dadurch wären Erweiterungen bestehender Leistungen generell infrage gestellt worden. In den Leitlinien ist nunmehr klargestellt worden, dass die Aufgabenträger nicht nur die gegenwärtige Nachfrage der Nutzer:innen berücksichtigen können, sondern auch die zukünftige Nachfrage, die sich nach vernünftigem Ermessen aus politischen Zielen wie der Förderung eines nachhaltigen Verkehrs ergeben kann.

Die Anforderungen der Kommission an die „Analyse des Marktangebotes“ werden im System des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit im PBefG sachlich vollständig erfüllt. Daher ist die Frage, ob die Kommission hier zu weit geht und ob dieser Prüfungsschritt in Deutschland überhaupt anwendbar ist, nicht mehr praxisrelevant.

## Anforderungen praxisgerecht halten

Nachdem die Leitlinien nunmehr veröffentlicht sind, geht es darum, zum einen den VDV-Mitgliedern zu helfen, einen Weg zu finden, wie die Leitlinien praxisgerecht berücksichtigt werden können.

Der VDV hat seinen Mitgliedern per Rundschreiben Wege aufgezeigt, wie die Anforderungen aus den Leitlinien umgesetzt werden können, ohne dass dies übermäßige Kosten verursacht. Dies wurde unterstützt durch einen Aufsatz in der Zeitschrift „Der Nahverkehr“. Im VDV-Rechtausschuss erfolgt dazu ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch.

Zum anderen geht es darum, weiterhin mit der Europäischen Kommission über die Anwendung der Verordnung im Gespräch zu bleiben. So zeigte z. B. eine ausführliche Fachdiskussion der UITP PSO expert group, in der auch der VDV vertreten ist, mit der Europäischen Kommission im Februar 2024, dass auch in Brüssel die Ansicht geteilt wird, dass die EU-Verordnung 1370/2007 einschließlich der Leitlinien kein Selbstzweck sind, sondern – wie es in ihrem Artikel 1 heißt – in erster Linie ein Instrument, um „die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte“.

## Martin Schäfer

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

# Weiterentwicklung City-Ticket: neuer Vertrag unter geänderten Rahmenbedingungen

Die erfolgreiche Branchenkooperation City-Ticket mit einer tariflichen Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr in 130 Städten wird im Zuge des Abschlusses eines neuen Vertrags im Jahre 2023 weiterentwickelt und um den Super Sparpreis erweitert. Gleichzeitig wirkt sich die Einführung des D-Tickets auf Nutzungsquoten und die vertragliche Ausgestaltung der Kooperation aus.

## **Erfolgsmodell seit 2003**

Mit der Einführung des City-Tickets zum 14. Dezember 2003 konnte ein wesentlicher Schritt und Meilenstein zur tariflichen Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr als Mehrwert für die Fahrgäste – sowohl für die Reisenden der DB Fernverkehr AG als auch für die Kundinnen und Kunden der Mitgliedsverbände und -unternehmen des VDV – realisiert werden.

Das City-Ticket konnte seit 2003 durch die Integration von mittlerweile 130 Städten und die Einbeziehung der BahnCard 100 erheblich ausgeweitet werden und hat sich mit jährlich mehreren Mio. City-Ticket-Berechtigungen aus Sicht aller Beteiligten sehr bewährt.

## **Ziel und Ergebnis: Erweiterung und Vereinfachung**

Mit der Zielstellung, möglichst vielen Kundinnen und Kunden die Nutzung des City-Tickets zu ermöglichen, wurde bereits im Jahre 2022 in den zuständigen VDV-Ausschüssen ein Dialog zur Erweiterung des City-Tickets gestartet. Gleichzeitig stand im Vordergrund, mit Fortschreibung des Vertragswerks inklusive der Nachträge seit 2003 eine Vereinfachung für alle Partner zu erreichen.

Neben dem sogenannten Flexpreis und dem Sparpreis wird das City-Ticket künftig auch für den Super Sparpreis im Fernverkehr angeboten. Damit können aufgrund der sehr hohen Fahrtenanzahl im Super Sparpreis (Anteil bei ca. 50 Prozent) in erheblich größerem Umfang Reiseketten geschlossen werden, was im Interesse der gesamten Branche liegt. Für den Sparpreis und den Super Sparpreis erfolgt die Buchung zukünftig anhand einer anfragebasierten Logik. Das heißt, diejenigen Kundinnen und Kunden, die aktiv eine Verbindung anfragen, die eine Nutzung des ÖPNV in City-Ticket-Städten beinhaltet, erhalten das City-Ticket obligatorisch. Die Abrechnung von City-Tickets für Sparpreis und Super Sparpreis zugunsten der Partner kann verkaufsdatensatzbasiert und damit erheblich einfacher erfolgen.

Gleichzeitig sind mit dem neuen Vertrag Prozesse und Regelungen angepasst und weiterentwickelt worden. Dazu zählen

- eine kürzere Taktung der Marktforschung,
- die Abgeltung der Kindermitnahme,
- die Absenkung der Mindestreiseweite und der Wegfall der 100-km-Grenze.

## **City-Ticket und das D-Ticket**

Die Einführung des D-Tickets bringt auch für die City-Ticket-Kooperation Veränderungen mit sich. Mit knapp 11 Mio. D-Tickets verfügen mehr Fahrgäste sowohl am Heimat- als auch am Zielort über ein Ticket. Das wirkt sich auf die tatsächliche Nutzungsquote aus.

Mit der Einführung des D-Tickets hat die DB Fernverkehr AG die BahnCard 100 mit dem D-Ticket tariflich verknüpft. BC-100-Kundinnen und -Kunden können damit über die reine City-Ticket-Nutzung hinaus den Nahverkehr nutzen.

## **Erfolgsmodell in die Zukunft führen**

Nach Abstimmung und Verabschiedung des neuen Vertragswerks Anfang des Jahres 2023 im Ausschuss für die Preisbildung und den Vertrieb sind alle bisherigen City-Ticket-Partner dem neuen Vertrag beigetreten.

Für das Jahr 2024 gilt es, die Marktentwicklung und die Nachfrage der neuen anfragebasierten Logik im Sparpreis und Super Sparpreis zu evaluieren. Gleichzeitig ist es bereits erklärtes Ziel, im Jahre 2024 eine neue Marktforschung auf den Weg zu bringen, um neue Nutzungsquoten für die 130 City-Ticket-Städte zu ermitteln.

Federführend durch die VDV-Ausschüsse möchten wir das City-Ticket gemeinsam mit allen lokalen und regionalen Partnern und zusammen mit der Deutschen Bahn als Erfolgsmodell in die Zukunft führen. Nach Corona, 9-Euro-Ticket und mit dem D-Ticket liegen auch im Jahre 2024 spannende Aufgaben und Herausforderungen vor uns.

## **Elmar Sticht**

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



---

# Der Mensch im Mittelpunkt

---

Die Gewinnung und Bindung von Fahrpersonal, IT-Fachleuten, Auszubildenden und anderen Berufsgruppen in der Verkehrsbranche gestaltet sich weiterhin schwierig. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Zu nennen sind hier der demografische Wandel, die Konkurrenz mit anderen Branchen oder neue Arbeitsmarktbedingungen. Diese Situation erleichtert es Arbeits- und Fachkräften, aber auch Beschäftigten, nach beruflichen Alternativen zu suchen.

---

Die Entwicklung vom Arbeitgeber- zum Arbeitnehmermarkt führt dazu, dass nicht mehr Arbeitssuchende sich bewerben müssen, sondern dass Unternehmen sich als Arbeitgeber bei zukünftigen Mitarbeitenden anpreisen müssen. Die Herausforderung liegt also darin, sich als attraktiver Arbeitgeber neben allen anderen zu behaupten und dann Botschaften, die mit der eigenen Werbung kommuniziert werden, auch umzusetzen. Ein auskömmliches Einkommen, innovative Arbeitszeitmodelle, die Zeit für ein Privatleben lassen, Entwicklungsmöglichkeiten, neue Formen der Zusammenarbeit – all diese Faktoren spielen eine entscheidende Rolle, ob Menschen sich für eine berufliche Zukunft in unserer Branche entscheiden oder eben nicht. Ob die angeworbenen Mitarbeitenden im Unternehmen auch ihre berufliche Heimat finden, dafür ist neben den genannten Faktoren vor allem die Unternehmenskultur ausschlaggebend.

## **Wettbewerbsvorteil Wertschätzung**

Menschen verbringen am liebsten dort ihre Zeit, wo sie sich gesehen und wertgeschätzt fühlen und wo ihren Bedürfnissen und Werten Anerkennung gezollt wird. Deshalb ist es notwendig, auch die gelebte Kultur des Unternehmens dahingehend zu hinterfragen, ob sich alle Mitarbeitenden wohlfühlen. Wird mein Beitrag angemessen gewürdigt? Wie ist der Umgang zwischen den Kolleginnen und Kollegen und mit den Vorgesetzten? Gibt es Raum für Individualität? Gibt es Gestaltungsmöglichkeiten für jede Einzelne bzw. jeden Einzelnen?

Um also ausreichend Personal für die Verkehrsbranche zu gewinnen und zu halten, müssen wir die Interessen und Werte der Menschen verstehen. Wir müssen uns aktiv mit den Bedürfnissen der Mitarbeitenden auseinandersetzen. Wir müssen zuhören! Ehrlich und mit der Absicht zu verstehen und herauszufinden, was Menschen brauchen, um ihre Arbeit mit Zufriedenheit und vollem Einsatz zu tun. Es sind organisatorische Maßnahmen erforderlich, die manchmal schon kompliziert genug in der Umsetzung sind, und zudem ist es die klare Verpflichtung von jeder und jedem, die bzw. der mit Mitarbeitenden zu tun hat, den Menschen in seiner Einzigartigkeit wahrzunehmen und Lösungen für dessen ganz individuelle Situation zu suchen.

## **Zeitenwende in der Personalarbeit**

Und es wird nicht reichen, diese Philosophie auf dem Papier zu beschreiben oder auf den Firmen-Homepages zu designen. Sie muss in den Strategien, der Führung und dem täglichen Handeln der Unternehmen verankert sein. Alles, was getan wird, muss an die einzelne Mitarbeiterin bzw. den einzelnen Mitarbeiter angepasst sein. Und dies ist ausdrücklich keine Aufgabe, die von Personalern und Personalern allein erbracht werden kann. Dazu müssen alle Verantwortlichen in allen Fachbereichen der Unternehmen sich immer wieder daran erinnern, dass hinter den Zahlen und Statistiken, hinter den Fahrzeugen und Infrastrukturen immer Menschen stehen – Menschen mit individuellen Bedürfnissen, Erwartungen und Sorgen. Empathie, Flexibilität und das Eingehen auf individuelle Notwendigkeiten von Mitarbeitenden dürfen daher nicht nur Schlagworte sein, sondern müssen grundsätzlich in unserer Unternehmenskultur verankert sein.

Diese Hinwendung zum Menschen ist kein neues Konzept, aber ihre vollständige Umsetzung in unserer Branche könnte eine neue Ära der Personalarbeit einläuten.

**Ruth Leyendecker**

*Bildung*

T 0221 57979-171

leyendecker@vdv.de

# (Kein) Stillstand der Rechtspflege beim Ausbau- und Modernisierungspakt

In ihrem Koalitionsvertrag haben sich SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP nicht nur eine Vereinfachung der Tarifstrukturen im ÖPNV vorgenommen, sondern auch einen Ausbau- und Modernisierungspakt ins Leben gerufen, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen über die Finanzierung des ÖPNV bis 2030 verständigen wollen sowie über die Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel.

Während die Vereinfachung von Tarifstrukturen im ÖPNV mit der Einführung des Deutschlandtickets weit gediehen ist, dauern die Diskussionen im Rahmen des Ausbau- und Modernisierungspaktes (AMP) auch zum Jahresende 2023 weiter an. Im AMP möchte der VDV greifbare Ergebnisse zur Deckung des Finanzierungsbedarfs, eine verlässliche Finanzierungsstruktur sowie den Start konkreter Maßnahmen ab 2024/25 erreichen. Schwerpunkte der Maßnahmen sollen im Angebotserhalt, beim weiteren Angebotsausbau und bei der Digitalisierung – mit Fokus auf Effizienzsteigerungen – liegen. Der AMP wird in Form einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe umgesetzt, für die drei themenbezogene Unterarbeitsgruppen gebildet wurden.

Für den ÖPNV tragen nach Auffassung des VDV alle staatlichen Ebenen eine politische Verantwortung. Über das Regionalisierungsgesetz leistet der Bund einen Finanzierungsbeitrag zur Länderaufgabe ÖPNV. Zudem wird bestimmt, dass die Länder angemessene eigene Beiträge zur Finanzierung des ÖPNV leisten. Worin nun der angemessene Finanzierungsbeitrag der Länder besteht, ist sowohl zwischen Bund und Ländern strittig als auch unter den Ländern selbst. Der im Februar 2023 vorgelegte Bericht des Bundesrechnungshofes zur Verwendung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2018 hat erneut veranschaulicht, dass das Finanzierungsverhältnis zwischen Bund und Ländern bei rund drei zu eins liegt. Die Spannweite der Finanzierungsanteile der 13 Flächenländer erstreckte sich von unter 10 Prozent bis zu rund 30 Prozent.

Die Unterarbeitsgruppe 2 des AMP zur Transparenz über die Finanzierungsbeiträge von Bund, Ländern und Kommunen für den ÖPNV hat ihren Zwischenbericht im Oktober 2022 vorgestellt. Die Länder hatten angeboten, nicht nur Transparenz über die Verwendung der Regionalisierungsmittel herzustellen, sondern auch Auskunft über deren künftige Verwendung zu geben. Ausweislich des Zwischenberichts sollten bereits mit Ablauf des Jahres 2024 sämtliche Rücklagen an Regionalisierungsmitteln aufgebraucht sein. Mit dem 8. Gesetz zur Änderung des RegG hat der Bund den Ländern zusätzliche Mittel in Höhe von 17,33 Mrd. Euro bis

2031 zugesprochen. Hiervon entfallen rund 3,44 Mrd. Euro auf die Jahre 2022 bis 2024. Insoweit würden die Rücklagen erst im Jahr 2025 aufgezehrt sein. Gleichzeitig haben die Länder deutlich gemacht, dass der Länderanteil an der Gesamtfinanzierung des ÖPNV bis 2025 – gemessen am Ausgangsjahr 2017 – deutlich stärker wachsen soll als der Finanzierungsanteil des Bundes aus Regionalisierungsmitteln. Einschränkend ist zu erwähnen, dass der Bund die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel zwischenzeitlich von 1,8 Prozent auf 3 Prozent erhöht hat. Dennoch bleibt es bei dem Befund, dass die Länder planen, sich künftig stärker als bisher an der ÖPNV-Finanzierung zu beteiligen. Aus Sicht des VDV ist dies unabdingbar, darf aber nicht zu einem entsprechenden Rückzug des Bundes führen.

Im Rahmen des AMP wurde auch die Rolle der Kommunen bei der ÖPNV-Finanzierung betrachtet. Hierzu hatte der VDV gemeinsam mit dem ADAC e. V. und dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie eine Studie beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Auftrag gegeben. Ausweislich der Ergebnisse der Studie beteiligten sich die Kommunen in den Jahren 2018 bis 2021 stärker an der ÖPNV-Finanzierung als die Länder.

Der VDV wird ein besonderes Augenmerk darauf richten, dass sowohl der Bund als auch die Länder und Kommunen ihrer Verantwortung für die ÖPNV-Finanzierung gerecht werden und ihre Mittel substantiell erhöhen. Dies gilt umso mehr, seitdem das Deutschlandticket die eigene Einnahmebasis der Verkehrsunternehmen erheblich unter Druck gesetzt hat. Die Einigung auf einen Ausbau- und Modernisierungspakt ist aus Sicht des VDV spätestens im zweiten Halbjahr 2024 zu realisieren und muss dann auch mit konkreten langfristigen Finanzierungszusagen verbunden sein, die den Klimaschutzziele der Bundesregierung für den Verkehrssektor Rechnung tragen.

**Dr. Sebastian Rehse**  
*ÖPNV-Finanzierung, Demografie  
und ländliche Räume*  
T 0221 57979-143  
(bis Dezember 2023)

# Flickenteppich bei der ÖPNV-Förderung beseitigen | Digitalisierung im Fördermittelmanagement voranbringen

Änderungen bei der investiven ÖPNV-Förderung auf Bundesebene beim GVFG und für emissionsfreie Linienbusse erfordern dringend Anpassungen bei landesrechtlichen Regelungen. Neben der Verbreiterung und Vereinheitlichung der Förderkulissen sind auch die Verwaltungsverfahren auf Landesebene zu vereinfachen und zu digitalisieren.

## **Verzahnung von Bundes- und Landesförderung**

Bei der GVFG-Novelle hat sich der VDV mit Nachdruck für die Förderung von Grunderneuerung kommunaler Schienenwege starkgemacht. Dies mit Erfolg, denn seit Anfang 2020 ist die Grunderneuerung von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Infrastruktur förderfähig – wenngleich vorerst bis Ende 2030 befristet. Die Förderquote des Bundes beträgt 50 Prozent. Allerdings ist die Grunderneuerung bis heute noch nicht synchron in allen Landesregelungen verankert. Damit gibt es z. B. in Bayern, Rheinland-Pfalz oder Mecklenburg-Vorpommern keine ergänzende Co-Förderung zu den GVFG-Mitteln des Bundes. Die gemeinsame Förderung von Bund und Ländern ist beim GVFG ein jahrzehntelang bewährtes Prinzip, das auch bundesweit einheitlich für Grunderneuerung gelten sollte. Bei einigen landesgesetzlichen Regelungen besteht Anpassungsbedarf, damit die Bundesmittel um einen Förderbeitrag des Landes ergänzt werden können.

In diesem Zusammenhang bedarf es zudem in den Ländern mit Co-Förderung einer Vereinheitlichung der Fördersätze für Grunderneuerung, denn diese variieren zum Teil erheblich:

- **Nordrhein-Westfalen** | 10 Prozent Co-Förderung
  - **Hessen** | 20 Prozent Co-Förderung (differenziert)
  - **Freistaat Sachsen** | 25 Prozent Co-Förderung
- Aus VDV-Sicht ist eine grundsätzliche Beteiligung der Länder in Höhe von 25 Prozent anzustreben – das entspricht der Hälfte der Bundesförderung.

## **Förderung für Busse mit alternativen Antrieben**

Von den Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 ist auch die aus dem Klima- und Transformationsfonds finanzierte Förderung für Busse mit alternativen Antrieben betroffen. Trotz sehr starker Nachfrage in allen Förderrunden wurde der Haushaltsansatz gekürzt und es wird keine Neubewilligungen geben. Für die erforderliche Verjüngung und Aufstockung der Fahrzeugflotten sind die Länder daher mehr denn je gefordert, auskömmliche und attraktive Fördermöglichkeiten aufzulegen. Bislang existiert noch nicht in allen Ländern ein Förderprogramm für ÖPNV-Linienbusse. In den Ländern mit einem Programm besteht Reformbedarf, da die Rahmenbedingungen meist noch nicht auf alternative Antriebe ausgerichtet sind.

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2023 die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) grundlegend überarbeitet. In Übereinstimmung mit den Zielen des „European Green Deals“ enthält die Novellierung neue Beihilfentatbestände und aktualisierte Schwellenwerte für die Investitionsbeihilfen für Lade- und Tankinfrastruktur sowie für den Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge im Straßenverkehr. Die Länder haben damit im Rahmen ihrer Förderprogramme erweiterte Möglichkeiten, die Mehrkosten emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern.

## **Digitalisierung im Fördermittelmanagement**

Für die administrative Bearbeitung von Fördervorhaben sind Excel-Tabellen und Papierformulare vielfach noch der geforderte Standard. Inzwischen setzt sich erfreulicherweise bei immer mehr Zuwendungsgebern die Erkenntnis nach einer stärkeren Digitalisierung der Förderprozesse durch. Einen positiven Lichtblick gab es zum Jahresende 2023 in Nordrhein-Westfalen. Bei der Fortschreibung des Leitfadens zur Förderung von Erneuerungsinvestitionen wurde eine langjährige Forderung des VDV aufgegriffen und die geforderte Anzahl der einzureichenden Antragsausfertigungen – vormals vierfach in Papierform – auf zwei Exemplare reduziert bzw. es genügt die digitale Form. Damit wurde nun nach längerer Zeit ein Herzensthema der Vorhabenträger Wirklichkeit.

Mit steigender Anzahl und Komplexität geförderter Projekte wächst in den Verkehrsunternehmen zudem das Erfordernis nach digitaler Unterstützung im Fördermittelmanagement, um die Zuwendungen rechtssicher und fristgerecht zu bearbeiten. Der VDV begleitet seine Mitglieder dabei aktiv mit seinem bundesweiten Fördermittelnetzwerk sowie der Themenseite „Fördermittel“ im VDV-Mitgliederbereich. Im Jahr 2024 steht das Thema Digitalisierung mit passgenauer Fördermittelsoftware für die Branche weit oben auf der Agenda.

## **Meinhard Zistel**

*ÖPNV-Finanzierung, Demografie  
und ländliche Räume*  
T 0221 57979-143  
zistel@vdv.de  
(ab Januar 2024)

# Statistik zum Deutschlandticket

Seit dem 1. Mai 2023 können Abonentinnen und Abonenten mit dem Deutschlandticket Busse und Bahnen im ÖPNV in ganz Deutschland nutzen. Daten aus der Verkehrsstatistik ergänzen die Ergebnisse der begleitenden Marktforschung und zeigen die Wirkung des Deutschlandtickets.

Seit dem 1. Mai können Abonentinnen und Abonenten mit dem Deutschlandticket Busse und Bahnen des ÖPNV in ganz Deutschland nutzen. Das Ticket wurde zu einem einheitlichen Preis von 49 Euro eingeführt. Im Jahresverlauf haben einzelne Bundesländer Rabattierungen für Schüler:innen und Auszubildende, Seniorinnen und Senioren sowie Sozialleistungsempfänger:innen ergänzt. Ein bundesweit einheitlich rabattiertes Deutschlandticket für Studierende folgt ab dem Sommersemester 2024.

## Preisliche Wirkung

Wie viel günstiger ist der ÖPNV mit dem Deutschlandticket geworden? Aus der Sicht eines Kunden oder einer Kundin hängt die Antwort von der vorher genutzten Fahrkarte ab, die durch das Deutschlandticket ersetzt wurde. Da sich Ticketpreise im ÖPNV je nach Reichweite und lokalem Angebot unterscheiden und Rabatte zum Beispiel für Seniorinnen und Senioren und Sozialhilfeempfänger:innen gewährt werden, kann die Frage nicht allgemein beantwortet werden.

Der Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes ermöglicht den Preisvergleich zwischen dem Standard-Deutschlandticket und einer vergleichbaren Monatskarte für Erwachsene im Verbundverkehr.

Durchschnittlich zahlen Kunden und Kundinnen für ein Standard-Deutschlandticket 40 Prozent weniger als vor dessen Einführung für eine vergleichbare Monatskarte. Der durchschnittliche Preisnachlass ist deutlich geringer als der Rabatt

durch das 9-Euro-Ticket. Von Juni bis August 2022 fiel der Preis für eine Monatskarte für Erwachsene um durchschnittlich fast 90 Prozent. Nach dem Ende des Aktionszeitraums galten aber wieder die vorherigen Ticketpreise der Verkehrsverbünde.

Der dargestellte Index ist Teil des Verbraucherpreisindex und zeigt die durchschnittliche Preisentwicklung einer repräsentativ ausgewählten Stichprobe von Verbundfahrkarten in ganz Deutschland. Der Preisvergleich bezieht sich auf eine Monatskarte für Erwachsene ohne gruppenspezifischen Rabatt.

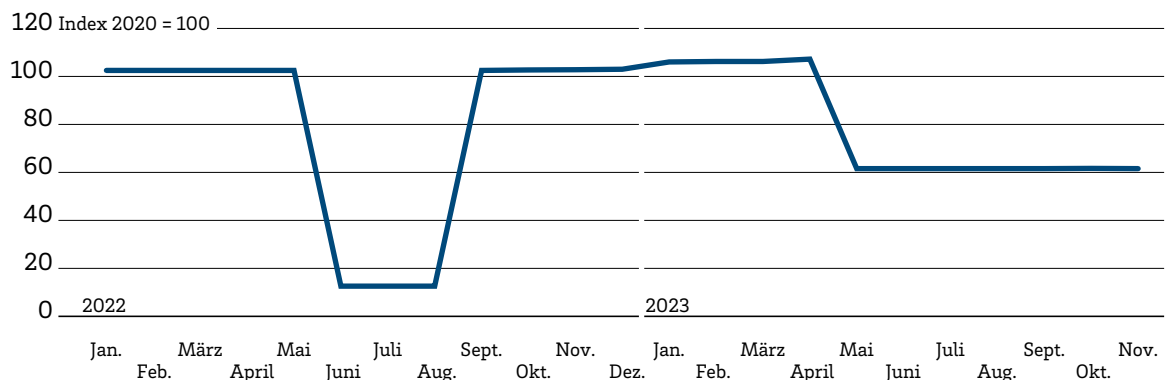
## Verkehrliche Wirkung

Werden mit dem Deutschlandticket mehr Fahrten im ÖPNV unternommen? Kurzfristige Veränderungen der Nachfrage im ÖPNV zu messen ist nicht einfach. Um herauszufinden, ob Kundinnen und Kunden ihre Zeitfahrkarten öfter oder seltener nutzen, werden statistisch repräsentative Befragungen durchgeführt.

Damit ausreichend große Stichproben erreicht und saisonale Effekte herausgefiltert werden können, sind solche Befragungen normalerweise über ein ganzes Kalenderjahr angelegt und finden nur im Abstand mehrerer Jahre statt.

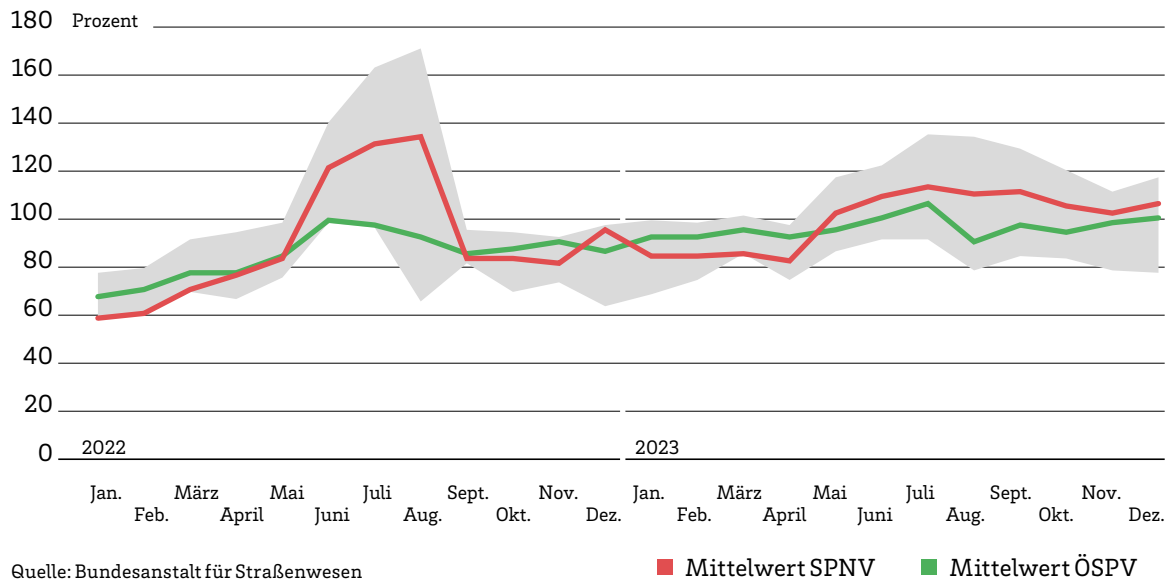
Da mit dem Deutschlandticket Busse und Bahnen in ganz Deutschland genutzt werden können, ergibt sich eine zusätzliche Schwierigkeit für die Fahrgaststatistik. Werden lokale Fahrgastzahlen aus den Ticketverkäufen berechnet, muss zu-

## Preisentwicklung einer Monatskarte für Erwachsene im Verbundverkehr



Quelle: VDV | Statistisches Bundesamt

## Fahrgastentwicklung im ÖPNV 2022/2023



sätzlich berücksichtigt werden, wie viele Fahrgäste mit einem anderswo gekauften Deutschlandticket vor Ort unterwegs sind.

Um kurzfristige Veränderungen der Nachfrage abzubilden, haben sich Daten aus Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) als hilfreich erwiesen. Mit AFZS werden Ein- und Aussteiger:innen in den Fahrzeugen gezählt; naturgemäß lassen sich keine Erkenntnisse über Fahrkartenbesitz oder andere Merkmale der Fahrgäste ableiten. Dafür können mit AFZS-Ausstattung in ausreichend vielen Fahrzeugen sehr schnell Veränderungen des Gesamtnachfrageniveaus gemessen werden.

Der VDV erstellt seit Beginn der Coronapandemie eine Schätzung der monatlichen Fahrgastentwicklung im ÖPNV anhand von Daten von zwölf ausgewählten Verkehrsunternehmen mit ausreichend hoher AFZS-Ausstattung.

Die hier abgebildeten AFZS-Daten zeigen die prozentuale monatliche Fahrgastentwicklung in den Jahren 2022 und 2023 im Vergleich zum jeweils gleichen Monat im Jahr 2019. Deutlich sichtbar ist der starke Zuwachs im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022 und der ebenso plötzliche Rückfall auf das Ausgangsniveau im September. Für den ÖSPV zeigt die blaue Kurve insgesamt einen langsamen, aber stetigen Nachfragezuwachs mit einer Spitze im Juli 2023 von über 100 Prozent der Nachfrage aus 2019. Für den SPNV zeigt die rote Kurve einen deutlicheren Zuwachs mit einem Nachfragesprung von 82 Prozent im April 2023 auf 102 Prozent im Mai 2023 und Werten über 100 Prozent im restlichen Jahresverlauf trotz einer Abflachung im Herbst.

Da es sich bei der AFZS-Datensammlung um eine kleine Stichprobe handelt, ist das Ergebnis nur repräsentativ für den gesamten ÖPNV, solange sich die Nachfrage bei allen Verkehrsunternehmen

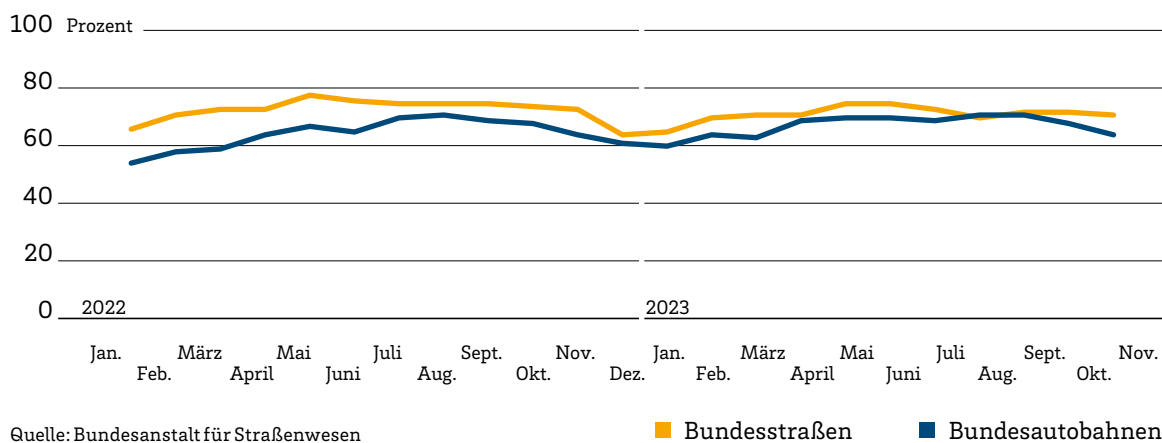
ähnlich entwickelt. Diese Einschränkung war während der Coronapandemie weniger maßgeblich, weil die Infektionswellen und Maßnahmen zum Infektionsschutz überall sehr ähnliche negative Nachfrageschocks ausgelöst hatten. Seit dem Start des Deutschlandtickets hat sich die hier graudargestellte Bandbreite der Einzeldaten wieder vergrößert und damit die statistische Unsicherheit der Mittelwerte zugenommen.

### Verlagerungswirkung

Die Entwicklung des Pkw-Verkehrs kann Hinweise auf einen Verlagerungseffekt vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr geben. Der Pkw-Verkehr auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wird über Messstellen erfasst, die das Aufkommen nach Fahrzeugtypen zählen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht im Verkehrsbarometer aus diesen Zählungen die monatliche Entwicklung des Aufkommens im Vergleich zum Jahresdurchschnitt des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs im Jahr 2019.

Die hier dargestellten Kurven zeigen zuvorderst die saisonale Schwankung des Pkw-Verkehrs auf den Bundesfernstraßen mit einem geringeren Aufkommen im Winter und einem höheren Aufkommen zur Urlaubszeit im Sommer. Für 2022 zeigen beide Kurven einen deutlichen Rückgang im Mai und Juni. Ein sinkendes Pkw-Aufkommen zum Sommeranfang ist ungewöhnlich und deutet tatsächlich auf eine Verlagerungswirkung durch das 9-Euro-Ticket hin. Zu diesem Ergebnis kommt auch die Auswertung von Staudaten durch den Anbieter von Navigationssystemen und Geodaten TomTom. Die deutlich niedrigere Anzahl von Staus in deutschen Städten während der Ferienzeit 2022 verglichen mit 2019 zeigt laut TomTom den positiven Einfluss des 9-Euro-Tickets auf den Verkehrsfluss durch Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr.

## Entwicklung des Pkw-Verkehrs auf Bundesfernstraßen 2022/2023



Im Jahr 2023 stieg der Pkw-Verkehr auf den Fernstraßen zum Start des Deutschlandtickets im April und im Mai an. Auf den Bundesstraßen sank das Aufkommen im Juni und Juli wieder ab, auf den Bundesautobahnen blieb der Pkw-Verkehr jedoch konstant hoch bis zum September. Die Daten zum Pkw-Verkehr enthalten damit keinen deutlich sichtbaren Hinweis auf eine Verlagerungswirkung durch das Deutschlandticket im Jahr 2023.

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

# Sanierung der Infrastruktur – ein Perspektivwechsel

Die Generalsanierung des bundeseigenen Netzes ist der (vorläufige) Schlusspunkt einer langjährigen Entwicklung. So alternativlos sie auch sein mag: Für die Nutzer bedeutet sie vor allem eines: Stress. Und zwar in jeder Hinsicht. Gerade deswegen müssen die unmittelbar Beteiligten, das bauende Unternehmen und sein Eigentümer, im Rahmen ihrer jeweiligen Rolle bei Planung und Umsetzung Verantwortung zeigen. Das gilt aber auch für weitere Player, speziell im Nahverkehr.

Eisenbahninfrastruktur ist Voraussetzung und limitierender Faktor zugleich: Als Bestandteil des volkswirtschaftlichen Kapitalstocks bestimmt sie über Produktionspotenzial und Leistungsfähigkeit der Wirtschaft, als monopolistischer Engpass – aktuell unterdimensioniert – begrenzt sie die Geschäftsmöglichkeiten der Transportunternehmen und in der Gesamtbetrachtung verspielt sie die Chance auf eine nachhaltige, klimagerechte Mobilität.

Konsens ist: Leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr. Konsens ist auch der Handlungsdruck im Eisenbahnnetz des Bundes: im Bestand marode und für heutige sowie zukünftige Bedürfnisse unzureichend bemessen, wird Ertüchtigung und Ausbau der Infrastruktur seit Jahren angemahnt. Dass die DB InfraGo AG als gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft des Bundes nun gleichsam 5 vor 12 in die Lage versetzt werden soll, die dringend notwendigen Maßnahmen einzuleiten, ist sehr zu begrüßen.

Bei diesem Meilenstein darf jedoch die andere Seite der Medaille nicht vergessen werden. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihrer Kundschaft werden durch die bevorstehenden Generalsanierungen Beeinträchtigungen in einem bisher nicht dagewesenen Ausmaß zugemutet. Ziel muss es daher sein, während der Bauphase möglichst wenig Nachfrage zu verlieren und anschließend umgehend auf den Wachstumspfad zurückkehren zu können.

Die damit verbundenen wirtschaftlichen Anstrengungen wie Ersatzkonzepte, verstärkte Kundenkommunikation und innerbetriebliche Lösungen u. a. rund um das Personal bis hin zur Nichterreichbarkeit essenzieller Serviceeinrichtungen gehen weit über das hinaus, was von den betroffenen Bahnen selbst darstellbar ist. Das gilt einmal mehr für die Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), denen aufgrund ihrer vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der öffentlichen Hand Änderungen im Verkehrsangebot zunächst verwehrt sind und die für die hier unvermeidbaren Abweichungen gar sanktioniert werden. Insofern ist ein übergreifender Konsens gefragt, der zum einen den Verursacher der

Maßnahmen umfassend zur Kompensation verpflichtet, zum anderen die ansonsten automatisch greifenden einzelvertraglichen Konsequenzen im Bestellermarkt aussetzt. Dabei ist mit zu berücksichtigen, dass leistungsfähige Ersatzverkehre zwar unabdingbar sind, um möglichst viele Fahrgäste im System zu halten, die Anforderungen an diese Ersatzangebote jedoch sowohl in der Qualität als auch in der Dauer weit über das hinausgehen, was typischerweise für Verkehrsverträge kalkuliert werden kann.

Es reicht im Übrigen nicht aus, ausschließlich die direkt betroffenen Bahnen zu entschädigen. Vielmehr sind auch hier Netzeffekte zu betrachten, darunter die Auswirkungen der Sperrpausen auf Umleiterstrecken. Den dort tätigen Bahnen steht durch die zwangsläufig höhere Nachfrage nach Trassen weniger Kapazität zu Verfügung, mindestens aber weniger betriebliche Stabilität – mit vergleichbaren vertraglichen Konsequenzen.

Der gebotene finanzielle Ausgleich ist vom Veranlasser zu tragen: Entweder der Bund als Eigentümer übernimmt die Kompensation unmittelbar oder er versetzt sein Unternehmen in die Lage, dies zu tun. Alternativ kann der Bund auch den Ländern bzw. Aufgabenträgern die erforderlichen Mittel bereitstellen, wobei die während der Sperrpausen entfallenden Infrastrukturnutzungsentgelte angerechnet werden müssen.

Nicht akzeptabel ist es, die SPNV-Unternehmen im Verantwortungsgerangel verschiedener öffentlicher Hände aufzureiben. Sie brauchen umgehend betriebliche und wirtschaftliche Planungssicherheit, verlässliche Aussagen gegenüber ihrer Kundschaft und ihren Mitarbeitenden, kurz: Verbindlichkeit als Basis erfolgreichen Handelns.

**Dr. Heike Höhnscheid**

*Eisenbahnpersonenverkehr, Regulierung*

T 0221 57979-115

hoehnscheid@vdv.de

# Herausforderungen für den Schienengüterverkehr während langfristiger Streckensperrungen: Umleitungen und Erreichbarkeit von Kunden

Im Rahmen der „Generalsanierung“ von Abschnitten des deutschen Eisenbahnnetzes werden in den kommenden Jahren diverse recht lange Streckenabschnitte für einen Zeitraum von jeweils fünf bis sechs Monaten vollständig gesperrt. Dies bringt für die Eisenbahnen und deren Kunden einige Herausforderungen mit sich. Im Schienengüterverkehr sind dies vor allem weiträumige, mithin lange Umleitungen sowie die Frage, ob die Güterkunden bzw. Be- und Entladestellen während der Bauzeit überhaupt erreichbar bleiben.

Auf dem Weg zu einer modernen und leistungsfähigen Infrastruktur gilt es für die Eisenbahnen, die Herausforderungen zu meistern, die sich durch mehrmonatige Sperrungen ergeben.

## **Weiträumige Umleitungen**

Während im Personenverkehr Schienenersatzverkehr auf der Straße und, wo jeweils möglich, relativ nahe Umleitungen vorgesehen werden, sehen die Planungen für den Güterverkehr „weiträumige“ Umleitungen vor. „Weiträumig“ bedeutet hier eine Verlängerung der Fahrtroute von Güterzügen um z. T. deutlich über 100 km sowie oft mehrstündige Fahrzeitverlängerungen. Dies sorgt für einen deutlich höheren Ressourcenbedarf. Die dabei entstehenden Mehrkosten können in einem Markt, der im intramodalen Wettbewerb steht, nicht an die Kunden weitergegeben werden.

## **Erreichbarkeit der Kunden**

Die Bedienung von Kunden des Schienengüterverkehrs im „Schienenersatzverkehr“ ist teilweise aufgrund der Ladegüter oder Verladetechniken technisch nicht möglich. In anderen Fällen kann eine Verlagerung auf den Straßentransport zu einem dauerhaften Verlust des jeweiligen Verkehrs für die Eisenbahn führen. Bei der Planung jeglicher Baumaßnahmen muss somit die Erreichbarkeit der Kunden des Schienengüterverkehrs, mithin der Be- und Entladestellen in Form von Gleisanschließern und Serviceeinrichtungen (z. B. Häfen, Terminals) berücksichtigt werden. Bei längeren Sperrungen ist sicherzustellen, dass Gleisanschließer und Serviceeinrichtungen grundsätzlich erreichbar bleiben. Hierzu sind insbesondere die im Folgenden genannten Maßnahmen umzusetzen:

- Technische Aufrechterhaltung der Anbindung der Infrastruktur des Schienengüterverkehrs auch während der Baumaßnahmen. Gegebenenfalls Bedienung in definiertem, mit der Baustelle abgestimmtem Zeitfenster oder über alternative bzw. provisorische Anbindungen.
- Koordination mit der Ver- und Entsorgung der Baustelle, mithin gemeinschaftliche Nutzung des sogenannten Baugleises.

- Klare und offene Kommunikation mit allen Anschließern zur Abstimmung der Bedarfe der Anschließer und der Baustellen im Hinblick auf Dauer, Frequenz und Lage der Zeitfenster zur Bedienung.
- Ergänzungen und Klarstellungen in den betrieblichen Regelungen zum „Rangieren im Baugleis“ dergestalt, dass auch Fahrten zur Anschlussbedienung über Baugleise als Regelverfahren möglich sind.

Unabhängig von den Regelungen zur Erreichbarkeit der Güterkunden an den zur Sanierung gesperrten Strecken selbst sind auch die Umleiterouten zu betrachten: Dort ist sicherzustellen, dass trotz der Umleiterverkehre von der gesperrten Strecke für die Bedienung der örtlichen Güterkunden an den Umleiterrouten weiterhin Trassen- und Anlagenkapazität zur Verfügung steht.

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



# Gleisanschluss-Charta 2024 veröffentlicht

Vertreter:innen aus 57 Verbänden, Vereinigungen und Initiativen aus den Bereichen Industrie, Handel, Logistik, Bauwesen, Agrar, Holz, Recycling und Kommunen haben die Charta mitgezeichnet. Die Charta hat das Ziel, den Bedarf der Wirtschaft nach Gleisanschlüssen, multimodalen Verladestellen und vorgelagerten Infrastrukturen zu decken. Sie unterbreitet in 17 Handlungsfeldern insgesamt 97 Maßnahmenvorschläge und beschreibt 13 Eigenmaßnahmen, mit denen der Marktanteil der Schiene in Richtung 25 Prozent erhöht werden kann.

Die erste Gleisanschluss-Charta wurde 2019 veröffentlicht. In den folgenden viereinhalb Jahren wurde in 16 Arbeitsgruppen und zwei Gleisanschlusskonferenzen an der Verwirklichung der Ziele gearbeitet. Viele Vorschläge wurden umgesetzt oder sind in konkreter Bearbeitung. Bei einigen Themen bedarf es eines neuen Impulses, weil wenige bis keine Fortschritte erkennbar sind. Und es sind neue Themenfelder hinzugekommen. Deshalb wurde am 31. Januar 2024 eine zweite Charta veröffentlicht. Damit soll eine Initiative gestartet werden, um die Zukunftschancen von Gleisanschlüssen und multimodalen Zugangsstellen zu verbessern. Folgende Ziele verfolgt die Charta:

## **Ziel 1: Personen in Wirtschaft und Staat unterstützen, die Entscheidungen treffen und umsetzen**

Von zentraler Bedeutung sind die Menschen, die Verkehrsträger beauftragen, über Infrastrukturen entscheiden und diese Entscheidungen umzusetzen haben. Sie sollten von den Vorteilen der Schiene überzeugt sein, über notwendiges Wissen verfügen und durch Expertinnen und Experten unterstützt werden.

## **Ziel 2: Die Wirtschaft bedarfsgerecht mit Zugangsstellen und vorgelagerter Infrastruktur ausstatten**

Die Charta schlägt eine bedarfsgerechte Infrastrukturausstattung der Regionen entlang und abseits der europäischen Güterverkehrskorridore vor. Da die konkrete Nachfrage in den Regionen entsteht, sollte dies bei der Planung und Finanzierung notwendiger Maßnahmen eine deutlich stärkere Rolle einnehmen können als bisher.

Darüber hinaus sind multimodale Knoten wie z. B. See- und Binnenhäfen, Güterverkehrszentren und Industrieparks als zentrale Bündelungspunkte der Schiene zu stärken.

## **Ziel 3: Rahmenbedingungen für Zugangsstellen verbessern**

Die Charta hat bessere Rahmenbedingungen, Bürokratieabbau und administrative Vereinfachung für Betreiber von Zugangsstellen zum Ziel. Sie spricht sich auch für eine attraktive Gleisanschlussförderung und eine geringere Kostenbelastung bei den Infrastrukturanschlüssen aus.

## **Ziel 4: Transportlösungen über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen anbieten**

Die Wirtschaft benötigt attraktive Schienenangebote, die im Wettbewerb mit der Straße konkurrenzfähig sind. Hier sind natürlich die Dienstleister gefordert. Der Staat kann zusätzlich Anreize für Verlader, Speditionen und Eisenbahnen schaffen.

## **Ziel 5: Moderne und innovative Technik einsetzen**

Der Einsatz von Zukunftstechnologien kann auch die erste/letzte Meile über Gleisanschlüsse und multimodale Verladestellen attraktiver machen. Als spurgeführtes System eignet sich die Schiene besonders für Digitalisierung und Automatisierung.

## **Wie geht es weiter? Was können Sie tun?**

Es sind zahlreiche Aktionen geplant, damit die neue Charta alle maßgeblichen Akteure erreicht. Angesprochen werden Personen aus den Bereichen Politik und Wirtschaft, aus dem staatlichen Bereich, aus Verbänden, Vereinigungen, Initiativen, aus der Bevölkerung, von der Presse, aus dem Bereich der Immobilienwirtschaft, aus der Investmentbranche, aus dem Bildungssektor, aus NGOs, von Universitäten, Wissenschaftler:innen und Berater:innen. Die Charta soll auch in den Bundesländern und Regionen bekannt gemacht werden und dort weitere Aktionen anstoßen.

17 Arbeitsgruppen werden an der konkreten Umsetzung der Maßnahmen arbeiten. Unternehmen und Institutionen können Unterstützer der Charta werden, damit die Charta-Allianz noch größer wird.

Umfassende Informationen finden Sie auch auf der Website [www.gleisanschluss-charta.de](http://www.gleisanschluss-charta.de).

**Georg Lennarz**  
Marktfragen Güterverkehr  
T 0221 57979-146  
[lennarz@vdv.de](mailto:lennarz@vdv.de)

# Förderung des Kombinierten Verkehrs: Mittelabruf gewährleisten, Antragsprozess beschleunigen und entbürokratisieren

Seit dem Jahr 1998 unterstützt der Bund mit der Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV). Damit wurde die Grundlage für die erfolgreiche Entwicklung des KV in der Bundesrepublik geschaffen. Mit ihrer Hilfe konnten rund 120 Terminals in den Bereichen Schiene/Wasserstraße/Straße seither gebaut und erfolgreich am Markt platziert werden. Mit der Vermeidung von 4,5 Millionen Lkw-Fahrten (Jahr) und 2,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen weist der Kombinierte Verkehr darüber hinaus eine ganz hervorragende Umweltbilanz auf.

Diese erfreuliche Entwicklung kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Kombinierte Verkehr (KV) aktuell unter einem bisher nicht gekannten Preis- und Wettbewerbsdruck mit dem durchgehenden Straßengüterverkehr steht. Es zählt einmal mehr der Preis pro Tonne! Die Gründe hierfür sind vielfältig und liegen in erster Linie in den zahlreichen politischen und wirtschaftlichen Verwerfungen, die im Ergebnis zu einer nachlassenden Wirtschaftsleistung und damit auch zum Einbruch der Transportnachfrage geführt haben. Hiervon ist der KV in besonderem Maße betroffen.

Der zum 1. Januar 2023 überarbeiteten Förderrichtlinie „Kombinierter Verkehr“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) kommt in dieser Lage eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt nicht nur für die Höhe der Finanzmittelausstattung, sondern vielmehr auch für die Frage des effizienten und zügigen Ablaufs des Antrags- und Genehmigungsprozesses.

## **VDV-Vorschläge zur Effizienzverbesserung und Beschleunigung bei Fördermittelprojekten**

Der VDV hat sich mit dieser Thematik intensiv auseinandergesetzt und gemeinsam mit den VDV-Mitgliedsunternehmen Lösungsvorschläge erarbeitet. Diese wesentlichen Inhalte beziehen sich dabei auf folgende Sachverhalte:

### **Evaluierung: Ergebnisse zeitnah umsetzen**

Obwohl bereits zum 1. Januar 2023 in Kraft getreten, sind erst Mitte des Jahres Fördermittel an die Antragsteller geflossen. Zeit, die nunmehr in der Umsetzung der konkreten Projekte fehlt. Dies gilt es künftig durch einen nahtlosen Übergang von Alt- auf Neuregelungen zu vermeiden.

### **Das Haushaltsrecht muss die unternehmerische Wirklichkeit abbilden**

Die Systematik des Haushaltsrechts darf nicht konträr zu der unternehmerischen Wirklichkeit stehen. Die Ergebnisse der in regelmäßigen Abständen stattfindenden Evaluierungen gilt es unmittelbar nach Inkrafttreten ohne Zeitverzug umzusetzen.

### **Antragsprozess beschleunigen und transparenter gestalten**

Mit einer konsequenten Umstellung auf eine rein elektronische Kommunikation würde der Austausch zwischen Antragsteller und Genehmigungsbehörde deutlich schneller und effizienter erfolgen. Einhergehend mit größtmöglicher Transparenz über den aktuellen Stand des jeweiligen Projektfortschritts verschafft es dem Antragsteller Sicherheit über den jeweiligen Bearbeitungsstand, Nachfragen werden damit entbehrlich.

### **Zeitraum zwischen Zuwendungsbescheid und Baubeginn an die Realität angleichen**

Der Antragsteller muss innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt des Zuwendungsbescheids mit dem Bau der Maßnahme(n) begonnen haben. Dies setzt eine vorherige Ausschreibung voraus, ohne die ein Bau nicht begonnen werden darf. Aufgrund der aktuellen Marktbedingungen ist dies in der Praxis nicht realisierbar.

### **Aufhebung starrer Regularien und Fristen**

In Anlehnung an Erfahrungen aus dem Bau von Offshore-Anlagen sollte es Antragstellern vielmehr ermöglicht werden, zum Zeitpunkt der Beantragung fehlende und/oder unvollständige Unterlagen im Rahmen des Projektfortschritts nachzureichen.

### **Fazit/Ausblick**

Die Beibehaltung der Bundesförderung für den Kombinierten Verkehr auch über den Ablaufzeitpunkt -Dez. 2026 der aktuellen Förderrichtlinie hinaus ist zwingend erforderlich, sofern es die Bundesregierung mit der Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ernst meint. Die Umsetzung der durch den VDV aufgezeigten Verbesserungspotenziale ist ohne zusätzliche Fördermittel möglich und sollte zeitnah erfolgen.

### **Marcus Gersinske**

*Ressourcenmanagement Eisenbahn*

T 0221 57979-142

gersinske@vdv.de

# VDV begrüßt Vorschlag der EU-Kommission zur Neuregulierung des Kombinierten Verkehrs

Die Europäische Kommission hat den lang erwarteten Vorschlag für eine längst überfällige Überarbeitung der Richtlinie zum Kombinierten Verkehr (KV) in Europa vorgelegt. Ziel muss es aus VDV-Sicht sein, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs insgesamt und speziell die des Kombinierten Verkehrs in Europa zu stärken und die bestehenden Wettbewerbsnachteile des „reinen“ KV gegenüber dem durchgehenden Straßentransport zu beseitigen.

Im Zentrum des Kommissionsvorschlags vom 7. November 2023 steht eine neue Definition des Begriffs Kombiniertes Verkehr. Der Fokus liegt dabei auf den externen Kosten: Intermodale Verkehre sollen dann als KV gelten, wenn sie gegenüber dem reinen Straßentransport die externen Kosten um mindestens 40 Prozent reduzieren.

Der Vorschlag steht im Zeichen des Green Deals und ist der dritte Anlauf der europäischen Kommission, die stark veraltete Richtlinie zu aktualisieren. Vorherige Überarbeitungsversuche von 1998 und 2017 waren zuvor gescheitert. Das klar formulierte Ziel, die negativen Umweltauswirkungen des Güterverkehrs zu reduzieren und somit zur Erreichung der europäischen Klimaziele beizutragen, unterstützt der VDV uneingeschränkt.

## VDV-Forderungen

Damit die überarbeitete KV-Richtlinie die an sie gestellten Erwartungen erfüllen kann, sind aus VDV-Sicht folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Bei der Berechnung der externen Kosten ist das gesamte Spektrum einzubeziehen. Neben Treibhausgasemissionen gehören dazu weitere Umweltkosten (Luftverschmutzung, Habitat-schäden, Energiebereitstellung) sowie Unfall- und Staukosten.
- Von besonderer Bedeutung ist die konkrete Ausgestaltung der sich in Entwicklung befindlichen Plattformen für elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI-Plattformen). Diese Plattformen haben künftig die Aufgabe, die Förderfähigkeit im Rahmen des KV auszuweisen. Die konkrete Berechnungsmethode muss daher möglichst automatisiert, transparent und praxisgerecht ausgestaltet sein.
- Positive Elemente wie die Ausnahme des Vor- und Nachlaufs im KV von Wochenend-, Nacht- und Feiertagsfahrverboten sowie die Beibehaltung der Kabotage sollten im weiteren Verhandlungsverlauf beibehalten werden.
- Um die verkehrspolitischen Ziele des europäischen Green Deals zu erreichen, müssen die

KV-Richtlinie und die anderen im Greening Transport Package enthaltenen Initiativen – eine neue Kapazitätsverordnung für die Schiene, CountEmissionsEU sowie insbesondere die Überarbeitung der Richtlinie zu Gewichten und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen – zwingend zusammen betrachtet werden. Bei Letzterer sollte maximal das unbedingt für die Nutzung lokal emissionsfreier Technologie notwendige Zusatzgewicht gewährt werden, da ansonsten eine Verkehrsverlagerung weg von der Schiene zu befürchten steht.

## Ausblick

Nach der Veröffentlichung des Kommissionsvorschlags befindet sich der Gesetzgebungsprozess nun in der nächsten Phase, in der das Europäische Parlament und der Rat der EU ihre jeweiligen Verhandlungspositionen erarbeiten. Aufgrund der vom 6. bis 9. Juni 2024 stattfindenden Europawahlen erwartet der VDV nicht, dass der Gesetzgebungsprozess noch in dieser Legislaturperiode abgeschlossen wird.

Der VDV hat sich aktiv in die nationalen und europäischen Konsultationen eingebracht und wird den Prozess weiter kritisch-konstruktiv begleiten. Für die Richtlinie sind ein langer Umsetzungszeitraum und begleitende Rechtsakte vorgesehen, wodurch sich die geplante Wirkung der Richtlinie erst weit in der Zukunft entfalten kann. Der Verband appelliert daher an alle Beteiligten, sich intensiv um eine zeitnahe Einigung zu bemühen, um den Entlastungseffekt durch die gewollte Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger nicht unnötig zu verzögern.

## Lucie Petersen

*Europäische Eisenbahnangelegenheiten*  
T 0032 2 663 6625  
petersen@vdv.de

## Marcus Gersinske

*Ressourcenmanagement Eisenbahn*  
T 0221 57979-142  
gersinske@vdv.de

# Nationale Interoperabilität und die Einführung von ETCS

Die DB Netz AG (jetzt DB InfraGO) hat in der zweiten Jahreshälfte 2023 die Ausrüstungsstrategie für das European Train Control System (ETCS) auf ihrer Internetpräsenz veröffentlicht. Hiernach werden 4 460 km mit ETCS, davon 894 km ohne Signal für den rein funkbasierten Betrieb ausgerüstet. Inwieweit mit europäisch einheitlicher Technologie die nationale Interoperabilität während des gesamten Migrationszeitraumes erhalten wird, ist noch nicht beantwortet.

## Zur Einleitung ein Gleichnis

Stellen Sie sich vor, Verkehrsampeln und -schilder würden abgeschafft und die gesamte Verkehrssteuerung übernehme ein Rechnersystem, welches mit einem Computer in Ihrem Straßenfahrzeug kommuniziert. Der Fahrer bzw. die Fahrerin wird bei der Steuerung seines bzw. ihres Fahrzeuges kontinuierlich überwacht: Vor einer virtuellen roten Ampel oder bei zu schnell durchfahrenden engen Kurven greift die Technik ein. Wenn der Fahrer bzw. die Fahrerin mit zu hoher Geschwindigkeit unterwegs ist, wird er bzw. sie ausgebremst. Allerdings werden keine Parkhäuser, Bushöfe oder private Lkw-Terminals mit dieser Technik ausgestattet: Die technische Schnittstelle zur Parkhausschranke ist noch nicht entwickelt und auch die Funkausleuchtung privater Bereiche erscheint aus Sicht der Industrie wie aus staatlicher Sicht zu teuer. Auf die Fahrzeugbesitzer kommen Kosten von mindestens 50 Prozent der Anschaffungskosten ihres Fahrzeugs zu, wenn sie ab einem vorgegebenen Stichtag weiter mit ihrem Fahrzeug am Verkehr teilnehmen wollen.

## Eine Standortbestimmung

Die politischen sowie die in der Branche formulierten Erwartungen an ETCS wie

- Interoperabilität der staatlichen Zugsicherungssysteme,
- Kapazitätsgewinne,
- hohe Betriebsqualität und
- Steigerung der Produktivität

werden vom VDV geteilt. Es bedarf aber einer fundierten, abgestimmten Detailarbeit in den Bereichen

- Rechtsrahmen,
- Finanzierung,
- Eisenbahnbetrieb,
- Fahrzeugtechnik und
- Gestaltung der Betriebsanlagen.

Das mit ETCS-Level 2 ausgerüstete Netz umfasst mit Stand März 2023 (Quelle: DB InfraGO)

- 64 km im Standard ohne Signal (L2oS),
- 121 km im Standard mit Signalen (L2mS).
- Anwachsen soll das Netz bis 2028 auf
- 894 km im Standard L2oS und
- 4460 km im Standard L2mS.

Die Ausrüstungsvariante ohne Signal umfasst die Strecken im Digitalen Knoten Stuttgart (DKS), die Neubaustrecke Köln-Rhein-Main sowie anteilige Strecken im Korridor Scan-Med zwischen Flensburg und Kufstein.

Die Ausrüstungsvariante mit Signalen in Verbindung mit der konventionellen punktförmigen Zugbeeinflussung soll zunächst die Migration erleichtern. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Fahrzeuge hingegen auf Strecken im Standard L2oS einsetzen, müssen über vollständig umgerüstete Triebfahrzeuge verfügen. Betroffen ist eine Flotte von ca. 5600 Fahrzeugen, die bis 2028 umgerüstet sein müssen. Diese hier dargestellte Umgestaltungsstrategie im Netz wird von der Projektorganisation „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) vorangetrieben. Unklar ist jedoch, wie sich die Fahrzeugumrüstung über die im DKS und die Förderung der First-of-Class-Projekte der betreffenden Baureihen hinaus gestaltet, da der Bund hierzu bislang keine Förderrichtlinie veröffentlicht hat. Das BMDV erwartet Mitte 2024 hierzu eine Studie von McKinsey, in deren Zusammenhang eine Schärfung der Ausrüstungsstrategie und Aussagen zur Finanzierung und zur Änderung des Rechtsrahmens getroffen werden.

Demgegenüber steht der weitere Fortgang der Projekte: Der VDV hat die Pilotierung von Infrastrukturschnittstellen begleitet, die seitens der DB InfraGO AG als repräsentativ erachtet wurden. Bereits hier wie bei Infrastrukturschnittstellen im Korridor Rhein-Alpen zeigen sich Herausforderungen für Technik, Finanzierung und Betrieb, da

- keine Planungsgrundlagen ausgearbeitet sind,
- technische Lösungen für die Erhaltung des vorhandenen betrieblichen Qualitätsstandards nicht entwickelt sind,
- die Finanzierung von ETCS-Einrichtungen nicht bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der „Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem“ (EIGV) nicht beschrieben ist und
- für NE-EIU, welche ETCS im Zusammenhang des Roll-outs im bundeseigenen Netz realisieren wollen, weder eine Rechtsgrundlage vorhanden noch eine öffentliche Finanzierung der Ausrüstung in Sicht ist.

Die Schere zwischen der De-facto-Fortführung der Projekte und einer öffentlichen Planungssicherheit wird dadurch noch größer, dass der Bund bis Mitte Juni 2024 den überarbeiteten „National Implementation Plan“ (NIP) bei der EU-Kommission vorlegen muss. Der NIP muss gemäß der geltenden EU-Durchführungsverordnung 2023/1695 auch die Knotenpunkte und Verbindungen der letzten Meile umfassen. Die Mitgliedsstaaten haben dabei „den Prozess zwischen allen betroffenen Akteuren zur Aufstellung der technischen und vorläufigen finanziellen Migrationsstrategie“ zu koordinieren. Es ist dabei durch die Mitgliedsstaaten zu beschreiben, wie sich die „Auswirkungen in nichtdiskriminierender Weise auf die betroffenen Akteure (Anm.: die Eisenbahnunternehmen) verteilen“ (vgl. Kap. 7.4.4 EU-DVO 2023/1695).

### **Begleitung durch den VDV**

Im Forum des „Begleitkreises Verbände“ der Projektorganisation DSD bringt der VDV seine Position ein: Die Finanzierung der mit der Systemumstellung zu ETCS verbundenen Investitionen für Fahrzeuge und Infrastrukturschnittstellen muss sichergestellt sein. Eine vergleichbare Behandlung von bundeseigenen wie nicht bundeseigenen Eisenbahnen ist unverzichtbar. Hierzu erfolgt darüber hinaus ein gesonderter Austausch mit dem BMDV wie auch mit den betroffenen Bundesländern bzw. über den Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen.

Für die in der Fläche zu initiierte Umsetzung der Fahrzeugumrüstung setzt sich der VDV für eine koordinierende Stelle ein, die im Rahmen einer Systemführerschaft die Umsetzung der Fördergrundsätze, die Synergien bei der Umrüstung, die Umbaukapazitäten und die Abhängigkeiten zur Infrastrukturumrüstung ausmacht und steuert. Hierzu wird ein Beitrag für das Portfolio dieser Stelle erarbeitet.

Die erforderlichen Änderungen in den Rechtsnormen, deren Bedarf sich aus den bisherigen Aktivitäten ergibt, stimmt der VDV mit den beteiligten Akteuren ab.

Innerhalb des Unterausschusses ETCS (UA ETCS) werden die hier genannten nicht gelösten Fragestellungen erörtert und weitere Initiativen vorgeschlagen.

Insbesondere ist dabei zu erwähnen, dass eine Arbeitsgruppe des UA ETCS gemeinsam mit der RWTH Aachen Planungsrichtlinien für den Standard ETCS L1 entwickelt. Dieser Standard nutzt die „Sprache“ ETCS zwischen Streckeneinrichtung und Eisenbahnfahrzeug ohne die Kommunikation über Zugfunk, sondern über herkömmliche Signale. Das reduziert die Investitionskosten für die Bahnen deutlich, bei denen der Systemwechsel keine weiteren Effekte bei Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit erwarten lässt, sondern lediglich eine Anpassung an den Stand der Technik darstellt.

Im Weiteren nimmt sich der UA ETCS auch der Entwicklung eines Lastenheftes für ETCS-Stellwerke und der Aufstellung fahrdienstlicher Regeln an. Für den Sektor werden zurzeit zwei Veröffentlichungen erstellt. Die vorgesehene VDV-Mitteilung 9500 betrachtet rechtliche, betriebliche und technische Grundlagen an Infrastrukturschnittstellen. Die Besonderheiten bei der Realisierung von ETCS wird die VDV-Mitteilung 9501 würdigen.

Die Realisierung von ETCS wird auch an der Schnittstelle zu großen Rangierbereichen von Anschlussbahnen, Hafenbahnen und Werksbahnen Spezialfragen zum Ausrüstungsstandard und zur Kapazität aufwerfen. Ebenfalls wird der Bestandsschutz für in den Bereich der Eisenbahnen des Bundes (EdB) hineinrangierende Triebfahrzeuge gewährleistet bleiben müssen. Für über 2300 der an die EdB anschließenden Bahnen müssen hierfür verbindliche Antworten gefunden werden.

### **Fazit**

Die Interoperabilität der europäischen Bahnen untereinander wird aus der eingangs beschriebenen Motivation heraus stark vorangetrieben. Bislang standen die Verkehre der ersten und letzten Meile im Güterverkehr sowie Zugfahrten über Schnittstellen zweier Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht im Fokus. Die kleineren Unternehmen im Sektor werden die Wirtschaftlichkeit ihres Unternehmensgegenstandes bei Summen von mehr als 0,5 Mio. Euro Umrüstungskosten je Triebfahrzeug bzw. nicht eintretender signifikant größerer Kapazität der Streckeninfrastruktur infrage stellen.

Die von der EU-DVO 2023/1695 geforderte Granularität bei der Erstellung des NIP muss daher weiterhin von den betroffenen Eisenbahnunternehmen eingefordert werden.

Ohne Regulativ durch Recht, Koordination sowie abgestimmte Standards in Technik und Betrieb ist die strategische Ausrichtung betroffener Unternehmen nicht möglich. Wenn Unternehmen an der Schnittstelle zu einer in ETCS auszurüstenden Strecke in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt werden, kann deren Existenz gefährdet sein. Und damit bliebe es nur bei dem Wunsch, interoperabel innerhalb des nationalen Netzes eine Zugfahrt innerhalb kürzestmöglicher Zeit von deren Start zum Ziel verkehren zu lassen.

### **Dietmar Litterscheid**

*Eisenbahnbetrieb*  
T 0221 57979-151  
litterscheid@vdv.de

**Udo Fritsch** · fritsch@vdv.de

**Martin Schmitz** · schmitz@vdv.de

**Michael Sikorski** · sikorski@vdv.de

**Götz Walther** · walther@vdv.de

# Änderungen der TfV in Kraft getreten

Mit der Zustimmung des Bundesrats im September 2023 sind die Änderungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) am 1. Januar 2024 in Kraft getreten. Im Laufe des Gesetzgebungsvorhabens, das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) initiiert worden war, konnten zahlreiche Änderungen zugunsten der Branche durchgesetzt werden.

Zum 1. Januar 2024 sind zahlreiche Änderungen der TfV in Kraft getreten, deren Zustandekommen nicht unmaßgeblich auf die aktive Lobbyarbeit des VDV zurückzuführen ist.

## Ausgangspunkt

Bereits im Spätsommer 2022 hatte das BMDV mit einem entsprechenden Verordnungsentwurf die Länder- und Verbändeanhörung eingeleitet, auf dessen Grundlage die TfV an den europäischen Rechtsrahmen angepasst werden sollte. Zudem sollte die Ausbildungsqualität allgemein erhöht, sollten die Verfahren zur Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, Prüferinnen und Prüfern, Ärztinnen und Ärzten und Psychologinnen und Psychologen vereinheitlicht und die Voraussetzungen für den Erwerb des Führerscheins für Triebfahrzeugführer (Tf) präzisiert werden.

## Vorgeschlagene Neuerungen

Im Kern der Vorschläge standen dabei u. a. der verpflichtende Einsatz von Fahrtrainern in der Tf-Ausbildung und Prüfung, eine gesetzliche Konkretisierung des Kriteriums der „Zuverlässigkeit“ als eine der Voraussetzungen für die Erteilung des Führerscheins sowie eine Befristung der Anerkennung von Ärztinnen und Ärzten sowie Psychologinnen und Psychologen für die Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen auf 5 Jahre. Neue (Verfahrens-)Regeln für die Anerkennung von Personen/Stellen für die Ausbildung bzw. als Prüfer:in/Prüfstelle sollten das Vorhaben abrunden.

## Kerninhalte der „neuen“ TfV

Der VDV hatte sich intensiv mit dem Verordnungsvorhaben auseinandergesetzt und den entsprechenden Entwurf intensiv, auch mithilfe der Bundesländer, begleitet. So konnten im Laufe des Vorhabens zahlreiche Verbesserungen zugunsten der Branche erreicht und einige Vorschläge des BMDV teils entschärft werden. Im Schwerpunkt sind folgende Änderungen an der TfV seit Januar 2024 in Kraft:

- Die „Zuverlässigkeit“ eines Anwärters/einer Anwärtlerin für den Tf wird nicht gesetzlich präzisiert, sodass es bei der heutigen Regelung bleibt, wonach die Zuverlässigkeit insbesondere dann nicht gegeben ist, wenn Bewerber:innen an einer Suchtkrankheit leiden oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen haben.

- Der Einsatz von Simulatoren bleibt auf die Erstausbildung in der Zusatzbescheinigung Klasse B beschränkt.
- Die ursprünglich vorgesehene Sperrfrist von sechs Monaten für die Wiedererteilung des Führerscheins für Tf nach dessen Aussetzung bzw. Entziehung entfällt.
- Bereits erbrachte inhaltsgleiche Ausbildungsnachweise nach der LTAusV können angerechnet werden, was im Ermessen des Unternehmens steht.
- Die Prüfung zum Tf kann auch weiterhin nur mit einem Prüfer/einer Prüferin durchgeführt werden.
- Die Anerkennung von Ärztinnen und Ärzten, Psychologinnen und Psychologen und Stellen, die Tauglichkeitsuntersuchungen bei Tf durchführen, wird auf fünf Jahre befristet, wobei eine Verlängerung der Anerkennung um jeweils weitere fünf Jahre möglich ist. Außerdem sind weitere Modifikationen und Neuerungen für die Anerkennung als Arzt/Ärztin, Psychologe/Psychologin und Stelle für die Durchführung von Untersuchungen vorgesehen.
- Eisenbahnen im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung bzw. einer Sicherheitsgenehmigung dürfen künftig im Rahmen ihrer Anerkennung als Ausbildungsstelle nur noch Personal ausbilden, das sie selbst einsetzen.

## Ausblick

Da derzeit die europäische Führerscheinrichtlinie ebenfalls revidiert wird, sind in Kürze erneut Anpassungen des nationalen Rechts vorzunehmen. Dies dürfte insbesondere Regelungen zum künftigen Sprachniveau von Tf, zum Umfang der Digitalisierung des Führerscheinwesens sowie zur Standardisierung der Ausbildungs- und Prüfverfahren und der EU-weiten Anerkennung von medizinischen und psychologischen Zertifikaten betreffen.

## Markus Ring

Eisenbahnrecht  
T 0221 57979-144  
ring@vdv.de

# Offene Baustellen der europäischen Eisenbahnpolitik

In ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität hatte die Europäische Kommission sich Ende 2020 ambitionierte Ziele gesetzt und zahlreiche Initiativen angekündigt – auch für den Schienenverkehr. Viele dieser Pläne sind inzwischen Realität, doch einige Baustellen sind noch offen. Welche in der Strategie angekündigten Initiativen werden uns in die kommende Legislaturperiode 2024 bis 2029 begleiten?

In ihrer Mobilitätsstrategie legte die Kommission die Latte für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene hoch an: bis 2030 doppelt so viel Hochgeschwindigkeitsverkehr und 50 Prozent mehr Güterverkehr, dazu eine Verdoppelung desselben bis 2050. Außerdem soll der intermodale Schienen- und Schiffsverkehr bis 2030 in einem gleichberechtigten Wettbewerb mit dem reinen Straßenverkehr in der EU stehen. Die Strategie definiert insgesamt zehn Schwerpunkte; in vier von ihnen finden sich Projekte für die Schiene, die entweder noch nicht vollendet sind oder noch nicht Fahrt aufgenommen haben.

## Ökologisierung des Güterverkehrs

Der Rechtsrahmen für den intermodalen Verkehr sollte laut der Strategie im Jahr 2022 überarbeitet werden. Außerdem plante die Kommission einen europäischen Rahmen für die harmonisierte Messung der im Bereich Verkehr und Logistik entstehenden Treibhausgasemissionen. Am 11. Juli 2023 war es dann so weit: Die Europäische Kommission legte ihr Paket zur Ökologisierung des Verkehrs vor. Es beinhaltet einen Vorschlag zu Gewichten und Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen, eine neue Kapazitätsverordnung für die Schiene sowie die „CountEmissionsEU“ genannte Initiative zur Berechnung und Meldung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen. Zeitlich versetzt folgte im November 2023 der Vorschlag zum Kombinierten Verkehr (siehe S. 46 – Bericht RM/EA). Zwar wurde zu allen vier Vorschlägen die Arbeit in Rat und Parlament aufgenommen, vor Ende der Legislaturperiode im Juni 2024 konnten die Gesetzgebungsverfahren allerdings nicht abgeschlossen werden. Das bedeutet, dass die Verhandlungen nach der Konstituierung des neuen europäischen Parlaments wieder aufgenommen werden.

Von Beginn an für 2025 angekündigt war hingegen das Schaffen von Voraussetzungen für den multimodalen Datenaustausch zwischen Unternehmen und Behörden durch die Umsetzung der Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (e-FTI). Dieser Vorgang gewann durch den KV-Vorschlag weiter an Bedeutung.

## CO<sub>2</sub>-Bepreisung und Anreize für die Nutzer

Während der Großteil des Klimapakets „Fit for 55“ von 2021 bereits verabschiedet ist, gibt es weiterhin noch keine Einigung zur Energie-

besteuerungsrichtlinie, da es für Änderungen einer Zustimmung aller Mitgliedstaaten bedarf. Die Richtlinie ermöglicht derzeit unter anderem niedrige Mindeststeuersätze für ÖPNV und Schiene.

## Stärkung des Binnenmarkts

Im März 2022 hatte sich der VDV an einer öffentlichen Konsultation zu den Eisenbahnleitlinien von 2008 beteiligt, die staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen regeln. Die Veröffentlichung der neuen Leitlinien war ursprünglich für Ende 2023 angekündigt, zu Redaktionsschluss stand ihre Veröffentlichung allerdings noch aus. Damit ist unter anderem noch die Frage offen, inwiefern auch multimodale Verkehre in der neuen Version stärker berücksichtigt werden.

## Faire und gerechte Mobilität für alle

Die ausgeprägten Fahrgastrechte sind ein Alleinstellungsmerkmal der europäischen Verkehrspolitik. Nachdem in der vorherigen Legislaturperiode bereits die Eisenbahnfahrgastrechte neu verhandelt wurden, kündigte die Kommission in ihrer Mobilitätsstrategie einen Vorschlag für multimodale Fahrgastrechte an. Einem Endspurt gleich legte die Kommission am 29. November 2023 ein Paket für verbesserte Rechte und besseres Informieren der Reisenden vor. Neben diesem Thema wird uns nach den Europawahlen auch der lang erwartete Vorschlag für multimodale digitale Verkehrsdienste noch begleiten (siehe S. 30 – Bericht EU).

Nicht zuletzt steht eine Überarbeitung der Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern noch aus, die ursprünglich für Ende 2022 geplant war. Nach mehreren Konsultationsrunden wird der Vorschlag nun erst in der kommenden Legislaturperiode erwartet. Grund dafür sind intensive Diskussionen zu Kernaspekten wie dem Sprach- und Kommunikationsregime.

## Lucie Petersen

Europäische Eisenbahnangelegenheiten

T 0032 2 663 6625

petersen@vdv.de

# BILDUNG GEHÖRT IN DIE BESTEN HÄNDE

Die VDV-Akademie ist Ihre Partnerin für **Ausbildung**,  
**Weiterbildung** und **Wissensvermittlung**

#wirlebenlernen

Mehr  
erfahren unter



[vdv-akademie.de](https://www.vdv-akademie.de)



---

# Technik und Normung

---

# Alternative Antriebe im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Alternative Antriebe spielen eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung der Zukunft des öffentlichen Verkehrs. Elektrifizierte Schienenfahrzeuge, einschließlich Batterie- und Wasserstoffzüge, bieten nachhaltige Lösungen für den SPNV. Die Modernisierung des SPNV durch alternative Antriebe fördert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, was wiederum zu einer Reduzierung des Individualverkehrs und der damit verbundenen Umweltauswirkungen führt.

## Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs

Um die Dekarbonisierung des SPNV bis 2045 zu gewährleisten, ist ein umfassender Ausbau und eine Elektrifizierung der Infrastruktur notwendig. Bis 2030 sollen 75 Prozent der Strecken elektrifiziert sein. Das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs bis 2030 zu halbieren, erfordert eine beträchtliche Erweiterung des SPNV-Angebots und eine Steigerung der Nachfrage. Dies wird u. a. durch den Deutschlandtakt, eine umfassende Angebotsausweitung, Beschleunigung des Infrastrukturausbaus und Förderung alternativer Antriebsvarianten realisiert.

## Alternative Kraftstoffe und elektrische Energie

Der Einsatz alternativer Kraftstoffe und Energieträger in Schienenfahrzeugen ist entscheidend, um den Schienenverkehr nachhaltiger zu gestalten.

Alternative Kraftstoffe wie E-Fuels, Wasserstoff und Biogas werden für den Verkehrssektor nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Vorrangig ist der Einsatz im Energie- und Industriegesektor zu erwarten.

Auch aus technologischen Aspekten bleiben neben der bevorzugten Variante Fahrleitung zurzeit nur Batterien und Wasserstoff als alternativer Energieträger übrig (Stand 2023).

## Fahrzeugbeschaffung

Die Umstellung auf alternative Antriebe erfordert eine strategische Fahrzeugbeschaffung. Investitionen in moderne, umweltfreundliche Schienenfahrzeuge sind notwendig, um die Vorteile dieser Technologien voll auszuschöpfen. Es sollten Anreize geschaffen und finanzielle Unterstützung bereitgestellt werden, um die Beschaffung von emissionsarmen Schienenfahrzeugen zu erleichtern. Eine sorgfältige Abwägung zwischen technologischer Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltauswirkungen ist erforderlich, um die besten Lösungen für unterschiedliche Einsatzszenarien in Beschaffungsprojekten zu finden.

Eine Übersicht der vorhandenen Beschaffungsprojekte im Jahr 2023 zeigt, dass ca. 15 Prozent der Fahrzeuge mit einem H<sub>2</sub>-Antrieb und 85 Prozent

mit einem batterieelektrischen Antrieb ausgestattet werden. Somit wird die bevorzugte Variante der batterieelektrischen Fahrzeuge (BEMU) von den Aufgabenträgern favorisiert. Angesichts des Umbruchs im SPNV und der damit verbundenen mehrjährigen Markterprobung ist die Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen in den ersten Jahren wichtig, um auf eventuelle Störungen zu reagieren, sie zu identifizieren und zu beheben.

## Normungsroadmap Wasserstofftechnologie

Das im Jahr 2023 gestartete Verbundprojekt „Normungsroadmap Wasserstofftechnologie“ soll den Markthochlauf in Deutschland unterstützen. Das Hauptziel besteht darin, einen strategischen Fahrplan für die technische Regelsetzung für die gesamte Wertschöpfungskette der Wasserstofftechnologien zu entwickeln.

Ein koordinierter Ansatz auf nationaler und internationaler Ebene ist notwendig, um die Wasserstofftechnologie erfolgreich in den Schienenverkehr zu integrieren.

## Schlussfolgerung

Die Umstellung auf alternative Antriebe im SPNV ist ein entscheidender Schritt für die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs. Die Kombination aus elektrifizierten Strecken, batterieelektrischen Zügen und Wasserstoffantrieben bietet vielfältige Möglichkeiten, um die gesteckten Klimaziele zu erreichen. Eine klare Strategie, eine enge Zusammenarbeit zwischen den Akteuren und eine sorgfältige Fahrzeugbeschaffung sind entscheidend, um den Erfolg dieser Transition zu gewährleisten und den SPNV bis 2045 nachhaltig zu gestalten. Auch in Zukunft wird der VDV diese Ziele weiterhin in unterschiedlichen Gremien in führenden Rollen mit vorantreiben.

## Dominik Knoop

*Eisenbahnfahrzeuge – Technik,  
Harmonisierung und Standardisierung*

T 0221 57979-159

knoop@vdv.de

# Optimierung des Zulassungsprozesses – ein Muss für die Umrüstung von Eisenbahnfahrzeugen

Mit dem vierten Eisenbahnpaket wird alles besser. Diese Devise der Europäischen Kommission findet sich bisher nicht bestätigt, wenn es um die genehmigungsrelevanten Prozesse für die Änderung von Bestandsfahrzeugen geht. Äußerst komplexe Vorgänge behindern die Umsetzung technischer Verbesserungen und bedürfen einer erheblichen Vereinfachung, wenn die Realisierung von ETCS, FRMCS und der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) als Voraussetzungen für die Verkehrswende gelingen soll.

Bereits vor der Inkraftsetzung des vierten Eisenbahnpaketes zeichnete sich ab, dass die Anwendung im Rahmen von Fahrzeuggenehmigungen sehr aufwendig ist und umfangreicher Erklärungen bedarf. Abhilfe sollte aus Sicht der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) ein Anwendungsleitfaden mit mehr als 180 Seiten schaffen, doch musste eine Reihe sog. clarification notes ergänzt werden. Dabei bildet die clarification note für die „Erfassung der Anforderungen“ den bisherigen Höhepunkt, indem auf weiteren 79 Seiten beschrieben wird, wie die auf einer halben Seite Rechtsvorschrift definierten Anforderungen des Artikels 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 „über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung und das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen“ zu erfüllen sind.

Die Umsetzung in der Praxis bestätigte die Komplexität und den entsprechend großen Aufwand am Beispiel der technisch überschaubaren Änderung auf den „störfesten Zugfunk GSM-R“, die von nahezu allen Eisenbahnfahrzeughaltern in Deutschland durchgeführt wurde. Dies zeigen die Ergebnisse der Lessons-Learned-Umfrage des Lenkungskeises Fahrzeuge, die Vertreter:innen aller Prozessbeteiligten zur konstruktiven Kritik am Zulassungsprozess genutzt haben.

Die Kritik des Sektors deckt sich mit den gewonnenen Erfahrungen des VDV und wurde bei der Erstellung des Positionspapiers

zur Realisierung der nächsten Zugfunkgeneration FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) genutzt, um Forderungen für die notwendigen Verbesserungen aufzustellen.

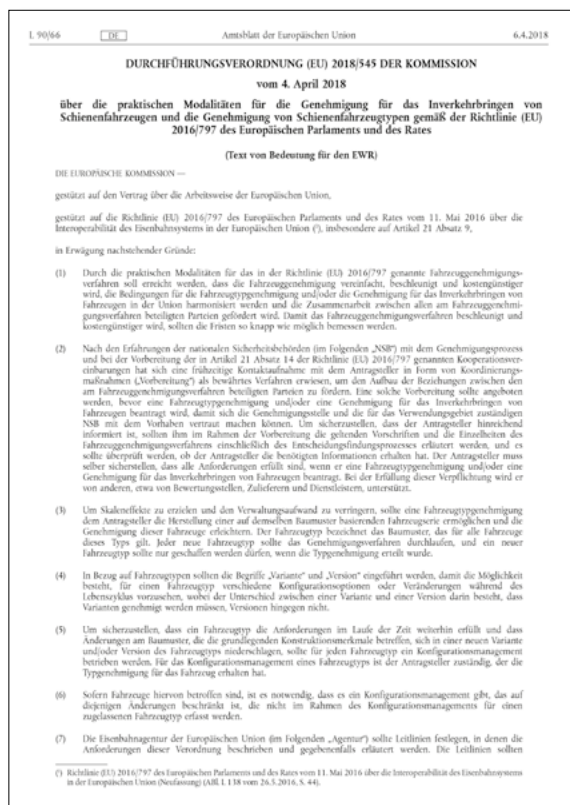
Wesentliche Ziele dabei sind die Reduzierung des finanziellen und administrativen Aufwands mit deutlicher Verkürzung der Bearbeitungs- und Durchlaufzeiten.

Einzelne Maßnahmen zur Erfüllung dieser Ziele sind bereits formuliert und erfordern gemeinsames Handeln aller Prozessbeteiligten des Sektors einschließlich der Behörden. Dazu müssen eventuell auch neue Wege beschritten werden, denn einige Forderungen wie die Schaffung einer Serienzulassung oder die Akzeptanz einer baureihen- und halterübergreifenden Fahrzeugtypgenehmigung (sog. Umbaucluster) sind nur durch Änderung des bestehenden Rechtsrahmens möglich. Dies gilt aller Wahrscheinlichkeit nach auch für die dringend erforderliche Begrenzung und Reduzierung der bisher nicht limitierten Zertifizierungs- und Genehmigungskosten.

Diese erforderlichen Verbesserungen müssen zumindest bei sektorweiten Innovationsprojekten wie ETCS, FRMCS und DAK geschaffen werden. Der Schlüssel dazu heißt koordinierende Stelle. Sie muss die erforderlichen Lösungen unter Berücksichtigung der bestehenden Ressourcen des Sektors erarbeiten. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch KMU die Umrüstungsprojekte mit ihren vorhandenen Ressourcen parallel zum Tagesgeschäft umsetzen können.

Damit dies gelingt, setzt sich der VDV intensiv für eine geeignete Gestaltung der Aufgabenstellung für die koordinierende Stelle ein.

**Michael Sikorski**  
Eisenbahnfahrzeuge – Technik und Zulassung  
T 0221 57979-165  
sikorski@vdv.de



# Sachverständige für Straßen- und Eisenbahnen mit Zugsicherungs-Know-how immer wichtiger

Herausforderungen bei der Umsetzung von CBTC und ETCS stellen neue Anforderungen an die Verkehrsunternehmen. Hier leisten wir als Verband mit der Empfehlung für Auswahl und Einsatz von Gutachterinnen und Gutachtern für Bahnanwendungen einen wichtigen Beitrag. Einheitliche Maßstäbe, die jetzt mit der schriftlichen Empfehlung fixiert wurden, bieten Vorteile – ein gemeinsames Verständnis für die Beurteilung der Sachkunde mit dem Ziel der Transparenz und ein gemeinsames Verständnis für alle Beteiligten sowie Unterstützung bei nationalen und europäischen Ausschreibungsverfahren.

Auf dem noch jungen Feld neuer Technologien im Bereich der Zugsicherungstechnik gibt es neben den bekannten Herausforderungen – die Erstellung eines Lastenheftes die Besonderheit, auf die neuen Anforderungen einzugehen. Systemspezifikationen, Validierung/Freigabe sowie Systemtests sind ja schon Bestandteile, die im Lastenheft beschrieben werden sollten. Fachliche Anforderungen oder Anforderungen an die Voraussetzungen, um das Produkt betreiben zu dürfen, sind oft noch nicht bekannt. Nach der Lastenheftphase kommen weitere neue Problematiken auf den Auftraggeber zu. Die von ihm im Pflichtenheft spezifizierten Lösungen müssen die Nutzungsanforderungen erfüllen. Hier ist es die Aufgabe des Auftraggebers zu prüfen und zu bewerten, dass die im Pflichtenheft formulierten Systemspezifikationen bzw. Systemanforderungen tatsächlich die im Lastenheft beschriebenen Anforderungen erfüllen. Dingen wie dem Systementwurf, der Feinarchitektur, der Entwicklung und dem daraus folgenden Komponententest und dem daraus wiederum resultierenden Integrationstest steht der Auftraggeber ohne vorhandene Sachkunde eher hilflos gegenüber. Woher soll auch der einzelne Auftraggeber diese erlangt haben? Hier ist es von essenzieller Wichtigkeit, fachkundige Personen unterstützend zu beauftragen für die Erstellung eines qualitativ hochwertigen Lastenheftes, aber genauso für die Bewertung des daraus resultierenden Pflichtenheftes. Dieser Herausforderung hat sich eine Arbeitsgruppe des ATI (Ausschuss für Telematik und Informationssysteme) angenommen und die Mitteilung 3317 („Empfehlungen für Auswahl und Einsatz von Gutachtern für Bahnanwendungen“) überarbeitet. Hier sind Empfehlungen formuliert, die bei der Auswahl von Gutachterinnen und Gutachtern hilfreich sind.

## **Den Fokus nicht nur auf neue Techniken legen**

Neben den Bereichen der Digitalisierung und Automatisierung sind die „alten“ Techniken aber weiterhin ein Bestandteil unserer Systeme. Wenn man davon ausgehen darf, dass konventionelle Anlagen auch 40 Jahre und länger betrieben werden, ist es hier richtig und wichtig, Abnahmen bei Neu- und Umbauten einschließlich Inspektionen

im Fokus zu haben. Der Leitfaden soll den Abnahmeprüfungen und Inspektionen von elektrischen Weichenantrieben und Überwachungseinrichtungen sowie mechanischen Verschlussystemen (BOStrab) dienen. Die Tätigkeiten und Fristen beruhen auf Herstellervorgaben und Erfahrungswerten der Betreiber und wurden in der Schrift 346 im Hinblick auf die Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit abgestimmt. Sie ersetzen nicht die Instandhaltungsvorgaben der Hersteller, sondern geben eine praxisnahe Empfehlung für die Tätigkeiten in komprimierter Form wieder.

## **Ausblick auf die nächsten Jahre**

Die Entwicklung ist klar – digital und automatisiert – GoA 2 bis GoA 4 in aller Munde, im SPNV wie auch im ÖPNV im Vormarsch. Hier gilt es, von uns begleitet einen Weg zu gehen, der im Sinne der Endkundinnen und Endkunden nicht nur eine Systemverbesserung mit sich bringt, sondern auch oft ohne negative Wahrnehmung umgesetzt werden kann. Wir arbeiten auch für die NE-Bahnen und deren Umsetzungskonzepte. Umrüstungs- und Förderszenarien müssen hier – wie bei der DB auch – berücksichtigt werden. Die Umrüstung der Fahrzeuge mit ETCS muss koordiniert werden. Abnahmen dürfen nicht als Einzelabnahmen, sondern müssen typenbezogen durchgeführt werden. Die Bündelung vieler Tätigkeiten ist bei der Menge der zu leistenden Arbeiten kompromisslos. Die Konsequenz ist die Einrichtung einer Koordinierungsstelle, die diese Aufgaben fokussiert, steuert und die Einhaltung überwacht. Forderungen und eine Struktur der koordinierenden Stelle bringen wir mit einigen anderen Eisenbahnverbänden im BMDV ein. Darüber hinaus bräuchte es eine Gesamtkoordination für ein Zusammenspiel der Umstellung von Infrastruktur, der Fahrzeuge und der Anschlussbahnen. Bei den Teilprojekten darf nicht vergessen werden, dass auch die Infrastruktur bei dieser Entwicklung mithalten muss.

## **Udo Fritsch**

*Zugsicherungstechnik*

T 0221 57979-134

fritsch@vdv.de

# Betriebliches Gesundheitsmanagement ist eine nachhaltige Investition für Unternehmen

Ein ganzheitliches Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) ist ein wirksamer und verbreiteter Ansatz, um den negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Beschäftigten entgegenzuwirken. Gesundheitsmanagement, als fester Bestandteil der Personal- und Unternehmensstrategie, sollte als nachhaltige Investition in die wichtigste Ressource des Unternehmens, die Beschäftigten, verstanden werden.

Damit betriebliche Gesundheitsförderung und Gesundheitsmanagement nachhaltige Ergebnisse zeigen, bedarf es eines systematischen Ansatzes anstatt der Umsetzung von Einzelmaßnahmen. Denn nur gesunde, zufriedene und engagierte Beschäftigte sind in der Lage, lange qualitativ hochwertige Leistungen zu erbringen.

Gerade in Zeiten, wenn neben einer bestehenden Personalunterdeckung der Krankenstand steigt, ist es dringend geboten, frühzeitig Maßnahmen zu ergreifen, die einer übermäßigen Belastung der Beschäftigten vorbeugen helfen.

Viele Menschen in Deutschland kämpften auch nach dem Auslaufen der Corona-Beschränkungen im April 2023 mit einer Erkältung, Grippe oder einer Corona-Infektion. Es ist davon auszugehen, dass sich der Krankenstand 2023 gegenüber dem hohen Krankenstand 2022 (15 Arbeitstage waren Arbeitnehmer:innen 2022 durchschnittlich krankgemeldet) unwesentlich verändern wird.

Hierbei darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass Personalausfälle auch durch externe Zwänge wie die notwendige Betreuung von Kindern entstehen (Stichwort: Erhöhung der Kinderkrankentage), da auch die Betreuungseinrichtungen der Kinder (Schule/KiTa) nicht selten eine Personalunterdeckung aufweisen.

Einige Verkehrsunternehmen haben aufgrund des Personalmangels im Laufe des Jahres 2023 Einschränkungen des Leistungsangebotes vor-

genommen. So können auch gesunde Beschäftigte grundsätzlich vor einer übermäßigen Belastung geschützt werden. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass geleistete Überstunden mangels fehlenden Personals nicht abgebaut werden können. Nicht zu vernachlässigen ist ebenfalls, dass die in Kundenkontakt stehenden Beschäftigten bei Leistungseinschränkungen nicht selten dem Ärger und Frust der Kundinnen und Kunden ausgesetzt sind.

Gesundheitsförderliche Rahmenbedingungen, Strukturen und Prozesse (z. B. Arbeitszeitmodelle, vorwärts rollierender Schichtdienst, Erhöhung der Personalreserve, Anpassung der Personalbedarfsberechnung etc.) können im Rahmen eines ganzheitlichen BGM entwickelt und ausgestaltet werden.

Ein ganzheitliches BGM ist hierbei als ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess zu verstehen, um zu erkennen, wie die Rahmenbedingungen gestaltet und welche Angebote geschaffen werden können, um die Gesundheit der Beschäftigten nachhaltig – im besten Falle bis zum Renteneintrittsalter – zu fördern.

Der Unterausschuss „Arbeits- und Verkehrsmedizin“ des Ausschusses für Personalwesen hat die VDV-Mitteilung 9034 „Betriebliches Gesundheitsmanagement“ im Herbst 2019 in einer Neuauflage veröffentlicht.

Die VDV-Mitteilung 9034 stellt ausführlich die Bausteine eines ganzheitlichen BGM vor:

- Betriebliche Gesundheitspolitik
- Betriebliches Eingliederungsmanagement
- Portfolio Gesundheitsförderung
- Gestaltung der Arbeit
- Arbeitsmedizin und Eignungsuntersuchung
- Organisations- und Personalentwicklung



**Hartmut Reinberg-Schüller**

Betrieb ÖPNV, Arbeits- und Verkehrsmedizin

T 0221 57979-136

reinberg-schueller@vdv.de

# Herausforderungen für Bus und Straßenbahn bei der Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur

Der Transformationsprozess des Straßenverkehrs ist mittlerweile im Praxisalltag angekommen. Umverteilungen der Straßeninfrastruktur sollen sichtbare Zeichen einer Verkehrsreform sein – Verkehrsplanende priorisieren Radverkehr, Fußverkehr und mehr Stadtgrün. Der Verband stellt dem den hohen Stellenwert von Bussen und Straßenbahnen als konkurrenzfähige Alternative zum privaten Pkw entgegen.

Zukünftige Regelwerke für das Straßen- und Verkehrswesen werden einen Schwerpunkt auf Radfahrende, Gehende und Stadtökologie legen, Kraftfahrzeugverkehr soll eine untergeordnete Rolle spielen. Die Ansprüche des ÖPNV mit Bussen und Bahnen werden dabei häufig ausgeblendet – zu breit, eigener Flächenanspruch, Sofortgrün an den Lichtsignalanlagen und kein Langsamverkehr. Das macht die Planung komplex, Zielkonflikte sind vorprogrammiert. Es sind integrierte Ansätze für einen stadtverträglichen Verkehr mit einem bevorrechtigten ÖPNV erforderlich, die vom Verband mit Nachdruck eingefordert werden. Dazu ein Werkstattbericht.

**Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)**  
Übergeordnetes Regelwerk ist die RASt, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – und seit sechs Jahren in einem intensiven Überarbeitungsprozess. Aufgrund der umfangreichen Arbeitspakete und eines noch nicht abzusehenden Veröffentlichungsjahrs der neuen RASt hat der Arbeitsausschuss beschlossen, im Jahr 2024 ein Ad-hoc-Arbeitspapier „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06“ als Zwischenstand und Wissensdokument herauszugeben. Die Belange des ÖPNV konnten in einem sehr intensiven Prozess hinreichend eingebracht werden.

**Fahrbahnbreite für den Bus**  
Es liegt als Zuarbeit zur Neufassung der RASt ein Wissensdokument „Ergänzende Hinweise für die Fahrbahnbreite von Stadtstraßen bei Busverkehr“ vor. Bemerkenswert ist, dass der Flächenbedarf des Schwer- bzw. des Busverkehrs nicht mehr maßgebend ist, sondern der des Radverkehrs (aufgrund eines Sicherheitstrennstreifens zum ruhenden Verkehr, Zuschlägen für die subjektive Sicherheit und Überholmöglichkeit der Radfahrenden untereinander auch mit Lastenfahrrädern). So wird es im Bestand noch enger für andere Funktionen: Für Abbiegestreifen, Multifunktionsstreifen, Seitenraum, Fußverkehr fehlt Platz – auch für Stauraumumfahrungen des ÖPNV. Dessen ungeachtet ist die Kernforderung des Verbandes, dass das Mindestmaß von 6,00 m zwischen Bordsteinkanten aus der RASt gestrichen werden muss, angekommen. Neues Mindestmaß soll bei

Busverkehr eine Breite von 6,50 m sein (zuzüglich Zuschlägen bei Längsparkständen oder zur Berücksichtigung von Schleppkurven).

## Qualitätssicherung an LSA

Bei den „Richtlinien für die Anlage von Lichtsignalanlagen“ (RiLSA) stehen signaltechnische Themen im Vordergrund, wie beispielsweise die Weichensteuerung, Akzeptanzerhöhung der Signalisierung von Querungen, insbesondere bei Gehenden und Radfahrenden, z. B. Sofortabschaltung nach Durchfahrt, sowie eine Flexibilisierung der LSA-Zwischenzeiten und -Phasen als Spielraum für eine ÖPNV-Beschleunigung (Mindestfreigabezeiten, Phasenübergänge, Linksabbiegen im Vorlauf, Ansatz der Räumgeschwindigkeiten bei Gehenden). Herausforderung ist eine ausreichende Personalstärke bei Stadt und Verkehrsunternehmen zur LSA-Pflege bzw. zur ÖPNV-Beschleunigung, damit die politisch vereinbarten Wirkungen tatsächlich eintreten. Aufgabe und Tiefe bei den einzelnen Verkehrsunternehmen variieren sehr, allerdings besteht nahezu überall in den Fachverwaltungen und Verkehrsunternehmen eine erhebliche Personalunterdeckung bzw. selbst ein eingeschwungener Zustand, der „nur“ die Qualitätssicherung einschließt, konnte noch nicht erreicht werden. Zur Überprüfung, ob die optimierten Systeme einer Lichtsignalanlage mit Vorrangschaltung auch tatsächlich wirkungsvoll arbeiten, dient die kürzlich erschienene VDV-Mitteilung Nr. 10500 „Qualitätssicherungsprozess der ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen – Wirkungsanalyse der Anforderungssysteme“.

## Verkehrsqualität des ÖPNV

In der „E Klima – Steckbriefe zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ wurde nach einem intensiven Austausch die Empfehlung aufgegriffen, für den ÖPNV die Qualitätsstufen A und B für lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte gemäß des „Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen“ (HBS) zu verwenden. Zwischenzeitlich wird die Auffassung vertreten, dass nur die E Klima selbst („Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“) einen

verbindlichen Charakter hat und die Steckbriefe einer Anhörung durch Bund und Länder bedürfen. Trotzdem: In dem Dokument wird die Position des Verbandes übernommen und werden für den ÖPNV die beiden besten Qualitätsstufen gefordert – schlechteste Stufe der Verkehrsqualität ist die Stufe F. In der Praxis käme die konsequente Umsetzung einem Qualitätssprung gleich. Ebenso wird formuliert, dass ggf. auch die Reduzierung der Qualität des Verkehrsablaufs im Pkw-Verkehr akzeptabel ist, wenn die Ziele der Angebotsqualität im ÖPNV eingehalten werden.

#### **Bewertung der Verkehrsqualität**

Im HBS, im Teil ÖPNV, ist die bisherige Bewertung mit den angesetzten Wartezeiten nicht plausibel und entspricht nicht den Anforderungen und der Bedeutung des ÖPNV. Daher hatte der Verband in eine konservative Stimmung hinein wiederholt versucht, die Methodik pro ÖPNV zu verbessern. Immerhin konnte das Forschungsprojekt „Qualitätsgerechte Bewertung der LSA-Steuerung für den ÖPNV – Handlungsempfehlung für das HBS“ vom Verband initiiert werden. Es befasste sich mit den Beförderungsgeschwindigkeiten von Linienabschnitten zur Bewertung des Verkehrsablaufes. Im Ergebnis konnten alternative Ansätze entwickelt werden, die auch die Verlustzeiten an LSA gesamthaft berücksichtigen. Zur Anwendung im Bestand soll wie vom Verband gefordert auch praxisnah mit bestehenden Messdaten aus den betrieblichen Leitsystemen gearbeitet werden können. Die Diskussionen zur Einführung auf FGSV-, BMDV- und BAST-Ebene dauern noch an.

#### **Dynamische Straßenraumfreigabe**

Wenn sich räumlich getrennte Nahverkehrswege in engen, städtischen Räumen nicht anwenden lassen, ist ein qualifizierter Mischverkehr mit „dynamischer Straßenraumfreigabe“ erforderlich. In diesem Konzept führt das Nahverkehrsfahrzeug als Pulkführer den Verkehrsfluss an, was allerdings an bestimmte Rahmenbedingungen gebunden ist. Der Verband hat hierzu mit finanzieller Unterstützung des VDV-Industrieforums die VDV-Mitteilung 10015 „ÖPNV-Beschleunigung in schmalen Stadtstraßen“ erarbeitet. Ergebnis ist, dass ein qualifizierter Mischverkehr gut funktioniert, sofern eine sorgfältige Umsetzung der Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung befolgt und auch dauerhaft beibehalten wird. Es sind ein kooperatives Verwaltungshandeln sowie hohe Anforderungen an das Qualitätsmanagement erforderlich. Grundsätzlich können sich im Zusammenspiel mit entzerrenden Prioritätsnetzen und einer Verkehrsmengendosierung erweiterte Handlungsspielräume eröffnen – das muss aber politisch gewollt sein. Aktuell startete nach mehreren Anläufen zudem auf Initiative des Verbandes das Forschungsprojekt „Führung der Straßenbahn in Stadtstraßen“ im Rahmen des „Forschungsprogramms Stadtverkehr“ mit ähnlichen Inhalten.

#### **Stadtverträgliche Geschwindigkeiten**

Im Rahmen der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) war vorgesehen, dass die Anordnung von Tempo-30-Regelungen an bestimmten Stellen erleichtert wird, und zwar an Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, Fußgängerüberwegen und Streckenabschnitten bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo-30-Strecken. Der Verband bewertete es kritisch, falls diese Regelung weiter aufgeweicht werden würde. Bei dem Vorliegen von Linienverkehr sollte weiterhin zu begründen sein, dass eine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt, da bereits heute gesehen wird, dass bei der Umverteilung von Freigabezeiten an LSA und von Verkehrsflächen der Linienverkehr häufig vernachlässigt wird. Ergänzende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die ohne Gefahrenlage pauschal angeordnet werden könnten, würden verstärkend wirken. Festzustellen ist, dass Beschleunigungsmaßnahmen zur Kompensation des Langsamverkehrs selbst mit gutem Willen ohne Personal nicht umgesetzt werden können, häufig aber auch schlichtweg kein planerisches Grundverständnis für die betrieblichen Belange des ÖPNV vorliegt.

Letztlich wurden die erforderlichen Grundlagen im Straßenverkehrsrecht im Bundesrat gestoppt, sodass eine Befassung mit der Novellierung der StVO und den Änderungen zu Tempo 30 gar nicht erst erfolgte. Damit dürfte eine Vertagung und Befassung in der nächsten Legislaturperiode verbunden sein. Dann werden auch die Ergebnisse des Forschungsprojektes zum „Nachweis der Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Umwelt“ vorliegen.

#### **Beschleunigungsseminar der Branche**

Damit die Verkehrsreformen den ÖPNV fördern und nicht bremsen, sind praktikable Lösungsansätze für den Transformationsprozess zu erarbeiten, die die Planungsrealität vor Ort berücksichtigen – so eine der Kernaussagen des 7. VDV-Beschleunigungsseminars in Karlsruhe mit 120 Teilnehmenden aus Verkehrsunternehmen und Behörden. Eine nicht neue Erkenntnis des Austausch zum Abschluss des Werkstattberichts: Ein gutes und engagiertes Miteinander auf Augenhöhe zwischen Verkehrsunternehmen, Fachverwaltungen und Straßenverkehrsbehörde ist goldwert – Regelwerke können nur den Rahmen bieten.

#### **Dr. Volker Deutsch**

*Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement*

T 0221 57979-130

deutsch@vdv.de

Die Regelwerkbearbeitung bleibt ein Schwerpunkt im Bereich der Schieneninfrastruktur; die Normung im BOStrab-Bereich gewinnt an Bedeutung.

## Eisenbahnen

Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) konnten im UA 1 des ATEI die Arbeiten zur Aktualisierung des Weichenhandbuchs abgeschlossen werden. Hier werden zurzeit die letzten Zeichnungen erstellt und die redaktionelle Arbeit wird abgeschlossen. Parallel wurde mit der Arbeit zur Erstellung eines Erdbauregelwerks für NE begonnen. Diese Arbeiten sind sehr umfangreich und inhaltlich anspruchsvoll und werden die Kräfte des UA 1 auf absehbare Zeit binden. Unabhängig davon soll die Aktualisierung der VDV-Schrift 612 „Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen“ im Jahr 2024 beginnen.

Ein weiterer Schwerpunkt in der Arbeit des ATEI ist im UA 2 die Aktualisierung der NE-Kreuzungsrichtlinien. Diese Arbeiten konnten nun vorangetrieben werden. In Abstimmung mit dem NTEI soll das Ziel einer Kreuzungsrichtlinie für NE für möglichst viele Gewerke verfolgt werden, um bestehende Synergien zu nutzen und die Nutzerfreundlichkeit zu verbessern. Daneben wurde die VDV-Mitteilung 6605 „Leitlinien zum Pflanzenschutz bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Vegetationskontrolle)“ turnusmäßig überprüft.

## Straßenbahnen

Im ABB wurde die Aktualisierung der VDV-Schrift 154 „Geräusche von Schienenfahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs nach BOS-trab“ abgeschlossen und die Schrift veröffentlicht. Auch die Arbeiten zur Erstellung der VDV-Mitteilung 6004 „Inspektionen des Oberbaus des schieneengebundenen Nahverkehrs nach BOStrab“ wurden abgeschlossen und die Mitteilung veröffentlicht.

Darüber hinaus konnten die Arbeiten an einer VDV-Mitteilung zum Thema „Durchführung von Infrastrukturgroßprojekten“ ebenfalls abgeschlossen werden.

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussionen war das Thema THG-Immissionen bei Tunnelbaustellen. Hier wird in Zusammenarbeit mit der STUVA ein Werkzeug entwickelt, das schon in einem frühen Stadium der Planungen eine erste Abschätzung ermöglichen soll.

## Normung

Die Normung im Eisenbahnbereich liegt schon seit Langem beim DIN FSF und ist stark europäisch

geprägt. Hier sind zunehmend Aktivitäten auf ISO-Ebene zu verzeichnen, die zukünftig genau beachtet werden sollten.

Im Bereich der Straßenbahnen oder – wie es bei der Normung heißt – der städtischen Schienenbahnen war die Regelsetzung bislang stark national von den Verkehrsunternehmen und dem VDV geprägt. Hier gibt es nun einen Wandel hin zur Normung im DIN FSF und teilweise zur europäischen Normung.

## Trassierung von Straßenbahnstrecken und U-Bahn-Strecken nun nach europäischer Norm: die neue EN 17636

Im Rahmen des europäischen Normungsmandates M/486 werden Normen für städtische Schienenbahnen erstellt. Die Arbeiten an der EN 17636 starteten im Juni 2018 unter schwedischer Leitung. Die Norm behandelt die Trassierungselemente Gerade, Radius, Übergangsbogen, Korbbogen, Überhöhungsrampe, Längsneigung, vertikaler Radius und definiert hierfür Grenzwerte. Behandelt werden auch die Überlagerung von Trassierungselementen und ihre Grenzen. Neben den Festlegungen zur Gleisgeometrie für bestimmte Entwurfsgeschwindigkeiten ermöglicht die Norm die Ermittlung der trassierungstechnisch maximal zulässigen Geschwindigkeiten.

## DIN 5644-1 Städtische Schienenbahnen (Urban Rail) – Anforderungen an Fahrwege Teil 1: Grundlagen

Ziel dieses Dokuments ist es, grundlegende Anforderungen für das Planen, Bauen/Herstellen, Betreiben und Instandhalten des Fahrweges von städtischen Schienenbahnen (Schwerpunkt Oberbau) zur Verfügung zu stellen. Die Norm ist im Oktober 2023 erschienen.

## DIN 5647 Städtische Schienenbahnen (Urban Rail) – Anforderungen an Bauwerke

In diesem Dokument werden allgemeine technische Merkmale, die Grundsätze für Planung, Bau/Herstellung, Betrieb und Instandhaltung sowie allgemeine Sicherheitsanforderungen an Bauwerke bei städtischen Schienenbahnen festgelegt. Die Norm ist im Oktober 2023 erschienen.

## Peter Schollmeier

Bahnba

T 0221 57979-137

schollmeier@vdv.de



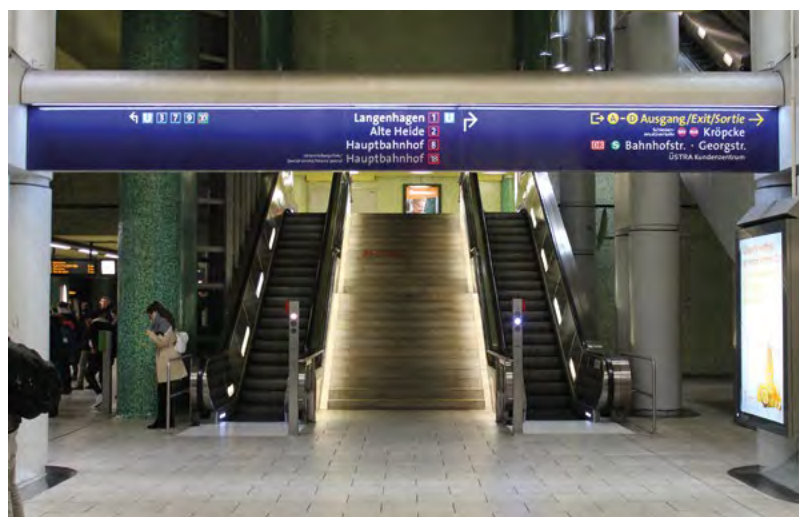
# Wegeleitung für eine optimale Orientierung im ÖV

Klare Routen, stressfreies Reisen: Eine strukturierte, durchgängige Wegeleitung ermöglicht den Fahrgästen eine leicht verständliche Navigation in Bahnhöfen und Haltestellen. Sie minimiert Verwirrung und unterstützt ein angenehmes, sicheres Reiseerlebnis.

Um sich heute im öffentlichen Verkehr zurechtzufinden, müssen die Fahrgäste oft in kurzer Zeit die benötigten Informationen aus einem Mix von analogen und digitalen Medien erfassen. Die Aufmerksamkeit und das Orientierungsvermögen werden dabei häufig durch eine Vielzahl von Reizen von außen beeinflusst, sei es durch den Stress in überfüllten Verkehrsmitteln, durch zahlreiche Durchsagen, bewegte Werbung oder leuchtende Ladenfronten. Auch die Anforderungen an die barrierefreie Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind gestiegen und damit hat sich auch die Sensibilität der Gesellschaft für dieses Thema erhöht.

Die Systematik eines Leit- und Orientierungssystems sollte daher schnell zu erfassen und leicht zu verstehen sein. Dabei ist eine überregionale und unternehmensübergreifende Einheitlichkeit anzustreben, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erleichtern und die Mobilitätswende zu unterstützen.

Leit- und Orientierungssysteme können aber auch ein Gebäude identitätsstiftend gestalten. Sie sind in der Lage, Besucherströme willkommen zu heißen, sicher durch ein Gebäude zu führen und eine lenkende Wirkung zu entfalten. Dabei können sie die Mitarbeiter:innen entlasten, da diese weniger Fragen von verunsicherten Fahrgästen beantworten müssen, wenn ein strukturiertes und funktionierendes Leitsystem vorhanden ist. Eine gute Orientierung gibt den Fahrgästen nicht nur Sicherheit, sondern vermittelt ihnen auch ein Gefühl der Kompetenz und des strukturierten Umgangs mit der Anlage.



Ein strukturiertes Leitsystem hat daher nicht nur eine funktionale Bedeutung als Wegweiser, sondern ist auch als visuelle Ausdrucksform durch Gestaltung und Funktionalität zu verstehen. Es ist somit Teil der Corporate Identity eines Verkehrsraumes und der damit verbundenen Verkehrsunternehmen.

Die wichtigsten Anforderungen an moderne Wegeleitsysteme sind:

- Durchgängigkeit innerhalb von Bauwerken und des gesamten Verkehrsraumes,
- durchgängige medienübergreifende Konzeption und konsistente Integration in digitale Medien,
- Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen und
- wirtschaftliche Abbildbarkeit.

Der VDV-Fachausschuss Kundenservice, -information und -dialog (K3) hat die bestehenden Entwicklungen bei den Verkehrsunternehmen untersucht und ein Nachschlagewerk als VDV-Schrift 739 (<https://knowhow.vdv.de/documents/739/>) veröffentlicht. Diese gibt sowohl Verkehrsunternehmen und -verbänden sowie den Planungsbüros einen Leitfaden, damit sie wissen, was bei der Einführung eines neuen Wegelenkungssystems zu beachten ist, und unterstützt die Beantwortung folgender Fragen:

- Was macht ein gutes Leit- und Orientierungssystem aus?
- Warum funktionieren einige Leit- und Orientierungssysteme besser als andere?
- Worauf muss bei der Konzeption und Umsetzung geachtet werden?

Die VDV-Schrift 739 beschreibt hierzu generelle Anforderungen und verweist im Detail auf bestehende DIN-Normenwerke. Diese behandeln z. B. die spezifischen Anforderungen von sehbehinderten Menschen (DIN 32984) und die Verwendung von Bodenindikatoren zur Wegeleitung im öffentlichen Raum.

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

# Umgang mit Daten aus technisch-organisatorischer Sicht

Die Bereitstellung und Nutzung von Daten rückt immer mehr in den Fokus des allgemeinen Interesses. Dabei liegt in der öffentlichen Wahrnehmung meist der Fokus auf dem potenziellen Nutzen in unterschiedlichsten Anwendungsfällen. Da die Qualität der benötigten Daten (Genauigkeit, Aufzeichnungshäufigkeit ...) mit wachsenden Aufwänden verbunden ist, ist es umso wichtiger, frühzeitig Synergien zu erkennen und zu nutzen.

Datengetriebene Anwendungen gelten nicht ohne Grund als einer der wesentlichen Zukunftsmärkte und daher genießt das Thema „Digitalisierung“ bei den Verkehrsunternehmen bereits heute einen sehr hohen Stellenwert. Haupttreiber ist hierbei meist die Einführung von Anwendungen, die die Effizienz bereits bestehender Prozesse deutlich verbessern und damit für Kosteneinsparungen oder Qualitätsverbesserungen sorgen. Beispiele hierfür sind im Bereich der Instandhaltungsprozesse der Fahrzeuge genauso zu finden wie im Bereich des Beschwerdemanagements oder der Betriebsdurchführung.

Wenn man diese möglichen Anwendungen in einem Unternehmen konsolidiert betrachtet, um beispielsweise künftig alle erhobenen Daten in einem gemeinsamen unternehmensweiten Datenpool zur Verfügung zu stellen, zeigt sich jedoch immer häufiger, dass in den bestehenden Anwendungen dieselben Informationen in unterschiedlicher Qualität und unterschiedlichen Aktualisierungshäufigkeiten erhoben werden. Da jede dieser Datenerhebungen mit Aufwand verbunden ist, liegen hier nicht unerhebliche Synergiepotenziale und es wird deutlich, dass Digitalisierung in einem Unternehmen als Ganzes betrachtet werden sollte und nur seine volle Wirksamkeit entfalten kann, wenn alle Unternehmensbereiche zusammenarbeiten.

Gerade durch die Langlebigkeit der Produktionsgüter Infrastruktur und Fahrzeuge bei den Verkehrsunternehmen und die damit verbundenen Aufwände bei nachträglichen Anpassungen bekommt die Schau auf das Gesamtunternehmen im Rahmen der Digitalisierung eine umso höhere Dringlichkeit.

Ein weiterer zu beachtender Aspekt bei der Digitalisierung ist der verantwortungsvolle Umgang mit Daten. In einer zunehmend vernetzten Welt, in der Daten als Treibstoff für Innovationen dienen, müssen Unternehmen und Institutionen sicherstellen, dass die Nutzung von Daten zum einen ethisch und zum anderen rechtskonform erfolgt. Der Schutz persönlicher Informationen ist hierbei nicht nur eine rechtliche Verpflichtung, sondern auch entscheidend für den Erhalt einer positiven Reputation. Darüber hinaus ist zum anderen

jedoch zu berücksichtigen, dass bei der Verwendung von Daten aus unterschiedlichen Quellen Informationen entstehen können, die nicht immer im Interesse des Datenbereitstellers sind. So kann beispielsweise die Aufzeichnung der Fahrzeugpositionen und -geschwindigkeiten dazu dienen, einfach und schnell zu identifizieren, wo Engpässe im ÖV-Netz sind. In Verbindung mit den Informationen über zulässige Geschwindigkeiten ließe sich damit aber auch eine Erstellung von Bußgeldbescheiden wegen Geschwindigkeitsübertretung realisieren.

Daher spielen Datennutzungsrechte eine Schlüsselrolle in diesem Kontext. Es ist wichtig, transparente Richtlinien für die Erfassung, Speicherung und Nutzung von Daten festzulegen – insbesondere, wenn diese Daten Dritten zur Verfügung gestellt werden sollen.

Auch vor diesem Hintergrund ist es für die Verkehrsunternehmen wichtig, dass sie sich frühzeitig einen exklusiven Zugang zu allen Daten, die in ihrer Hoheit stehen, sichern. Dieser Aspekt ist bereits bei der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen und der Vergabe von Aufträgen zu berücksichtigen. Die Nutzung der Daten, die in Systemen bei den Verkehrsunternehmen entstehen und aufgezeichnet werden, hat zuerst und ausschließlich bei den Verkehrsunternehmen zu liegen. Die Weitergabe und Nutzungsmöglichkeiten der Daten durch Dritte sind nur auf diesem Wege kontrollierbar.

**Dirk Weißer**

*Betriebliche Digitalisierung: Dezentrale Systeme*

T 0163 57979-77

weisser@vdv.de

# Neue EU-Batterieverordnung 2023

Die neue EU-Batterieverordnung ersetzt die geltende Batterierichtlinie, sodass nur noch eine einzige Regelung den gesamten Lebenszyklus von Batterien abdeckt. Die neue VDV-Mitteilung 8003 „Besondere Vertragsbedingungen für Batterien von E-Bussen“ wird hilfreiche Hintergrundinformationen für die Umsetzung in Verkehrsunternehmen liefern.

## **Die neue EU-Batterieverordnung beinhaltet einige Verbesserungen für Verkehrsunternehmen**

Die Europäische Kommission hat am 28. Juli 2023 die neue Batterieverordnung der Union im Official Journal der EU veröffentlicht, die die alte Batterierichtlinie 2006/66/EG vom 6. September 2006 ersetzt und am 17. August 2023 in Kraft getreten ist. Nach einer Frist von sechs Monaten wird sie am 18. Februar 2024 in allen EU-Mitgliedstaaten gültig sein. Die EU-Batterieverordnung ist ein Eckpfeiler des European Green Deals und soll die Kreislaufwirtschaft, Ressourcennutzung und -effizienz sowie den Lebenszyklus von Batterien bezüglich Klimaneutralität und Umweltschutz verbessern.

Die neue EU-Batterieverordnung ersetzt die geltende Batterierichtlinie, sodass nur noch eine einzige Regelung den gesamten Lebenszyklus von Batterien abdeckt. Diese EU-Batterieverordnung stützt sich auf den strategischen Aktionsplan für Batterien (Strategic Action Plan on Batteries), den neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft (new Circular Economy Action Plan), die neue Industriestrategie für Europa (new Industrial Strategy for Europe) und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (Sustainable and Smart Mobility Strategy). Hintergrund für die dringende Erneuerung ist außerdem die ständig steigende Nachfrage nach neuen Batterieentwicklungen und Batterieproduktionsmethoden.

## **Wichtige Kernpunkte der neuen Batterieverordnung sind:**

- Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen, etwa Vorschriften für den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, Mindestrecyclatgehalt, Kriterien für die Leistung und Haltbarkeit sowie Sicherheitsparameter;
- Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen, etwa zur Speicherung von Informationen über Nachhaltigkeit und Daten über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer der Batterien;
- Bestimmungen zum End-of-Life-Management, etwa Anforderungen in Bezug auf die erweiterte Herstellerverantwortung, die Organisation der Sammlung von Altbatterien und die Zielsetzung dafür, Recyclingeffizienz und stoffliche Verwertung;
- Pflichten der Wirtschaftsakteure im Hinblick auf die Durchsetzung von Produktanforderungen und Systemen zur Erfüllung der Sorgfaltpflicht;

- elektronisches System für den Informationsaustausch und Schaffung des Batteriepasses;
- verpflichtende umweltorientierende Vergabe öffentlicher Aufträge;
- weitere Bestimmungen, die der Durchsetzung dienen sollen, Vorschriften zur Konformitätsbewertung, zur Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen, zur Marktüberwachung und zu wirtschaftlichen Instrumenten.

## **Wichtige Verbesserungen für Verkehrsunternehmen bei der Verwendung von Batterien in E-Bussen sind:**

- Einführung der Batterieart „Elektrofahrzeugbatterie“;
- klare und kundenorientierte Regelungen zur Rücknahme von gebrauchten und auch von defekten Batterien;
- Schaffung der rechtlichen Möglichkeit zur Umnutzung von gebrauchten Batterien, z. B. in stationären Batteriespeichern;
- mehr Transparenz in Bezug auf den technischen Zustand der Batterie durch die Einführung eines Batteriemanagementsystems;
- höhere Anforderungen an den Hersteller und Inverkehrbringer.

Die neu erstellte VDV-Mitteilung 8003 „Besondere Vertragsbedingungen für Batterien von E-Bussen“ soll eine wertvolle Hilfestellung zur Erstellung von unternehmensspezifischen Vertragsbedingungen und zur Durchsetzung von Forderungen gegenüber den Herstellern von E-Bussen bieten und enthält Informationen und Erklärungen zu Inhalten der rechtlichen Rahmenbedingungen.

Diese VDV-Mitteilung wird Anfang 2024 veröffentlicht werden.

## **Wolfgang Reitmeier**

*Elektromobilität, Betriebshöfe und Werkstätten*

M 0163 57979-39

reitmeier@vdv.de

# Ist ab 2030 nur noch die Zulassung von lokal emissionsfreien Stadtbussen möglich!?

Im Zusammenspiel von Euro 7/VII und den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten können bereits ab 2030 nur noch lokal emissionsfreie Stadtbusse neu zugelassen werden. Welche Folgen hat das?

Im Jahr 2023 beschäftigten zwei wichtige Gesetzesregelungen der Europäischen Union die ÖPNV-Branche: die Schadstoffnorm Euro 7/VII und die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertnormierung für schwere Nutzfahrzeuge.

## Schadstoffnorm Euro 7/VII

Am 10. November 2022 veröffentlichte die EU-Kommission ihren Gesetzesvorschlag zur neuen Schadstoffnorm Euro 7/VII. EU-Rat und EU-Parlament (mit seinen Ausschüssen TRAN, ITRE und ENVI) gaben in der 2. Jahreshälfte 2023 ihre Stellungnahmen diesbezüglich ab und erzielten am 18. Dezember 2023 eine vorläufige Einigung.

Während für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge die bisherigen Euro-6-Grenzwerte bestehen bleiben, ändert sich die Schadstoffnorm für Lkw und Busse. Für neue Typen von Bussen gilt die neue Schadstoffnorm 48 Monate und für die Zulassung neuer Busse 60 Monate nach Inkrafttreten, was sehr wahrscheinlich im Jahr 2024 zu erwarten ist. Somit wären Busse mit Euro-6-Motoren noch bis 2029 zulassungsfähig.

## CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertnormierung für schwere Nutzfahrzeuge

Am 14. Februar 2023 veröffentlichte die EU-Kommission ihren Gesetzesvorschlag zur CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertnormierung für schwere Nutzfahrzeuge. Gleichfalls verfassten hier EU-Rat und EU-Parlament jeweils eine eigene Position und einigten sich am 17. Januar 2024 auf finale Vorgaben. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der neu verkauften schweren Nutzfahrzeuge – ausgenommen Stadtbusse – müssen insgesamt ab 2030 um 45 Prozent, ab 2035 um 65 Prozent und ab 2040 um 90 Prozent gesenkt werden. Als Bezugsjahr dient hier 2019. Für Stadtbusse gilt eine gesonderte Regel. Ab dem Jahr 2030 müssen 90 Prozent und ab dem Jahr 2035 dann 100 Prozent der in den Markt gebrachten Fahrzeuge emissionsfrei sein. Um als Stadtbus als emissionsfrei zu gelten, gilt ein maximaler Ausstoß von 1 g CO<sub>2</sub>/Pkm, was ein klares Bekenntnis zum Wasserstoffverbrennungsmotor ist. Auch spielen erneuerbare und CO<sub>2</sub>-arme und CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe keine Rolle in den jeweiligen Betrachtungen. Zusätzlich soll die EU-Kommission bis 2027 untersuchen, ob das Gesetz seine Ziele erreicht hat. Darüber hinaus wird die EU-Kommission eine Ausweitung des Anwendungsbereichs auf kleine Lkws/Lieferwagen prüfen.

Gleichfalls soll sie eine Methodologie vorschlagen, wie schwere Nutzfahrzeuge registriert werden können, die ausnahmslos mit CO<sub>2</sub>-neutralen Flüssigkraftstoffen fahren.

## Auswirkungen beider Gesetzesregelungen

Mit Blick auf beide Regelungen stellt sich die Frage, auch wenn zwischen 2030 und 2035 noch 10 Prozent nicht emissionsfreie Stadtbusse neu zugelassen werden dürfen, ob es diese Fahrzeuge dann am Markt überhaupt gibt! Denn die Vertreter der Hersteller haben bereits bekundet, dass es im Stadtbus keinen Euro-7-Motor mehr geben wird.

## Folgen der Emissionsfreiheit

Unabhängig davon, wie die Umstellung des Systems Bus (Betriebshöfe, Werkstätten, Energieversorgung und Fahrzeuge) innerhalb der Frist bis 2035 gelingen kann und welche immensen finanziellen Aufwendungen auf die Verkehrsunternehmen zukommen, ist bisher ein Punkt stets vernachlässigt worden: die Einbindung kommunaler Verkehrsunternehmen in den Bevölkerungsschutz!

Treten alle Regelungen fristgerecht so in Kraft, dann stünden durch den Verzicht auf Euro-7-Motoren in Stadtbussen ab 2045 keine Fahrzeuge mehr für diese Aufgabe zur Verfügung! Und ohne flüssigkraftstoffbetriebene Busse wird es auch die entsprechende notstromabgesicherte Betankungsinfrastruktur nicht mehr geben. Aufgaben wie Notverkehre, Evakuierungen, die Bereitstellung als beheizte Unterbringungsräume oder die Versorgung von Einsatzfahrzeugen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben. In Städten, die bereits heute nur noch emissionsfreie Busse in Betrieb nehmen, liegt dieser Zeitpunkt natürlich näher.

Der VDV wird auch zukünftig den Dialog mit Politik und Anwendern stärken, um so seine Mitgliedsunternehmen bei der Umsetzung der gesetzlich gegebenen Rahmen zu unterstützen.

**Daniel Busse**

*Kraftfahrwesen*

T 0221 57979-192

busse@vdv.de

# Aus- und Neubau städtischen Schienenverkehrs – ein Anachronismus?

Der Aus- und Neubau städtischer Schienenverkehrssysteme kommt nur langsam voran. Kurzfristige Interessen und nicht sachbezogene Argumente prägen die Diskussion.

Aktuell wird gerne über die Dringlichkeit einer Änderung des Mobilitätsverhaltens gesprochen („Verkehrswende“). Die städtischen Schienenverkehrsmittel sollen dabei in großen Städten eine entscheidende Rolle spielen, bieten sie doch eine hohe Leistungsfähigkeit und gute Transportqualität. Je nach nötiger Leistungsfähigkeit können diese Systeme als Straßenbahn, Stadtbahn oder U-Bahn ausgeführt werden. Welches System ausgewählt wird, hängt von der schon erwähnten und im Einzelfall geforderten Leistungsfähigkeit ab. Gegenüber dem Bus ist die Beförderungskapazität einer Straßenbahn doppelt bis dreimal so hoch, Stadtbahnen und U-Bahnen schaffen auf unabhängigen Bahnkörper auch fünf- bis achtmal größere Kapazitäten. Die scheinbare Inflexibilität schienengebundener Systeme wandelt sich an dieser Stelle in Vorteile um.

## Mangelnder politischer Wille?

In den letzten Jahren wurden verschiedene Projekte initiiert, um in Städten ohne städtischen Bahnverkehr (wieder) eine Straßen- oder Stadtbahn aufzubauen. In Wiesbaden und Tübingen wurden dazu Bürgerentscheide durchgeführt, die letztlich gegen die Bahnprojekte ausfielen. Ins Feld geführt wurden vor allem kurzfristige Auswirkungen, die systematischen (langfristigen) Vorteile spielten kaum eine Rolle. An dieser Stelle ist die Politik gefordert, die Partikularinteressen auszutarieren und den langfristigen Nutzen herauszuarbeiten. Bürgerentscheide delegieren politische Verantwortung nur, Beteiligungsquoten zwischen 40 und 45 Prozent der Stimmberechtigten zeigen mangelnden Ernst. Hier ist wieder die „schweigende Mehrheit“, die den Bürgerwillen nicht erkennen lässt. Es ist deutlich einfacher, eine solche Entscheidung als Argument für oder gegen etwas zu verwenden, als sich einer umfangreichen Bürgerbeteiligung zu stellen. In Kiel wurde der Weg intensiver Beteiligung gewählt: Neben entsprechenden Informationen im Netz gab es auch eine intensive Kommunikation vor Ort, in der Bürger:innen ihre Sorgen und Bedenken äußern und diskutieren konnten. Hinzu kam die breite Unterstützung seitens der Politik, dieses langfristige Projekt anzugehen.

## Ursachen und Argumente:

Wird genauer auf die Ablehnungsgründe von Schienenprojekten geschaut, entdeckt man oft Polemik und Kurzsichtigkeit. Sicher ist

es unangenehm, wenn Baumaßnahmen vor der Haustür stattfinden oder Betriebe stören. Der langfristige Nutzen wird dabei gerne ausgeblendet.

## Andere Baustellen:

Wie eingangs erwähnt, entscheidet die Leistungsfähigkeit über die Systemwahl. Ab einer Kapazität von mehr als 8000 Personen pro Richtung und Stunde heißt hier die Lösung „unabhängiger Verkehr“. Sobald die Taktzeiten in den unteren Minutenbereich rutschen, wird ansonsten der Betrieb instabil. Zudem bedeuten geringe Taktzeiten, dass sich alle Verkehrsteilnehmer:innen gegenseitig behindern. Eine Ampelbevorrechtigung bei der Bahn bedeutet bei einem Zwei-Minuten-Takt, dass kaum noch kreuzender Verkehr von Fußgängerinnen und Fußgängern, Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern und MIV möglich ist. Vormelde- und Freiwerdezeiten überschneiden sich, sodass die Ampel für die Bahn fast auf Dauergrün gehen muss, um die Bevorrechtigung einzuhalten. In diesem Sinne haben U-Bahn-Projekte weiterhin ihre Berechtigung, wie Hamburg, Frankfurt und München zeigen. Ohne einen Ausbau dieser Systeme ist ein leistungsfähiger ÖPNV nicht zu erreichen. Dies ist demnach keine Frage der Ideologie, sondern das Bestreben, den ÖPNV leistungsfähig zu gestalten.

Leider gehen dichte Takte an der Oberfläche auch mit vielen z. T. tödlichen Unfällen einher, die bei einer unabhängigen Führung der Bahn nicht geschehen. Auch die Betriebsführung wird einfacher und stabiler. Durch längere Züge können die Takte im sinnvollen Bereich gehalten werden und auch die Haltestellenzeiten bleiben im erträglichen Bereich. Wenn das Ein- und Aussteigen bis zu einer Minute dauert, ist ein Zwei-Minuten-Takt Illusion.

Und die „Alternative“ Bus Rapid Transit: Dieser benötigt ebenfalls unabhängige Fahrbahnen, die Kunstbauten (Brücken, Tunnel etc.) erzwingen. Da Busse deutlich kürzer als eine Straßen- oder Stadtbahn sind, ist hier eine Leistungssteigerung sehr begrenzt. Auch das ist ein Ergebnis der Untersuchungen, die in Kiel angestellt wurden.

## Christoph Hessel

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

# Verkehrswende, demografischer Wandel und Energieeffizienz: im Neustart der deutschen Klimapolitik

Die bestehenden Aufgaben der Verkehrswende, des demografischen Wandels und der Energieeffizienz müssen unter immer komplexeren Rahmenbedingungen realisiert werden. Der Ausschuss für Elektrische Energieanlagen (AEE) stellt sich der daraus resultierenden Herausforderung, während der Ausweitung des ÖV-Angebotes nachhaltige Lösungen für Energieeffizienz zu schaffen und Fachpersonal auszubilden.

Die aktuellen Arbeiten des AEE werden von drei aktuellen Themen erheblich beeinflusst:

- politischer Wandel auf deutsch-europäischer Ebene
- Steigerung der Energieeffizienz
- demografischer Wandel

## Politischer Wandel

2023 war das 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: Strom-/Gaspreisbremsengesetze, Energiefinanzierungsgesetz (EnFG), „De-minimis“ und Energieeffizienzgesetz (EnEfG) sind nur einige Beispiele. Die Forderungen nach Energieeinsparungen und Energiemanagementsystemen sind neben Deutschlandticket, Finanzierung und THG-Quoten weitere Themen aus dem Jahr 2023.

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

Unter anderem hat dieses Arbeitsteam den zuständigen Entscheidungsgremien Vorschläge unterbreitet, wie die Folgen der neuen Gesetzgebungen für die Verkehrsunternehmen so weit wie möglich abgemildert werden können.

Mit dem VDV-Europabüro in Brüssel wurden auf europäischer Ebene im Rahmen des Programms „Fit for 55“ Ausnahmemöglichkeiten für die Befreiung von Verkehrsunternehmen von den Energieeinsparzielen erwirkt, die von der Bundesregierung im EnEfG leider nicht umgesetzt wurden.

## Steigerung der Energieeffizienz

Die Vorgaben der Bundesregierung zur Energieeinsparung haben großen Einfluss auf die VDV-Mitgliedsunternehmen. Die vom Verwaltungsrat

„Tram“ gebildete Arbeitsgruppe „Energieeffizienz“ hat im Jahr 2023 eine VDV-Schrift zu Energieeffizienzmaßnahmen in dem System aus Straßenbahnfahrzeugen und elektrischen Energieanlagen erstellt. Ebenfalls wurden in dem Positionspapier „Alternative Kraftstoffe“ eine Well-to-Wheel- und Kostenbetrachtung für verschiedene Antriebssysteme erstellt. Ein zusammenfassender Artikel der beiden Positionspapiere und der VDV-Schrift wurde in einer Fachzeitschrift veröffentlicht. Damit unterstützen die im VDV organisierten Verkehrsunternehmen in einem erheblichen Maß das Ziel der Bundesregierung, Energie einzusparen.

## Demografischer Wandel

Bis 2030 werden ca. 40 Prozent der jetzigen Fachleute in den Verkehrsunternehmen in den Ruhestand gehen. Um Wissen von Expertinnen und Experten zu teilen und Fachkräfte weiterzubilden, bietet der AEE – speziell für Mitarbeiter:innen in den elektrotechnischen Bereichen der Verkehrsunternehmen – schon seit Jahren neben den VDV-Schriften Weiterbildungsmöglichkeiten in Form von Fachtagungen, Seminaren und Meisterfachgesprächen an.

Der AEE wird ab Herbst 2024 unter dem Dach der VDV-Akademie auch Oberleitungsmonteur und -monteurinnen für Straßen- und Stadtbahnen ausbilden, die dringend benötigt werden, um den elektrischen Fahrbetrieb im Rahmen der Verkehrswende zu erweitern. Ab 2025 kommen weitere Lehrgänge im technischen Bereich hinzu.

## Dr. Marcel Manheller

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

# CSR, ESG und Nachhaltigkeitsberichterstattung in Unternehmen: Was war, was ist, was kommt?

CSR (Corporate Social Responsibility) bezieht sich auf die Verantwortung eines Unternehmens gegenüber der Gesellschaft. ESG hingegen ist die Abkürzung für Environmental (Umwelt), Social (Soziales) und Governance (Unternehmensführung) und bildet ein Rahmenwerk, das zur Messung der nicht finanziellen Leistung eines Unternehmens verwendet wird.

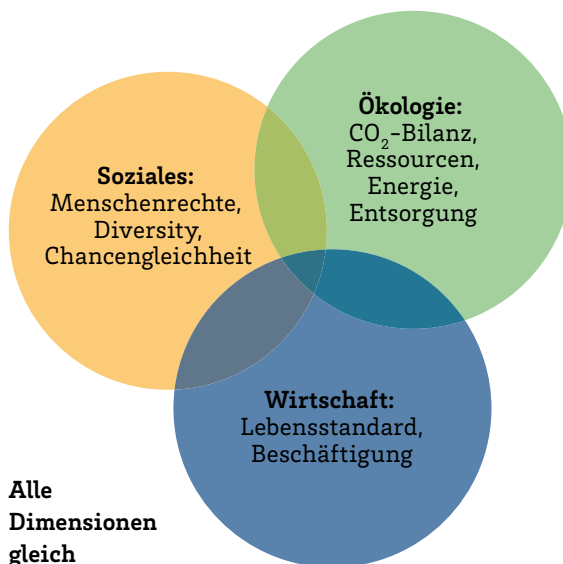
## Sowohl ESG- als auch CSR-Aspekte

spielen eine wichtige Rolle in der nachhaltigen Berichterstattung, die beides beinhaltet. Die Bezeichnung Corporate Social Responsibility oder auch unternehmerische Nachhaltigkeitsverantwortung wird bereits seit einigen Jahrzehnten verwendet, um das Engagement von Unternehmen für soziale und ökologische Belange zu beschreiben. Das Bewusstsein für Nachhaltigkeit und die Verantwortung von (Verkehrs-)Unternehmen haben sich in den letzten Jahren stark weiterentwickelt, was zu einer verstärkten – zum Teil jedoch auch kontroversen – Diskussion über die Umsetzung von Corporate Social Responsibility geführt hat.

## ESG-Faktoren

sind grundlegende Kriterien, die bei der Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung eines Unternehmens berücksichtigt werden:

## Unternehmensverantwortung



## Nachhaltige Berichterstattung

verpflichtet Unternehmen dazu, ihre Initiativen im Bereich des Nachhaltigkeitsmanagements zu kommunizieren und offenzulegen. Nachhaltiges Engagement ist in den Verkehrsunternehmen mannigfaltig vorhanden, wie viele Best-Practice-Beispiele aus der Branche zeigen.

## Gesetzgeberische Regulatorik: Europa und Deutschland

Die Anforderungen an eine angemessene Governance haben in vielen Bereichen durch Direktive und Regularien jedoch deutlich zugenommen und stellen die Unternehmen vor vielfältige Herausforderungen.

Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD; Richtlinie (EU) 2022/2464) und die Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) sind hierbei zwei sehr relevante separate europäische Richtlinien, die jedoch eng miteinander verbunden sind: Der Zusammenhang zwischen den beiden Richtlinien besteht darin, dass die CSRD die allgemeinen Nachhaltigkeitsziele eines Unternehmens festlegt, während die CSDDD, bekannt auch unter dem Namen EU-Lieferkettengesetz, spezifische Anforderungen für die Einhaltung von Menschenrechtsstandards in den Lieferketten eines Unternehmens festlegt. Beide Richtlinien zielen darauf ab, Unternehmen dazu zu verpflichten, ethische und nachhaltige Geschäftspraktiken zu implementieren und sicherzustellen, dass ihre Aktivitäten keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt oder die Gesellschaft haben.

## Bisherige NFRD abgelöst

Die bisherige Non-Financial Reporting Directive (NFRD) wurde von der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) abgelöst, um die Berichterstattung über nicht finanzielle Aspekte von Unternehmen zu verbessern und zu stärken. Die NFRD hatte einige Schwächen, darunter unzureichende Transparenz, mangelnde Vergleichbarkeit der Berichte zwischen Unternehmen und eine begrenzte Reichweite in Bezug auf die Art von Unternehmen, die berichten mussten.

Die CSRD wurde eingeführt, um diese Mängel zu beheben und sicherzustellen, dass Unternehmen umfassendere und standardisierte Berichte über ihre Nachhaltigkeitsleistung erstellen. Sie erweitert den Anwendungsbereich auf mehr Unternehmen und legt strengere Anforderungen an die Offenlegung nicht finanzieller Informationen fest. Hierdurch soll die Vergleichbarkeit und Qualität der Berichte verbessert werden und es soll Investoren, Verbraucherinnen und Verbrauchern und anderen

Interessengruppen ermöglicht werden, fundierte Entscheidungen zu treffen, um die Nachhaltigkeitsleistung von Unternehmen besser bewerten zu können.

Insgesamt zielt die CSRD darauf ab, die Transparenz und Rechenschaftspflicht von Unternehmen in Bezug auf ihre sozialen, Umwelt- und Governance-Aspekte zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Geschäftspraktiken zu leisten.

### **European Sustainability Reporting Standards (ESRS) – aktueller Stand**

Die ESRS bestimmen die konkrete Ausgestaltung der Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung nach der CSRD. Die Standards zum Set 1 der ESRS (Delegierte Verordnung (EU) 2023/2772) wurden am 22.12.2023 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und beinhalten die beiden allgemeinen Standards ESRS 1 und 2 sowie Umwelt-, Sozial- und Governancestandards. Diese Fassung ist für alle in der EU ab 2024 zur Nachhaltigkeitsberichterstattung verpflichteten Unternehmen verbindlich zu beachten, wobei die Umsetzung der CSRD ins HGB noch aussteht, was formal bis zum 06.07.2024 zu erfolgen hat.

### **CSDDD – aktueller Stand „EU-Lieferkettengesetz“**

Seit 2020 steht die Erarbeitung eines EU-Lieferkettengesetzes auf der Agenda der EU-Kommission. Am 15. März 2024 haben die EU-Mitgliedsstaaten nun der politisch hart umkämpften Richtlinie zugestimmt. Insbesondere wurde in dem nun vorliegenden Kompromisstext der Anwenderbereich reduziert. Eine Abstimmung des EU-Rats und des EU-Parlaments über die Regelungen steht derzeit noch aus, soll aber noch vor den Europawahlen im Juni 2024 erfolgen. Mit einer Veröffentlichung der CSDDD im europäischen Amtsblatt könnte noch im Mai 2024 gerechnet werden und würde dann 20 Tage nach der Veröffentlichung in Kraft treten. Innerhalb von zwei Jahre nach Inkrafttreten müssten die EU-Mitgliedsstaaten die Richtlinie dann in nationales Recht umsetzen. Dies dürfte in Deutschland vrs. eine Überarbeitung des LkSG erforderlich machen.

### **Ein Jahr deutsches Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) – Aktuelles**

Das Gesetz legt die Anforderungen an Unternehmen fest, um menschenrechtliche Sorgfaltspflichten in ihren Lieferketten zu gewährleisten. Es fordert von Unternehmen, dass sie Risiken für Menschenrechtsverletzungen in ihren Lieferketten identifizieren, verhindern und beheben. Der Anwenderkreis ist seit dem 01.01.2024 größer geworden und erfasst nun auch Unternehmen mit 1000 Beschäftigten (der VDV hat dazu bereits vielfach berichtet).

Das für die Durchsetzung zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) hat im vergangenen Jahr auf seiner Internetseite

zahlreiche Handreichungen veröffentlicht, die Unternehmen bei der Umsetzung des Gesetzes unterstützen sollen.

### **Hilfestellungen und Unterstützungsangebote des VDV**

Summa summarum stehen große Veränderungen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung an, die weitreichend sind und neue Herausforderungen auch für die VDV-Mitgliedsunternehmen darstellen.

Mit diversen Stellungnahmen zu verschiedenen EU-Konsultationen hat der VDV sich 2023 u. a. dafür starkgemacht, dass es insbesondere für KMU nicht zu einer überbordenden Bürokratie kommt. So sind in dem Standard-ESRS 1 Übergangserleichterungen aufgeführt, die insbesondere Unternehmen mit nicht mehr als 750 Beschäftigten deutliche Erleichterungen in den ersten Anwendungsjahren einräumen. Dennoch dürften die verbleibenden Angabepflichten auch für Unternehmen dieser Größenordnung zunächst eine große Herausforderung darstellen.

Gemeinsam mit dem Unterausschuss Nachhaltigkeit wurden daher diverse Unterstützungsangebote in Form von Webinaren zum LkSG und zur CSRD, Lehrgängen und Leitfäden realisiert bzw. auf den Weg gebracht:

- Diverse Webinare zu LkSG, CSRD und Energieeffizienzgesetz im Frühjahr 2023/2024
- Leitfaden zur Nutzung von Ökostrom – Version 2.0 (VDV-Mitteilung 1102/2023)
- Leitfaden zum deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) (VDV-Mitteilung 9073/2023)
- Leitfaden Nachhaltigkeitsberichterstattung nach DNK unter Einbezug der CSRD (Veröffentlichung Mai 2024 geplant)
- Fortbildungsmodule für Nachhaltigkeitsbeauftragte (das Angebot der VDV-Akademie wird vrs. im Herbst 2024 zur Verfügung stehen)
- VDV-Fachkongress „Wissen schafft nachhaltigen Vorteil“ am 4./5. Juni 2023 in Offenbach

Nachhaltig begleiten wir Sie gerne auch 2024 und stellen uns den diversen Herausforderungen mit weiteren Unterstützungsangeboten.

Fragen beantwortet Ihnen gerne Britta Mas, zuständig für Nachhaltigkeitsfragen im VDV.

### **Britta Mas**

*Fachbereichsleiterin Nachhaltigkeit*

T 0221 57979-147

mas@vdv.de



# Wissen und Weiterbildung für die Branche

Wissensaustausch und Weiterbildung werden in den nächsten Jahren eine noch größere Rolle bei der Gewinnung und Bindung von Fach- und Arbeitskräften einnehmen. Mit KnowHow@ÖV gibt es bereits eine zentrale Wissensplattform für die Branche. Mit der Verknüpfung mit dem Mobilitätsnetzwerk Bildung wird das Angebot ausgeweitet und um Weiterbildungsangebote und Wissensaustausch erweitert.

Suchen Sie in Ihrem Arbeitsalltag oft nach passenden branchenspezifischen Informationen? Dann schauen Sie doch mal auf [knowhow.vdv.de](https://knowhow.vdv.de) vorbei.

KnowHow@ÖV ist die Wissensplattform für die Branche und sie erfreut sich auch im vierten Jahr ihres Bestehens wachsender Beliebtheit. Das zeigen nicht nur die stetig wachsenden Nutzendenzahlen, sondern auch die kontinuierliche Erweiterung des Angebots.

## Das Angebot von KnowHow@ÖV im Überblick

Die VDV-Akademie bietet Ihnen auf der KnowHow-Plattform Zugang zu über 550 VDV-Schriften und VDV-Mitteilungen. Dabei reichen die Themen von A wie „Abfertigungsverfahren im Eisenbahn-Personenverkehr“ bis Z wie „Zukunftsorientierte und nachhaltige Aus- und Weiterbildung des Fahr- und Betriebspersonals in ÖPNV-Fahrschulen“.

Allein im Jahr 2023 haben die Nutzerinnen und Nutzer 50 000 Mal auf KnowHow@ÖV auf VDV-Dokumente zugegriffen.

Positionspapiere, Factsheets und wissenschaftliche Studien ergänzen zunehmend das Angebot von KnowHow@ÖV. Schlagworte und Definitionen helfen auch Neu- und Quereinsteigenden, sich in der Welt des öffentlichen Verkehrs zurechtzufinden. Digitale Lernnuggets runden das Angebot ab.

## Netzwerke für besseren Wissensaustausch

Ab diesem Jahr wird KnowHow@ÖV noch besser mit Lernangeboten und digitalen Netzwerken verknüpft, um das Lernen und Informieren on the job zu verbessern.

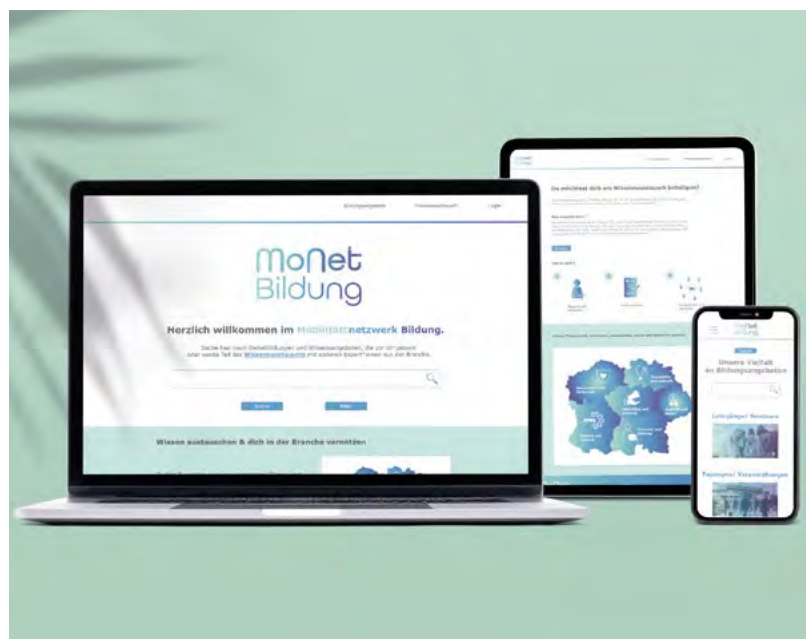
Denn Wissen und Weiterbildung werden in den nächsten Jahren noch stärker als bisher eine Schlüsselrolle in der Gewinnung und Bindung von Fach- und Arbeitskräften einnehmen. Deshalb ist es so wichtig, dass sich Mitarbeitende in Verkehrsunternehmen und Personalabteilungen sowie Führungskräfte schnell einen Überblick über neue Wissens- und Weiterbildungsangebote verschaffen können. Im Mobilitätsnetzwerk Bildung wird die Suche zum Kinderspiel.

Außerdem fördert das Mobilitätsnetzwerk Bildung den fachlichen Austausch. Im digitalen Wissensaustausch können sich Interessierte mit Fachkolleginnen und -kollegen austauschen und Good-Practice-Beispiele mit der Community teilen.

Die Entwicklung dieses neuen Angebots erfolgt im Projekt NetÖV – Vernetzung von digitalen Wissens- und Lernplattformen zur personalisierten Weiterbildung und zum kooperativen Wissensaustausch in der Mobilitätsbranche und wird durch die Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung und des Bundesinstituts für Berufsbildung im Rahmen des Innovationswettbewerbs INVITE ermöglicht.

Das Mobilitätsnetzwerk Bildung steht ab September 2024 allen Interessierten zu Verfügung.

Unternehmen, die sich schon vorab informieren wollen, können unter [info@netoev.de](mailto:info@netoev.de) Kontakt zum Projektteam aufnehmen.



## Stefanie Menke

Projektleiterin NetÖV, VDV-Akademie

T 0221 57979-167

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

# Betriebliche Integration automatisierter Busse in den ÖV – das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI (Update)

Automatisierter fahrerloser Busbetrieb benötigt eine Integration der Fahrzeuge in die Steuerungssysteme des ÖV. Das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI hat ein Referenzmodell dafür erarbeitet und wird ausgewählte Schnittstellen praktisch erproben.

## Automatisiertes Fahren im Kontext des ÖV

Der automatisierte Betrieb von Bussen trägt zur Automatisierung und Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs bei, die benötigt werden, um den Herausforderungen des demografischen Wandels und der Mobilitätswende gerecht zu werden. Trotz rasanter Fortschritte befindet sich die Technologie des hoch automatisierten Fahrens im Straßenverkehr derzeit noch in der Entwicklung. Daher hatten bisher die meisten Projekte im öffentlichen Verkehr Versuchscharakter, insbesondere gibt es 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 bedarfsgetriebene Verkehre mit relativ kleinen Gefäßen.

## Integration in den ÖV

Damit wird ein anderer Aspekt immer wichtiger: Neben der direkten technischen Fahrzeugsteuerung hat das Fahrpersonal im öffentlichen Personenverkehr zwei wesentliche Integrationsaufgaben:

- Fahrer:innen kennen den aktuell zu fahrenden Fahrplan (Linienfahrweg oder dynamische bestimmte Route im Bedarfsverkehr) und setzen diesen um. Sie sind also das Bindeglied zwischen der Betriebsplanung und -steuerung und dem eigentlichen Fahrgeschehen.
- Fahrer:innen sind erste Ansprechpartner:innen für die Fahrgäste im Fahrzeug für einfache Fragen wie: „Fahren Sie zum Marktplatz?“, aber auch für die Fahrgastbetreuung in Unfall- und Notsituationen.

Entsprechend lautet die Kernfrage:

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

## Das Projekt ÖV-LeitmotiF-KI

Diese Frage ist Hauptgegenstand des seit 2022 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten und vom VDV koordinierten Projektes, das 2024 abgeschlossen werden wird. Projektpartner sind ESE (Engineering und

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

## Projektstand und Ergebnisse

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. Diese Teilergebnisse stießen auf sehr großes Interesse in der Branche und wurden deshalb schon während der Projektlaufzeit anderen Projekten zum automatisierten Fahren im ÖV zur Verfügung gestellt (s. <https://www.vdv.de/leitmotif-ki.aspx>).

Eine Auswahl der Schnittstellen des Referenzmodells wurde auf Grundlage und als zukünftige Erweiterung der VDV-Schrift 435 (IoM, Internet of Mobility) spezifiziert. Davon profitieren die Leitssysteme auch schon im konventionellen Betrieb mit Fahrpersonal, da so die bisherige Lücke bei der Übertragung sog. dispositiver Maßnahmen zwischen Leitstelle und Fahrzeug geschlossen wird und damit erstmals ein offener Standard für eine funktional vollständige ITCS-Luftschnittstelle entsteht. Derzeit werden diese Schnittstellen prototypisch implementiert und 2024 im Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg (TAF BW) validiert. Parallel wurden Möglichkeiten für den Einsatz künstlicher Intelligenz (KI) identifiziert, insbesondere in Anwendungsfällen aus dem Bereich der Überwachung und des Störungsmanagements automatisierter Fahrzeuge. Entsprechende praktische Tests sind ebenfalls geplant.

Ein weiterer Projektschwerpunkt ist die funktionale Sicherheit der Steuerungssysteme für den öffentlichen Verkehr mit automatisierten Fahrzeugen. Dafür wurde das Referenzmodell mit bewährten Methoden aus der Sicherheitsbetrachtung von Bahnsystemen bewertet (z. B. VDV-Schriften 161 und 336). Daraus werden derzeit das funktionale und das technische Sicherheitskonzept sowie ein Zulassungskonzept entwickelt.

## Dr. Claus Dohmen

*Betriebliche Digitalisierung, Zentrale Systeme*

T 0221 57979-135

dohmen@vdv.de

# Auf dem Weg zum ITCS 2030

Das Intermodal Transport Control System (ITCS) ist das zentrale Steuerungsinstrument des öffentlichen Personenverkehrs. Ein neuer Architekturansatz macht es fit für die Zukunft und hilft, aktuelle Probleme zu lösen.

## ITCS gestern und heute

Das ITCS hat sich seit den Anfängen als RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem) in den 1970er-Jahren zum zentralen Steuerungsinstrument des ÖPNV entwickelt. Die Aufgaben sind kontinuierlich gewachsen: Zur innerbetrieblichen Kommunikation und Situationserfassung kam bald die aktive Verkehrssteuerung hinzu. Später wurde die Echtzeit-Fahrgastinformation eine zentrale Aufgabe – in vielen Fällen war dies sogar die wesentliche Motivation für die Einführung eines ITCS.

Und die Anforderungen an das ITCS wachsen weiter: Elektrische Busse erfordern ein Reichweiten- und Lademanagement, Linienverkehre werden durch Bedarfsverkehre ergänzt und schließlich bringen automatisierte Fahrzeuge neue Formen der Verkehrssteuerung und Fahrgastkommunikation in die Leitstellen und Bordsysteme des ITCS.

So ist das ITCS bereits heute ein unverzichtbarer Baustein für die Bereitstellung eines leistungsfähigen und qualitativ hochwertigen ÖV. Diese Bedeutung wird weiter zunehmen, zum einen aufgrund der o.g. neuen funktionalen Anforderungen, zum anderen aber angesichts der aus Klimaschutzgründen notwendigen Verkehrswende und der damit zwangsläufig steigenden Verkehrsleistung im ÖV.

## Neue Herausforderungen und alte Probleme

Dies geschieht vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der in den kommenden Jahren zu einem starken Fachkräftemangel auch im ÖV führen wird. Dieser Mangel betrifft neben dem Fahrpersonal auch die Mitarbeiter:innen in den Leitstellen sowie die Systemarchitekten und -architektinnen und Systembetreuer:innen des ITCS in Zentrale und Fahrzeugen.

Daher sind Automatisierung und Standardisierung bei Einführung und Betrieb von ITCS zwingend notwendig, um sicherzustellen, dass der ÖV leistungsfähiger Teil der Lösung ist und bleibt. Bis in die jüngste Vergangenheit hinein wurden ITCS als monolithische Systeme von einem einzigen Hersteller geliefert. Die Erfahrungen damit sind in jeder Hinsicht schlecht: mangelnde funktionale Qualität und Stabilität, hohe Kosten in Anschaffung, Wartung und Weiterentwicklung, hoher Aufwand in Projektdurchführung und Betrieb.

## Eine neue Architektur

Abhilfe schafft die Anwendung der Architekturkonzept des „Internet of Mobility“ (IoM) gemäß

VDV-Schrift 435 auf das ITCS: Die funktionalen Module sind über offene, standardisierte Schnittstellen und einen zentralen Datenbroker lose gekoppelt. Im Broker stehen dazu alle betrieblichen Daten jederzeit offen für die Weiterverarbeitung durch andere Module zur Verfügung.

Die einzelnen Module können und sollten in einem solchen System von verschiedenen Herstellern kommen. Auch der parallele Betrieb gleichartiger Komponenten von verschiedenen Herstellern kann sinnvoll sein, z. B. Fahrzeug-Bordrechner verschiedener Hersteller unter einer Leitstelle. Dies verhindert zum einen nachteilige Abhängigkeiten von einem einzigen Hersteller (sog. Vendor-Lock-in), zum anderen werden so flexible Migrationsstrategien möglich, die kosten- und risikointensive „Big-Bang-Szenarien“ bei Systemeinführung und Update vermeiden.

So können im Laufe der Zeit Komponenten ausgetauscht und ergänzt werden und das System kann ständig aktualisiert, verbessert und an geänderte Anforderungen angepasst werden. Dabei besteht keine technische und/oder kommerzielle Abhängigkeit mehr von den Herstellern der datenerzeugenden Systeme.

## Die VDV-Mitteilung 7057

Der Unterausschuss itcs im Ausschuss für Telematik und Informationssysteme (ATI) hat diese Thematik aufgearbeitet und im Mai 2023 dazu die VDV-Mitteilung 7057 „Auf dem Weg zum itcs 2030“ veröffentlicht.

Diese Mitteilung wendet sich an Mitarbeiter:innen in Verkehrsunternehmen, die vor dem Hintergrund der o. g. Herausforderungen eine Perspektive und Strategie für das hauseigene ITCS entwerfen und umsetzen wollen.

Sie enthält Anregungen und ist ein Leitfaden für (a) die Analyse der eigenen aktuellen Situation in Bezug auf das ITCS, (b) die Strukturierung der aktuellen und zukünftigen Anforderungen und (c) die Entwicklung einer eigenen Perspektive und Strategie für das ITCS 2030.

## Dr. Claus Dohmen

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

# UpTrain: Endspurt für das Projekt der VDV-Akademie

Seit 2020 läuft das bisher größte Projekt der VDV-Akademie: Das InnoVET-Projekt UpTrain. Noch bis November 2024 werden im Rahmen des Projekts neue Fortbildungen und innovative Bildungskonzepte erprobt.

Die größte Herausforderung der Branche der nächsten Jahre wird das Gewinnen und Binden von (qualifiziertem) Personal sein. Hier setzte UpTrain an: Das übergeordnete Ziel des Projekts ist die Gewährleistung von attraktiven und anschlussfähigen Fachkarrieren in der Branche.

## Gemeinsam für die Branche

Mitstreitende sind 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 wird UpTrain vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Innovationswettbewerbs InnoVET.

## Neue Fortbildungen

In dem Projekt wurden zwei neue gewerblich-technische Fortbildungen mit IHK-Abschluss entwickelt und erprobt: der geprüfte Berufsspezialist/die geprüfte Berufsspezialistin für Elektronik Mobilität und der Master Professional in Technologischen Innovationsstrategien Mobilität\*. Der Berufsspezialist/die Berufsspezialistin bildet mit drei Wahlmodulen die klassischen technischen Fachbereiche Kraftomnibusse, Schienenfahrzeuge oder Leit- und Sicherungstechnik ab. Die Fortbildung ist auf der Stufe 1 konzipiert, zwischen Berufsausbildung und Meister:in oder Techniker:in. Darüber angesiedelt ist die Fortbildung auf Masterniveau. Sie vermittelt Inhalte zu technischen Innovationen und Handlungskompetenzen auf strategischer Unternehmensebene.

## Transfer und Verstetigung der Fortbildungen

Die Fortbildung zum Geprüften Berufsspezialisten/zur geprüften Berufsspezialistin wurde innerhalb der Projektlaufzeit zweimal durchgeführt, sodass hier ausreichend Evaluationsergebnisse vorliegen und bereits Anpassungen vorgenommen werden. Diese Fortbildung soll bereits kurz nach

Projektende, d. h. Anfang 2025, wieder angeboten werden. Die Erprobung der Masterfortbildung endet voraussichtlich mit den IHK-Prüfungen im Spätsommer/Herbst 2024. Sobald die abschließenden Evaluationsergebnisse vorliegen, soll die Fortbildung modularisiert und angepasst werden.

## Beratung

Begleitend zu den Fortbildungen wurde eine Bildungsberatung für die Teilnehmenden erprobt. Das Angebot unterstützte die Teilnehmenden individuell in ihrer Orientierung und Entscheidungsfindung zu beruflichen Perspektiven und Entwicklungsmöglichkeiten, indem z. B. mögliche Karrierewege sichtbar gemacht wurden. Die Beratung erfolgte durch eine Vertretung des Verkehrsunternehmens des Teilnehmenden und den Bildungsberater der VDV-Akademie. Ein weiteres Beratungsinstrument wird der Workshop „Karrierewege in Verkehrsunternehmen“ sein. Unternehmensinterne Karrierewege werden erarbeitet und als Instrument für die Rekrutierung oder die Personalentwicklung eingesetzt werden.

## Ausblick

Alle Ergebnisse und Produkte werden in einem Leitfaden festgehalten, der abschließend der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen wird. Da viele der entwickelten Produkte und Instrumente aus dem Forschungsprojekt über die Projektlaufzeit hinaus bestehen bleiben sollen, steht das Jahr 2024 ganz im Zeichen der langfristigen Implementierung und Überführung in den Geschäftsbetrieb der VDV-Akademie.

Wir danken allen Verbundpartnern und Unterstützerinnen und Unterstützern der letzten Jahre für ihr Vertrauen und ihr Engagement ganz herzlich!

\*Titel unter Vorbehalt.

## Britta Robels

*UpTrain, Projektleitung*

M 0175 3710430

robels@vdv.de

# Know-how und das nicht zu knApp!



Die VDV  
VerbandsApp

Nachrichten  
Veranstaltungen  
Fachwissen



Landesgruppe Nord

**Dr. Joachim Schack**

Landesgruppe Niedersachsen/Bremen

**Dr. Holger Kloth | Dr. Ulf Keller**

Landesgruppe Nordrhein-Westfalen

**Volker Wentz**

Landesgruppe Ost

**Werner Faber**

Landesgruppe Hessen

**Bernhard Gäsler**

Landesgruppe Sachsen/Thüringen

**Matthias Scheidhauer**

Landesgruppe Südwest

**Marie-Theres Wölki**

Landesgruppe Bayern

**Burkhard Hüttl**

Landesgruppe Baden-Württemberg

**Ulrich Weber**

---

# 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 Ansprechpartner:innen. Mehr Informationen zu den VDV-Landesgruppen finden Sie unter [www.vdv.de/landesgruppen-uebersicht.aspx](http://www.vdv.de/landesgruppen-uebersicht.aspx).

# Jugendticket BW eingeführt und Schienenfahrzeugförderung umgesetzt

Im Jahr 2023 wurden mit dem Jugendticket BW und der Schienenfahrzeugförderung BW wichtige ÖPNV-Vorhaben in Baden-Württemberg umgesetzt. Unklar ist allerdings weiterhin, ob das geplante Mobilitätsgesetz BW kommt.

## **Aus Jugendticket BW wird D-Ticket Jugend BW**

Zum 1. März 2023 wurde das Jugendticket BW als eine im Koalitionsvertrag der baden-württembergischen Landesregierung vom Mai 2021 festgelegte ÖPNV-Maßnahme eingeführt. Zum Preis von 365 EUR pro Jahr konnten Jugendliche bis zum 21. Lebensjahr mit Wohnort in Baden-Württemberg das Ticket kaufen, außerdem Schüler:innen, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende bis zum 27. Lebensjahr. Die Gültigkeit war beschränkt auf den ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg. Die Entscheidung zur Einführung wurde im Frühjahr 2022 getroffen, bereits seit 2021 gab es intensive Vorbereitungen der Branche.

Die Einführung des Jugendtickets BW wurde dann überlagert von den politischen Beschlüssen im November 2022 und Januar 2023 zur Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023. Infolgedessen wurde im Sommer 2023 beschlossen, das Jugendticket BW in das Deutschlandticket Jugend BW zum gleichen Preis von 365 EUR pro Jahr zum 1. Dezember 2023 zu überführen. Bei der Finanzierung wird zunächst der wirtschaftliche Nachteil des Deutschlandtickets zu jeweils 50 Prozent von Bund und Ländern getragen. Die weitere Rabattierung innerhalb des Deutschlandtickets unterhalb der 49 Euro wird wie bisher beim Jugendticket BW zu 70 Prozent vom Land und zu 30 Prozent von den ÖPNV-Aufgabenträgern getragen.

## **Mobilitätsgesetz BW weiter in der Schwebe**

Seit 2022 arbeitet das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg an einem Entwurf für ein Landesmobilitätsgesetz (LMG). Für den VDV und seine Mitglieder haben zwei wichtige Themen im LMG besondere Relevanz: der Mobilitätspass und ambitioniertere Beschaffungsvorgaben für emissionsfreie Busse. Das LMG soll zunächst einen gesetzlichen Rahmen für Kommunen geben, die eine Drittnutzerfinanzierung durch einen „Mobilitätspass“ umsetzen möchten, was von der VDV-Landesgruppe ausdrücklich unterstützt wird. Nach einer Umsetzungsstudie für verschiedene Mobilitätspasskonzepte (einwohnerbezogen, Pkw-halterbezogen, Pkw-nutzungsbezogen oder Arbeitgeberabgaben) in 13 Modellregionen Baden-Württembergs haben nun drei Stadt- und Landkreise (Freiburg, Karlsruhe und Ortenaukreis) im Januar 2024 gemeinsam mit dem Ministerium

beschlossen, in eine vertiefende Umsetzungskonzeption zu gehen. Sehr kritisch sehen der VDV, aber auch andere Verbände und der Koalitionspartner CDU allerdings eine geplante Verpflichtung im LMG, dass ab 2030 zu 100 Prozent emissionsfreie Stadtbusse und ab 2032 zu 100 Prozent emissionsfreie Regionalbusse im ÖPNV beschafft werden müssen. Vor dem Hintergrund der wegbrechenden Bundesförderung und der bei Weitem nicht ausreichenden Finanzmittel im Landes-GVFG ist derzeit noch unklar, ob das LMG überhaupt beschlossen wird und mit welchem Inhalt es beschlossen wird.

## **Schienenfahrzeugförderung**

Im November 2023 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg die bereits seit 2020 angekündigte Förderrichtlinie zur Schienenfahrzeugförderung im Rahmen des Landes-GVFG veröffentlicht. Damit gibt es nun endlich eine Perspektive für die Förderung neuer Schienenfahrzeuge für Stadtbahnen, Straßenbahnen und Nebenbahnen. Für Ersatzfahrzeuge wird 30 Prozent Förderung, für Fahrzeuge für Angebotsausweitung wird 40 Prozent Förderung gewährt. Im Dezember 2023 konnten viele VDV-Mitgliedsunternehmen Anträge stellen, die erfreulicherweise noch bis Ende Dezember vorläufig bewilligt wurden.

Weitere Anträge sind auch im Jahr 2024 möglich. Unklar ist allerdings, ob ausreichend Mittel für alle geplanten Vorhaben vorhanden sind, da es im Landes-GVFG zunehmend zu einer Finanzmittelkonkurrenz mit anderen Fördertatbeständen wie beispielsweise Aus-/Neubau von Strecken, Aus-/Umbau von Betriebshöfen und Busbeschaffung kommen wird. Dies wird auch durch den massiven Rückgang der Bundesförderung zur Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe verschärft.

## **Ulrich Weber**

*Geschäftsführer*

*VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg*

T 0711 7885-6044

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



# VDV Bayern: Ausbildungsverkehr, Güterverkehrskonzept und runder Tisch zur Fahrpersonalgewinnung

Mit intensiver Beteiligung der VDV-Landesgruppe hat der Freistaat Bayern die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs (bisher § 45a PBefG) auf eine neue landesrechtliche Grundlage gestellt, ein Güterverkehrskonzept Bayern erstellt und einen runden Tisch zur Fahrpersonalgewinnung etabliert.

Der altherwürdige § 45a PBefG hatte in anderen Bundesländern schon längst ausgedient. In Bayern war die Reform bisher nicht zustande gekommen. Endgültig obsolet wurde der § 45a PBefG durch das Deutschlandticket.

## Finanzierung des Ausbildungsverkehrs

Im Juli 2023 war es dann so weit: Der Bayerische Landtag hat die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen ÖPNV mit einem neuen Artikel 24 des bayerischen ÖPNV-Gesetzes geregelt.

Der VDV Bayern und weitere Verbände wirken in der Projektgruppe des Bayerischen Verkehrsministeriums zur Finanzierungsreform mit. Es konnte zumindest erreicht werden, dass die Mittelausstattung im Staatshaushalt mit rund 103 Millionen Euro verstetigt ist. Die Mittel des Freistaats gehen jetzt zweckgebunden an die Landkreise und kreisfreien Städte als ÖPNV-Aufgabenträger. Für jeden bestehenden Linienverkehr ist das Finanzierungsvolumen im Ausbildungsverkehr bis zum Ende der Genehmigungslaufzeit gesichert, längstens bis 2033.

Für die Mittel, die ab 2025 durch Auslaufen von Genehmigungen frei werden, wird ein neuer Verteilungsschlüssel erarbeitet. Da die Kostensätze im bisherigen § 45a PBefG schon seit 10 Jahren nicht mehr erhöht worden waren, setzt der VDV Bayern sich für einen bedarfsgerechten Mittelaufwuchs ein. Bei dem neuen Verteilungsschlüssel muss vermieden werden, dass Verkehre aus finanziellen Gründen nicht verlängert werden können.

## Güterverkehrskonzept Bayern: erster Schritt in die richtige Richtung

Das schon länger angekündigte Güterverkehrskonzept des Bayerischen Verkehrsministeriums liegt jetzt vor. Der VDV Bayern hatte an den Workshops mitgewirkt. Das Konzept betont das Ziel der Nachhaltigkeit des Güterverkehrs sowie die Stärken des Schienengüterverkehrs und des kombinierten Verkehrs. Die Prognose für den Güterverkehr in Bayern für den Zeitraum von 2019 bis 2035 ist ein Anstieg von 22 Prozent im klassischen Schienengüterverkehr und von 79 Prozent im kombinierten Verkehr.

Als Handlungsfelder werden definiert:

- Netz und Verflechtung
- Neue Technologien
- Qualifizierung und Nachwuchsgewinnung

Der erforderliche Ausbau und die weitere Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr sind ausdrücklich genannt. Das Ministerium will die Kooperation von Verladern bei der gemeinsamen Nutzung von Gleisanschlüssen unterstützen. Der Aufbau von Datenmodellen für die kommunale Planung des Güterverkehrs in Modellkommunen soll gefördert werden. Zu den Bereichen Nachwuchsgewinnung, Dekarbonisierung und Flächenverfügbarkeit werden Lösungsansätze und Maßnahmen genannt. Modellvorhaben für Güterverkehrszentren sollen gefördert werden.

Aus Sicht des VDV Bayern ist das Güterverkehrskonzept eine solide Grundlage für weitere Aktivitäten des Freistaats. Es ist zu begrüßen, dass der Freistaat Ziele im Güterverkehr definiert und verstärkte Aktivitäten ankündigt. Der VDV Bayern wird diese auch in Zukunft aktiv begleiten.

## Runder Tisch für Gewinnung von Fahrpersonal

Das Bayerische Verkehrsministerium hat einen runden Tisch zur Gewinnung von Fahrpersonal initiiert. Der VDV Bayern und die VDV-Arbeitgeberinitiative wirken mit. Dabei wurde ein erstes öffentliches Event für das Image der Branche organisiert, das mit politischer Prominenz auf dem Stadtplatz in Deggendorf stattfand. Die ausgestellten Fahrzeuge, ein Fahrsimulator sowie die Möglichkeit, selbst einen Bus zu lenken, zogen ein erfreulich großes Publikum an.

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

# Hessen: Neue Köpfe und frische Ideen für die Mobilität

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und seine Mitgliedsunternehmen stehen der neuen Hessischen Landesregierung (gebildet von der CDU und der SPD) gerne als kompetenter, verlässlicher und zugleich umsetzungsstarker Partner zur Seite. Der VDV in Hessen selbst ist seit dem Frühjahr 2023 unter neuer Führung: Dr. Klaus Vornhusen (Deutsche Bahn AG) ist der neu gewählte Vorsitzende der Landesgruppe.

## Neue Landesregierung im Amt – Beginn der 21. Wahlperiode des Hessischen Landtages (2024–2029)

CDU und SPD hatten ihren Koalitionsvertrag bereits im Dezember in Wiesbaden unterzeichnet. Das bisherige Wirtschafts- und Verkehrsressort wird erweitert um die Zuständigkeit für den ländlichen Raum und wird zudem von der SPD besetzt. Der Vorstand der Landesgruppe sieht in dem Koalitionspapier eine sehr gute Grundlage für die verkehrspolitische Arbeit in den kommenden Jahren und freut sich, mit der neuen Landesregierung unter Führung von Ministerpräsident Boris Rhein, MdL (CDU) zusammenzuarbeiten. Stellvertretender Ministerpräsident und zuständiger Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum ist der bisherige Frankfurter Bundestagsabgeordnete Kaweh Mansoori (SPD).

Die Landesgruppe ist sich bewusst, dass die Umsetzung des positiven und ambitionierten Regierungsprogramms in den kommenden Jahren auch finanzieller Spielräume und zusätzlicher Mittel bedarf, die im Rahmen der jeweiligen Haushalte bereitgestellt werden müssen. Dies bleibt nun abzuwarten, schmälert aber nicht den positiven programmatischen Gesamteindruck.

## Schwerpunkt Programmarbeit: Landesgruppe legt Positionen und Handlungsfelder zur Mobilitätspolitik vor

Die Mitgliedsunternehmen haben gemeinsam mit den Mitgliedern des Landesgruppenvorstands Handlungsfelder zur Zukunft der Mobilität im Vorfeld der Landtagswahl ausgemacht und im Rahmen der Herbsttagung vorgelegt. Darin wird skizziert, wie in den verschiedenen Handlungsfeldern vorgegangen werden könnte. Im Einzelnen sind Initiativen und Impulse in folgenden Handlungsfeldern vordringlich:

- Personal – die Kernressource der Mobilitätswende
- Deutschlandticket absichern
- Finanzierung – Betrieb nachhaltig ermöglichen
- Infrastruktur für Stabilität, Flexibilität und Wachstum
- Modernisierung von Bahnhöfen als Mobilitätsstation
- Der Güterverkehr-Imperativ: mehr Verkehr auf die Schiene
- Die Zukunft gestalten – Innovationen im ÖPNV fördern

Da die Mitarbeitenden aktuell und zukünftig die Kernressource im System ÖPNV darstellen, hat der Vorstand die Thematik Personal- und Fachkräftesituation bewusst auf der Landesebene priorisiert. Die Landesgruppe hat hierzu begleitend eine AG eingesetzt, um einerseits die Auswirkungen zu analysieren und andererseits potenzielle Maßnahmen möglichst umzusetzen, um diesem Mangel effektiv und konkret zu begegnen.

## Bisheriger Stellvertreter wird neuer Landesgruppenvorsitzender: Dr. Vornhusen übernimmt

Der bisherige stellvertretende Vorsitzende der VDV-Landesgruppe und Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, ist im Frühjahr 2023 einstimmig zum neuen Landesgruppenvorsitzenden gewählt worden.

Ebenfalls neu in herausgehobener Funktion ist Michael Rüffer (VGF) im Amt des stellvertretenden Landesgruppenvorsitzenden mit dem Schwerpunktthema Innovation im ÖPNV-Betrieb. Des Weiteren wurden neu in den Vorstand gewählt: Arne Rath (HEAG mobilo) und Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold (traffiQ).



Die beiden VDV-Vizepräsidenten Prof. Knut Ringat (links) und Veit Salzmann (rechts) gratulierten Dr. Klaus Vornhusen (2. v. r.) und Michael Rüffer zur ihrer einstimmigen Wahl

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

# Neue Wege fortsetzen und die alltäglichen Herausforderungen meistern

Die tagesaktuellen Herausforderungen dominierten die Arbeit der Verkehrsunternehmen. Sowohl die Umsetzung des Deutschlandtickets als auch Ausfälle der Eisenbahninfrastruktur und nach wie vor hohe Personalausfälle kennzeichneten die Situation.

## Reaktivierung von SPNV-Strecken

Das Land Niedersachsen möchte Schienenstrecken reaktivieren. Vor dem Hintergrund der geänderten Standardisierten Bewertung wurde ein neuer Anlauf unternommen. Wie schon 2013 wurde ein begleitender Arbeitskreis gegründet. Zur Teilnahme waren neben den Verbänden auch Fahrgastverbände aufgerufen. In einem ersten Schritt wurden mit einem vereinfachten Verfahren verschiedene Strecken untersucht. Die Voruntersuchung wurde im Herbst abgeschlossen. In die nächste Stufe einer vertiefenden Untersuchung wurden ausgewählte Strecken übernommen. Ergebnisse werden im Sommer/Herbst 2024 erwartet.

## Deutschlandticket

Die Umsetzung des Deutschlandtickets war für die Beteiligten eine erneute Belastungsprobe. Um einen möglichst reibungslosen Start zu ermöglichen, wurden dank der Erfahrung aus der Coronazeit diverse regelmäßig stattfindende Informationsrunden mit den Verkehrsunternehmen und Verbänden von der Verbandsgeschäftsstelle organisiert und durchgeführt. Wenn auch die großen Fragen wie die einer nachhaltigen Finanzierung nicht beantwortet wurden, wurden kleinere Fragen oftmals beantwortet. Der stetige Austausch war auch wichtig, um in den begleitenden Arbeitskreisen des Landes Niedersachsen eine möglichst abgestimmte Position vertreten zu können. Aufgrund der unklaren Finanzsituation ist die Zukunft ungewiss. Die ursprünglich vom Land Niedersachsen verfolgte Intention eines Schüler- und Azubitickets mit deutschlandweiter Gültigkeit wurde verworfen.

## Elektrifizierung der Fahrzeugflotten

Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten konnte weiter vorangetrieben werden. Auch aufgrund diverser Fördermöglichkeiten durch das Land Niedersachsen, die die Bundesförderung ergänzen, konnten mehrere Verkehrsunternehmen ihre Elektrifizierung fortsetzen. Da vor allem kleinere Unternehmen die Umstellung noch nicht vornehmen können, wurde die Branchenvereinbarung beschlossen. Sie wurde von der Hauptgeschäftsstelle angestoßen und von der Landesgruppe unterstützt, da das Land Niedersachsen die Vereinbarung positiv bewertete. Auch die Fortsetzung der Betriebshofförderung konnte erreicht werden. Der Landesrechnungshof Niedersachsen hatte die



Förderung infrage gestellt. Dank diverser Initiativen und Gespräche konnte aber die Fortsetzung gesichert werden.

## Fortsetzung der Betriebshofförderung

Dank eines umfassenden Engagements der VDV-Mitglieder und der Geschäftsstelle konnte die ursprüngliche Streichung der Mittel zur Betriebshofförderung abgewendet werden. Gleichzeitig wurden die Vorschläge des VDV zur Vereinfachung des Antragsverfahrens positiv aufgenommen.



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

# Fehlende Planungssicherheit beim Deutschlandticket, Kostenexplosion und zunehmender Fahrpersonalmangel bremsen Verkehrswende im Norden

Das immer wieder überzeichnete und inzwischen ausgesetzte Fahrzeugförderungsprogramm des Bundes lässt auch im Norden Zweifel an der fristgemäßen Einhaltung der EU-Clean-Vehicles-Richtlinie und damit an der Antriebswende wachsen.

## Deutschlandticket

In allen drei Bundesländern der Landesgruppe war das Jahr geprägt und dominiert von der inhaltlichen und technischen Vorbereitung und Einführung des Deutschlandtickets. Auf viele praktische Fragen zur betrieblichen und vertrieblichen Umsetzung gab es nicht immer befriedigende Antworten. Der Erfolg dieses als disruptiv geltenden Tickets wurde und wird innerhalb der Landesgruppe daher sehr unterschiedlich bewertet. Während es in der Metropole Hamburg und den größeren Städten den Hochlauf der ÖPNV-Nachfrage nach Corona deutlich beschleunigte, sind die Sorgen vieler Unternehmen im ländlichen Raum groß: so fehlt es an notwendiger Planungssicherheit bei der vollständigen Gegenfinanzierung, bis heute sind drängende Fragen hinsichtlich einer fairen Einnahmenaufteilung ebenso unbeantwortet wie die Bewältigung der massiven Kapazitätsprobleme in stark touristisch geprägten Regionen.

## Fahrpersonalmangel

Sowohl im Schienenpersonenverkehr als auch im Bereich des Bus-ÖPNV hat sich die Lage bei der Sicherstellung der vertraglichen Verkehrsleistung durch den zunehmenden Fahrpersonalmangel in Verbindung mit überdurchschnittlich hohen Krankenständen noch einmal verschärft. Eine Trendwende ist nicht in Sicht. In allen drei Bundesländern fallen zunehmend Personen- und Güterzüge aus, während man im Busverkehr versucht zu erreichen, dass wenigstens die Hauptverkehrszeiten von Ausfällen verschont bleiben. Massive Forderungen der Gewerkschaften nach deutlich reduzierten Wochenarbeitszeiten und mehr Urlaubstagen spitzen die Situation angesichts gestarteter Manteltarifverhandlungen weiter zu.

## Hamburg

In Hamburg bleibt der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur das beherrschende Thema. Nicht nur bei der Planung der Landesgrenzen überschreitenden S-Bahn-Linie S4 geht es spürbar voran. Auch bei der U5 konnte für den ersten Bauabschnitt nach erfolgter positiver Standardisierter Bewertung endlich der erste Förderantrag beim Bundesverkehrsministerium eingereicht und der obligatorische Spatenstich zu der insgesamt 24 km langen (Hoch-)Bahnstrecke vollzogen werden.



## Mecklenburg-Vorpommern

Die Landesgruppe hat das Vorhaben der Landesregierung zur Einführung der sog. Mobilitätsoffensive M-V konstruktiv-kritisch begleitet. Zur verkehrlichen Stärkung des ländlichen Raums soll ein landesweites Taktbussystem ebenso eingeführt werden wie ein landesweites Rufbussystem. Die Sorge der Unternehmen ist jedoch groß, dass die für die Umsetzung dieser Systeme vorgesehenen Förderungen nicht ausreichen. Auch das Auszubildenden- und das Senienticket MV, die für 29 EUR als Deutschlandticket gelten, führen zu dauerhaften und absehbar steigenden Haushaltsbelastungen. Dieses Geld fehlt an anderer Stelle, z. B. für den dringend erforderlichen Angebotsausbau in Stadt und Land.

## Schleswig-Holstein

Neben dem Start der ersten von insgesamt 55 neuen Akku-Flirt-Züge in Schleswig-Holstein und dem damit gleichbedeutenden plötzlichen Elektrifizierungsanteil von 68 Prozent aller Bahnstrecken im Land sorgte vor allem die Vorbereitung des bundesweit ersten On-demand-Modellprojekts im ländlichen Raum, „SMILE24“, in der Schlei-Region für großes Interesse. Der Name steht für Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7.

## Dr. Joachim Schack

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

# Nordrhein-Westfalen stärkt den Schienengüterverkehr

In praktisch allen Koalitionsverträgen auf Bundes- und Landesebene ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs vereinbart. Leider bleibt es allzu oft jedoch bei Absichtsbekundungen, denen keine konkreten Taten folgen. Gemeinsam mit dem Land bringen NRW-Eisenbahnen wegweisende Projekte zur Verkehrsverlagerung auf den Weg.

Nordrhein-Westfalen ist nicht nur Logistikland Nr. 1 in Deutschland, sondern auch Stauland Nr. 1. Daher ist Verkehrsverlagerung im Güterverkehr von der Straße auf Bahn und Schiff zwingend. Obwohl der Investitionsstau bei Wasserstraßen und Schienenwegen deutlich sichtbar ist, verfügt das Land über ein dichtes und leistungsfähiges Netz dieser Verkehrsträger. Allerdings wurden mit dem Strukturwandel Massengüter weniger, das Ladungsaufkommen kleinteiliger und insbesondere der Containertransport zu den für NRW besonders wichtigen belgischen und holländischen Seehäfen nahm deutlich zu.

## LOG4NRW

Die Vollsperrung der abgängigen Rahmedetalbrücke war die Initialzündung für das Projekt LOG4NRW. Auf Initiative der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein kooperieren die drei Binnenhäfen Dortmund, Duisburg und Wesel/Voerde mit dem von der Kreisbahn betriebenen Containerterminal in Kreuztal bei Siegen. Dieses Terminal erschließt mit dem Siegerland einen der leistungsfähigsten Industriestandorte in Deutschland.

Seit Ende des letzten Jahres verbinden zwei Zugpaare in der Woche das Siegerland mit allen drei Häfen. Während der Dortmunder Hafen sich tendenziell zu den norddeutschen Seehäfen orientiert, erfolgt über Duisburg und Wesel die Anbindung an Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge. Diese NRW-Häfen verfügen über leistungsfähige Anlagen für den Umschlag Schiene/Wasser und Schiene/Schiene und können regelmäßige Verkehrsverbindungen in die Seehäfen gewährleisten.

Unter Schirmherrschaft von NRW-Verkehrsminister Krischer (4. v. l.) unterzeichneten die Beteiligten die Kooperationsvereinbarung (v. l. n. r.): Markus Bangen (CEO Duisport), Landrat Andreas Müller (Kreis Siegen-Wittgenstein), Bettina Brennenstuhl (Vorständin Hafen Dortmund), NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, Andreas Stolte (Geschäftsführer Deltaport), Landrat Ingo Brohl (Kreis Wesel) und Christian Betschen (Geschäftsführer Kreisbahn Siegen-Wittgenstein)



Den Bahntransport übernehmen die Tochtergesellschaften der Häfen Duisburg und Dortmund. Mit diesem Angebot, das unter der Schirmherrschaft des NRW-Verkehrsministers Oliver Krischer steht und sukzessive ausgebaut werden soll, werden bereits jährlich rund 27 000 Lkw-Fahrten ersetzt. Dies führt zu einer deutlich geringeren Umweltbelastung und zu einer erheblichen Steigerung der Zuverlässigkeit, da der Straßentransport durch die Sperrung der A45 mittlerweile unkalkulierbar geworden ist.

## Modernisierungsprogramm für Lokomotiven

Lokomotiven sind langlebige Investitionsgüter mit langen Abschreibungszeiträumen, während die Frachtverträge eine relativ kurze Laufzeit haben. Dieses erhebliche Investitionsrisiko versuchen Eisenbahnen dadurch zu reduzieren, dass Lokomotiven nicht mehr gekauft, sondern lediglich befristet angemietet werden. In den letzten Jahren ist ein für die Investoren sehr lukrativer Markt für Miet-Lokomotiven entstanden, weil sie sich die Übernahme des Investitionsrisikos bestens bezahlen lassen. So ist die Jahresmiete für eine moderne Lokomotive mehr als doppelt so hoch wie deren Abschreibung, würde sie direkt erworben. Damit werden den Eisenbahnen Mittel für nachhaltige Investitionen entzogen, die relative Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern sinkt.

Deshalb sind verschiedene NE-Bahnen und der VDV NRW auf das Land zugegangen und haben ein Förderprogramm bestehend aus zinsgünstigen Krediten und Tilgungszuschüssen für die Beschaffung moderner Lokomotiven angeregt. So könnten die NE-Bahnen in NRW wieder in zukunftsfähige Lokomotivtechnologie investieren, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert und vor allen Dingen die Produktionskosten deutlich senkt. Zuverlässigkeit und Kosten sind für die Verloader wichtig in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und damit wichtig für den Erfolg der in den Koalitionsverträgen festgelegten Verlagerungsziele.

## Volker Wente

Geschäftsführer

VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen

T 0221 57979-138

wente@vdv.de

# VDV Ost mit Teilerfolgen bei ÖPNV-Finanzierung und Start des Schienengüterverkehrsprojekts i2045 SGV

Das Deutschlandticket bildete 2023 den Rahmen für die Debatten im ÖPNV. Wichtig war es, dabei den Überblick über die Gesamtfinanzierung in den Ländern nicht zu verlieren. Außerdem startete die Landesgruppe zusammen mit einigen Mitgliedsunternehmen des Schienengüterverkehrs ein Projekt mit dem Titel i2045 SGV.

## **D-Ticket dominiert die Debatte**

Das Deutschlandticket spielte in den Debatten über den ÖPNV in den Ländern der Landesgruppe Ost eine tragende Rolle. Das D-Ticket bildet selbst bei der Realisierung der Antriebswende im ÖPNV oder der Gestaltung der ÖPNV-Gesetze oder anderen landesspezifischen Themen der Gestaltung des ÖPNV immer einen unübersehbaren Referenzrahmen. Selten wurde so intensiv über die Integration von Angebot, Preis und Nachfrage in unterschiedlichen Räumen debattiert wie im Jahr 2023.

Dabei legen die Landesregierungen großen Wert darauf, dass, bei aller grundsätzlich positiven Einschätzung des D-Tickets als Element einer Verkehrswende, eine dauerhafte und ausreichende Mitfinanzierung durch den Bund gesichert ist. Von der kommunalen Seite besteht die Sorge, dass nicht alle Kosten des D-Tickets ausgeglichen werden könnten. In Stendal führte dies zwischenzeitlich zu einem Beschluss des Kreistages zur Aussetzung des D-Tickets im Jahr 2024, der allerdings inzwischen revidiert wurde.

## **Projekt zum Schienengüterverkehr Berlin-Brandenburg gestartet**

In Kooperation mit einigen Mitgliedsunternehmen hat die Landesgruppe im Spätherbst ein Projekt mit dem Titel i2045 SGV gestartet. Mit Unterstützung einer Beratungsfirma soll dabei ermittelt werden, welche Hemmnisse für eine Verkehrswende im Güterverkehr auf der Schiene in den beiden Bundesländern Berlin und Brandenburg bestehen und welche Maßnahmen erforderlich wären, um zeitnah gegenzusteuern. Das Projekt wertet vorhandene Quellen des Bundes, der Länder, des VDV und der Mitgliedsunternehmen aus. Ziel ist ein gewichteter Katalog von Maßnahmen zur Optimierung der Kapazitäten, zur Verbesserung der Wettbewerbslage des SGV und schließlich zur Einsparung von CO<sub>2</sub>. Wir erwarten Ergebnisse des Projekts im Frühjahr 2024.

## **Brandenburg konkret**

Die Landesregierung hat im Jahr 2023 den Prozess zur Erarbeitung eines Mobilitätsgesetzes zu einem vorläufigen Abschluss gebracht. Das Gesetz wurde im Herbst in den Landtag eingebracht. Wir haben den Prozess der Erarbeitung kritisch begleitet und im Landtag zum Gesetzentwurf Stellung

genommen. Die Stellungnahme ist auf der Website der Landesgruppe abrufbar. Ebenfalls abrufbar ist unsere Stellungnahme zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes. Die darin vorgenommenen Verbesserungen bleiben deutlich hinter dem Bedarf zurück. Damit einhergehende Änderungen der ÖPNV-Finanzierungsverordnung wurden ohne plausible Grundlage und gegen unseren Rat vorgenommen.

## **Berlin konkret**

Die Berliner Wahlen zum Abgeordnetenhaus brachten eine neue Konstellation für eine Regierungskoalition und damit auch eine Neubesetzung des Senats. Mit der neuen Hausleitung des Verkehrsressorts haben wir Gespräche über die Berliner Situation im Allgemeinen und die Positionierung Berlins im Kontext des Bundesrats geführt. In Berlin stehen immer noch alle Zeichen auf einen deutlichen Ausbau des ÖPNV. Allerdings zeichnet sich eine graduelle Verschiebung der Ausbauziele zwischen den Verkehrsträgern des ÖPNV ab.

## **Sachsen-Anhalt konkret**

In Sachsen-Anhalt haben wir als Landesgruppe im Jahr 2023 unser Projekt Faktor 2 abgeschlossen und der Öffentlichkeit im Rahmen eines Parlamentarischen Abends vorgestellt. Wir gehen davon aus, dass eine landesweite Verkehrswende zugunsten des kommunalen ÖPNV mit dem Ziel einer Verdopplung der aktuellen Fahrgastzahlen erreichbar ist, wenn einige wenige Engpässe im Angebot des städtischen ÖPNV beseitigt werden, Taktverkehre bei Bussen im ländlichen ÖPNV auf einen Regeltakt von 30 Minuten verdichtet werden und flächendeckend ein On-demand-Verkehr eingerichtet wird. Eine Kostenbetrachtung haben wir hinterlegt. Auch diese Studie ist auf der Website der Landesgruppe abrufbar.

## **Werner Faber**

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

# Anknüpfen an die positive Entwicklung vor Corona: neue Herausforderungen meistern

Im Jahr 2023 gelang es, auch durch die intensive Kommunikation der VDV-Kampagne, das Vor-Corona-Niveau allmählich zu erreichen. Das von Bund und Ländern beschlossene Deutschlandticket ist einerseits eine große Chance, den ÖPNV intensiv ins Gespräch bei Akteuren, der Öffentlichkeit und insbesondere unseren Kundinnen und Kunden zu bringen. Endlich über alle Systemgrenzen hinweg einfach und unkompliziert Bus und Bahn fahren – das wurde schon lange diskutiert.

Aber: Ein solches Angebot darf natürlich nicht zulasten der kommunalen Gebietskörperschaften gehen oder gar die finanzielle Situation unserer Verkehrsunternehmen gefährden. Auch ist nicht zu vergessen, dass im ÖPNV auf Straße und Schiene ein enormer Investitionsstau besteht, man denke nur an die CVD, die Barrierefreiheit oder den geringen Grad der Streckenelektrifizierung, gerade in unserer Landesgruppe. Auch sind die bestehenden Ungleichgewichte zwischen Stadt und Land im ÖPNV-Angebot zielstrebig abzubauen, damit eine Verkehrswende gelingt und vor allem aber auch die Daseinsvorsorge überall in unserem Land gewährleistet ist.

Über allem steht die enorme Herausforderung des zunehmenden Arbeitskräftemangels beim Fahrpersonal bis hin zur oft nicht mehr gewährleisteten Besetzung von Stellwerken mit der Konsequenz, dass die Angebote oft nicht mehr im notwendigen Maße sichergestellt werden können. Die VDV-Arbeitgeberinitiative, in der unsere Landesgruppe aktiv mitarbeitet, versucht hier nach Möglichkeit, Abhilfe zu schaffen, auch in Kooperation mit den Arbeitsagenturen und den zuständigen Ministerien der Freistaaten Sachsen und Thüringen.

Bezüglich der Finanzierung des Tarifangebotes Deutschlandticket gelang es in einer konzertierten Aktion der kommunalen Spitzenverbände, das Thüringer ÖPNV-Gesetz dahingehend zu ergänzen, dass einerseits die rechtliche Voraussetzung zur

Weiterführung dieses Angebots geschaffen wurde (sog. Anwendungsbefehl) und andererseits der Freistaat Thüringen sich evtl. ergebende finanzielle Risiken übernimmt.

Ausgehend von der unbefriedigenden Tatsache, dass weniger als ein Drittel der Eisenbahnstrecken in Thüringen elektrifiziert sind, beauftragte der VDV Sachsen/Thüringen eine umfassende fachliche Expertise, in der nachgewiesen wurde, dass es unter der Voraussetzung der Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan benannten Elektrifizierungsmaßnahmen und bei Schaffung weniger Elektrifizierungsiseln möglich ist, alle Eisenbahnstrecken im Freistaat Thüringen mit batterieelektrischen Fahrzeugen zu befahren – und das in einem Zeitraum von 10 Jahren. Als Brückentechnologie wird beispielsweise der Einsatz von HVO-Kraftstoffen präferiert, wie auf der Schwarzatalbahn Rottenbach-Katzhütte schon realisiert.

Aber auch die strukturschwächeren Räume erhalten die notwendige Aufmerksamkeit der Landesgruppe. So arbeitet der VDV Sachsen/Thüringen intensiv in der Zukunftswerkstatt ÖPNV-Vision 2030 Oberlausitz-Niederschlesien mit, um in dieser Region mittels eines mehrstufig differenzierten und hierarchisierten Verkehrskonzeptes beginnend bei den Eisenbahnstrecken über die leistungsstarken PlusBus- und Taktbus-Linien bis hin zu On-demand-Systemen und der Gestaltung attraktiver Zugangsstellen zum ÖPNV (Lausitz-Haltestelle) auch außerhalb der Ballungsräume einen mit dem MIV wettbewerbsfähigen ÖPNV anbieten zu können.



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

# Ein Ticket, ein Preis, eine gesicherte Finanzierung? Die Branche braucht Planungssicherheit

Für die Landesgruppe Südwest und die Branche allgemein war das Jahr 2023 geprägt von vielen Ungewissheiten, insbesondere durch die Einführung des Deutschlandtickets.

## Wort des Jahres

In der Branche ist das Wort des Jahres 2023 sicherlich „Deutschlandticket“. Für manche ist es vielleicht sogar das Unwort des Jahres. Die Verkehrsunternehmen, die Verbände und die Verbände, seien es Zweckverbände oder Branchenverbände, mussten in kürzester Zeit das von der Politik gewünschte Deutschlandticket für 49 Euro umsetzen und ab dem 1. Mai 2023 zur Verfügung stellen. Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen haben das Ticket in Rekordzeit auf den Weg gebracht und damit ein neues und attraktives Angebot für die Kundinnen und Kunden geschaffen. Hinzu kam die Umstellung des Jobtickets auf ein Deutschlandticket (als Jobticket), die viele Ressourcen in den Unternehmen gebunden hat. Betriebssysteme, Vertriebswege, Kommunikation und Kontrollen – all dies musste nun an das neue deutschlandweit gültige Ticket angepasst werden. Zum Ende des Jahres wurde das bundesweit rabattierte Semesterticket als Deutschlandticket beschlossen. Diese Umsetzung wird 2024 eine bedeutende Rolle spielen.

Das offizielle Wort des Jahres 2023, „Krisenmodus“, betrifft die Situation in vielen Unternehmen der Branche. Insbesondere die unsichere und teilweise ungeklärte Finanzierung des Deutschlandtickets, aber auch die Finanzierung von Angebot und Infrastruktur des ÖPNV an sich halten die Branche in Atem und machen sie zunehmend nervös. Die absehbare Kürzung der Regionalisierungsmittel und die fehlende Zusage des Bundes für eine Nachschusspflicht zum Verlustausgleich des Deutschlandtickets sind nicht die einzigen ungeklärten Fragen des Jahres.

## Ewige Baustelle: Landesnahverkehrsgesetz RLP

In Rheinland-Pfalz steht man weiterhin vor einem Landesnahverkehrsgesetz (LNVP), welches nicht mit (ausreichenden) Finanzmitteln ausgestattet ist. Die Erstellung des Landesnahverkehrsplans (LNVP), in dessen Rahmen auch das Finanzierungskonzept erarbeitet werden soll, lässt weiter auf sich warten. Die Beteiligungsworkshops zum LNVP fanden in der ersten Jahreshälfte statt. In der zweiten wurde es dann still um den LNVP, da im Hintergrund viele Fragen mit der Landesregierung zu klären waren. So verschiebt sich die für Ende 2023 geplante Veröffentlichung des Referententwurfs auf das Jahr 2024.

Mit der Erstellung des rheinland-pfälzischen Doppelhaushaltes 2025/26 werden einige Fragen rund

um die Finanzierung des ÖPNV im Land geklärt werden müssen. Insbesondere vor dem Hintergrund der angestrebten verkehrspolitischen Ziele muss endlich Planungssicherheit für Aufgabenträger und Unternehmen geschaffen werden.

Im Saarland hat der ÖPNV durch das Deutschlandticket, vor allem aber durch die im Jahr 2021 umgesetzte Tarifreform einen deutlichen Fahrgastzuwachs zu verzeichnen. Die Zahl der Fahrgäste im saarländischen Verkehrsverbund ist um rund ein Drittel gestiegen. Dies ist ein großer Erfolg und zeigt, dass mit geeigneten Maßnahmen, besonders auch im Angebotsausbau, Menschen für den ÖPNV gewonnen werden können.

## VDV-Treffabend zum Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr (SGV) spielt in beiden Ländern eine große Rolle, im Großen wie im Kleinen. Der Treffabend der Landesgruppe am Vorabend der Mitgliederversammlung im Herbst war ganz den Themen des SGV gewidmet und machte deutlich, dass hier noch viel zu tun ist, insbesondere auf den großen Korridoren sowie bei den Themen Reaktivierung und Gleisanschlüsse.



Michael Frömming, Abteilungsleiter Mobilität MKUEM RLP (links), beim Treffabend der LG Südwest im November in Mainz

## Marie-Theres Wölki

Geschäftsführerin

VDV-Landesgruppe Südwest

T 06131 126861

woelki@vdv.de



---

# VDV-Organisationen

---

# VDV-Akademie: Veränderungen und Chancen

Das Jahr 2023 stand für die Akademie ganz im Zeichen des Wandels: Der langjährige Geschäftsführer Michael Weber-Wernz hat das Unternehmen im Frühjahr wegen seines Ruhestands verlassen. Mit Ruth Leyendecker begann für die Akademie ab September 2023 ein Aufbruch in eine neue Epoche.

Das Jahr 2023 war ein bewegungsreiches Jahr in der Geschichte der Akademie. Nach fast 20 Jahren legte Michael Weber-Wernz sein Amt als Geschäftsführer nieder. Und nun? Je nach Perspektive trifft beides auf die Akademie zu: Alles bleibt beim Alten und nix bleibt so, wie es ist. Zum einen haben die Mitarbeiter:innen der Akademie 2023 bewiesen, dass etablierte und bestehende Prozesse funktionieren, und die Akademie durch die Interimszeit geführt. Zum anderen prägt jede neue Geschäftsführung auch das Unternehmen. Was ist das Neue, das Ruth Leyendecker in die Akademie mitbringt?

## **Alles bleibt beim Alten**

Die Akademie bleibt weiterhin die erste Adresse, wenn es um Branchenbildung geht. Bildung und Personal ist und bleibt das Kerngeschäft. Populäre Lehrgänge wie der Betriebsleiter/die Betriebsleiterin BOKraft oder Verkehrsmeister:innen VDV stehen bei den Verkehrsunternehmen genauso hoch im Kurs wie innovative Veranstaltungen wie die mobility move oder die VDV-Plattform zur digitalen Transformation. Eine weitere große Säule der Akademie ist der Projektbereich. Durch die Vernetzung politischer Akteure der Bildungslandschaft und die Bewerbung für neue Förderrichtlinien bleibt die Akademie ein Experimentierraum für innovative Bildungsformate.

## **Nix bleibt so, wie es ist**

Mit Ruth Leyendecker zieht eine neue Perspektive in die Akademie ein. Ihre Vision der Akademie: bekannter und transparenter. Für dieses Vorhaben wurde auch eine neue Abteilung aufgebaut: Marketing, Design, Vertrieb (MDV). Das neue Team wird die Produkte aller Geschäftsbereiche und die Marke „VDV-Akademie“ gezielter in der Branche verankern.

Der neuen Außenwahrnehmung soll auch bald die digitale Visitenkarte folgen: eine neue Website.

## **Berufliche Weiterbildung und Digitales Lernen (BWDL)**

Die Kernbereiche von BWDL waren und werden immer Lehrgänge, Seminare und Inhouse-Schulungen sein. Breiter aufgestellt wurde die Abteilung in Sachen digitales Lernen. 2024 soll die Akademie im Bereich der Erstellung und des Angebots von branchenspezifischen digitalen Lerneinheiten neu durchstarten.

## **Veranstaltungen**

Aktuelle Themen, die die Branche bewegen, werden im Bereich Veranstaltungen professionell umgesetzt. In enger Zusammenarbeit mit dem VDV wird das Team auch 2024 die Branche zusammenbringen und Plattformen zum Austausch bieten.

## **Projekte**

Das vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg geförderte Projekt AMEISE zum autonomen Fahren wurde 2023 erfolgreich abgeschlossen. Im Juni startete das BMAS-geförderte Projekt KompResifÖV. Neben digitalen Lernangeboten werden Resilienzmentor:innen und -mentoren in Verkehrsunternehmen benannt und ausgebildet. 2024 laufen zwei bekannte Projekte aus: NetÖV und UpTrain. Aktuell arbeiten die Projektleitungen an dem Transfer und der Verstetigung der Produkte und Ergebnisse. Für Folgeprojekte entwickelt die Akademie eine übergeordnete Projektstrategie, welche die Auswahl und Einwerbung von neuen Projekten umfasst, die langfristig auf die Ziele der Akademie einzahlen.

## **Ausblick**

Die VDV-Akademie geht beschwingt und voller Tatendrang ins Jahr 2024. Vor uns liegen viele interne Veränderungen, wie etwa die Neuausrichtung von Stellen, Rollen und Aufgaben. Nach außen wollen wir angesichts politischer und personeller Turbulenzen eine sichere Instanz für die Branche bleiben.

## **Britta Robels**

*UpTrain, Projektleitung*

M 0175 3710430

robels@vdv.de

# Stiftung Führungsnachwuchs im VDV

Die Stiftung Führungsnachwuchs im VDV besteht seit 25 Jahren. Gegründet wurde sie 1998 von Dr. Wilhelm Pällmann und Prof. Dr. Dr. Günter Girna. Stiftungszweck ist die Qualifizierung von jungen Führungskräften in den VDV-Mitgliedsunternehmen und den Unternehmen des VDV-Industrieforums. Die Studienförderung und die Qualifizierung in jährlichen Management-Symposien sind die Schwerpunkte der Stiftungsarbeit.

## 25. Management-Symposium in Dresden

Das diesjährige Symposium fand vom 10.11. bis 12.11.2023 in Dresden statt. Über 100 Führungsnachwuchskräfte feierten mit Vorstand, Geschäftsführung und dem Stiftungsgründer Prof. Dr. Dr. Girna den 25. Geburtstag der Stiftung.

Ingo Wortmann, Präsident des VDV, eröffnete das Symposium mit einem nachhaltigen Plädoyer für die Verkehrs- und Klimawende. Er wies auf die vielen politischen und finanziellen Hürden hin, zeigte sich für die kommenden Jahre jedoch optimistisch. Er forderte die Politik auf, die notwendigen Weichen zu stellen.

Ein zweiter Höhepunkt war der kurze, aber prägnante Vortrag zur Geopolitik und den möglichen Handlungsstrategien im 21. Jahrhundert von Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Vorsitzende des Verteidigungsausschusses des Bundestages. Die anschließende lebhaftige Diskussion machte Bedeutung und Betroffenheit der europäischen und internationalen Entwicklungen auch für unsere Branche und deren Beschäftigte deutlich. Tim von Törne von Kopernikus Automotive führte uns in die Welt der kreativen Disruptionen und deren Relevanz für Wirtschaft und Gesellschaft ein. Lars Seiffert, Vorstand der Dresdner Verkehrsbetriebe AG, erläuterte die betrieblichen und personalpolitischen Strategien und Entwicklungen des Unternehmens.

Frank Böttcher, Meteorologe und Wettermoderator, eröffnete den zweiten Tag mit einem fulminanten Vortrag zu den „Folgen des Klimawandels“. Dr. Oliver Stettes, Leiter des Clusters Arbeitswelt und Tarifpolitik im Institut der deutschen Wirtschaft (IW), präsentierte aktuelle Daten zum Arbeitsmarkt und skizzierte Strategien zur Fachkräftegewinnung und -sicherung in einer Wirtschaft im Wandel und die besondere Herausforderung für Führungskräfte.

Frank Niggemeier-Oliva, Geschäftsführer der Bahnen der Stadt Monheim, und Katrin Lukas, Geschäftsführerin Personal der Leipziger Verkehrsbetriebe, setzten in ihren Vorträgen Akzente zur Digitalisierung der Mobilität und zum Führen in Zeiten des digitalen Wandels.

Anschließend erhielten die Teilnehmenden durch Dr. Stephan Carsten einen Einblick in die Zukunft von Stadt, Raum und Mobilität im 21. Jahrhundert.

Das 26. Management-Symposium findet vom 08.11. bis 10.11.2024 in Hamburg statt.

## Zweites Treffen der Stipendiatinnen und Stipendiaten

Zum zweiten Mal hatte die Stiftung ihre Stipendiatinnen und Stipendiaten im Anschluss an das Symposium nach Dresden eingeladen. Es dient sowohl dem Austausch mit dem Stiftungsvorstand als auch der Vorstellung und Diskussion der Masterthemen der Stipendiatinnen und Stipendiaten. Nahezu alle Stipendiatinnen und Stipendiaten absolvieren ihr gefördertes Studium im Studiengang ÖPNV und Mobilität an der Uni Kassel. Aktuell werden 14 Beschäftigte aus Verkehrsunternehmen und -verbänden von der Stiftung gefördert.

## Erweiterung des Förder- und Handlungsportfolios der SFN

Ab 2024 vergibt die Stiftung Stipendien an beruflich qualifizierte Beschäftigte. Fachkräfte und Spezialistinnen und Spezialisten werden künftig gefördert werden können. Auch sind die Beantragungs- und Auswahlverfahren für ein Stipendium neu geordnet worden.

Die Stiftung wird außerdem ab 2024 eine Qualifizierung mit Grundlagen- und Aufbaukurs zum Führungshandeln anbieten und ein jährliches Kolloquium zu den gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Herausforderungen anbieten. Mehr Informationen zu einem Stipendium der Stiftung Führungsnachwuchs finden Sie auf unserer Website: <https://www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de/studienfoerderung/>.

## Sandra Raider

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

# Deutschlandticket ist Treiber der Entwicklung von ((eTicket Deutschland

Erfolgreiche Digitalisierung: Mit dem Deutschlandticket ging ein signifikanter Anstieg der ((eTicket-Deutschland-Teilnehmer sowie der aktiven Chipkarten im Markt einher. Der VDV eTicket Service unterstützte im Jahr 2023 die Verkehrsunternehmen und -verbände beim D-Ticket und stellte ein Versionsupdate der VDV-Kernapplikation fertig: ((etiCORE.

Seit der Einführung des Deutschlandtickets rollt eine Digitalisierungswelle durch die Branche. Dies führte auch zu einem sprunghaften Anstieg der Teilnehmer an ((eTicket Deutschland. Ende 2023 nahmen 650 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände teil an ((eTicket Deutschland. Zählt man die Verkehrsunternehmen hinzu, die die zentralen Systeme als Mandanten größerer Unternehmen nutzen, nimmt nun nahezu die gesamte deutsche ÖV-Branche teil an ((eTicket Deutschland.

In seiner Reihe von Hintergrundsystemen und Sicherheitsmechanismen betreibt der VDV eTicket Service seit 2023 kommissarisch das zentrale PV-System für das Deutschlandticket. Das sogenannte ZPVS übernimmt das Monitoring und damit die Gesamtsicherheit für alle beteiligten KVP und DL. Zusätzlich liefert es Daten der späteren Einnahmenaufteilung zu, wie z. B. die Grundgesamtheit aller ausgegebenen und gültigen Tickets. Eigentlich müsste das ZPVS gemäß Rollenmodell durch den Produktverantwortlichen für das D-Ticket betrieben werden. Sobald es einen entsprechenden juristischen PV gibt, wird der VDV-ETS das ZPVS übergeben – oder es im Auftrag weiter betreiben.



Auch die Zahl der aktiven Chipkarten in Deutschland stieg 2023: von 19 auf rund 23 Millionen.

## Entwicklung Deutschlandticket

Um das D-Ticket zum Stichtag 1. Mai 2023 ausgeben und kontrollieren zu können, mussten alle noch fehlenden Verkehrsbetriebe Teilnehmer an ((eTicket Deutschland werden und ihre Systeme an dessen zentrale Systeme anschließen.

Denn die Bedingung war, dass alle Verkehrsunternehmen in Deutschland zumindest in der Lage sein mussten, die Tickets zu kontrollieren. Diese Kontrollfähigkeit erfordert jedoch Zugriff auf das gemeinsame Sicherheitsmanagement von ((eTicket Deutschland. Um die vielen, meist kleineren Verkehrsunternehmen zu unterstützen, stellte der VDV-ETS Onlinesprechstunden, Leitfäden, Seminare und Webinare zur Verfügung. Zusätzlich richtete er auf der Kollaborationsplattform ((efi einen Onlinemarktplatz ein, auf dem Hersteller gelistet wurden, die z. B. Kontroll-Apps für das D-Ticket in der Einführungsphase kostenfrei angeboten haben.

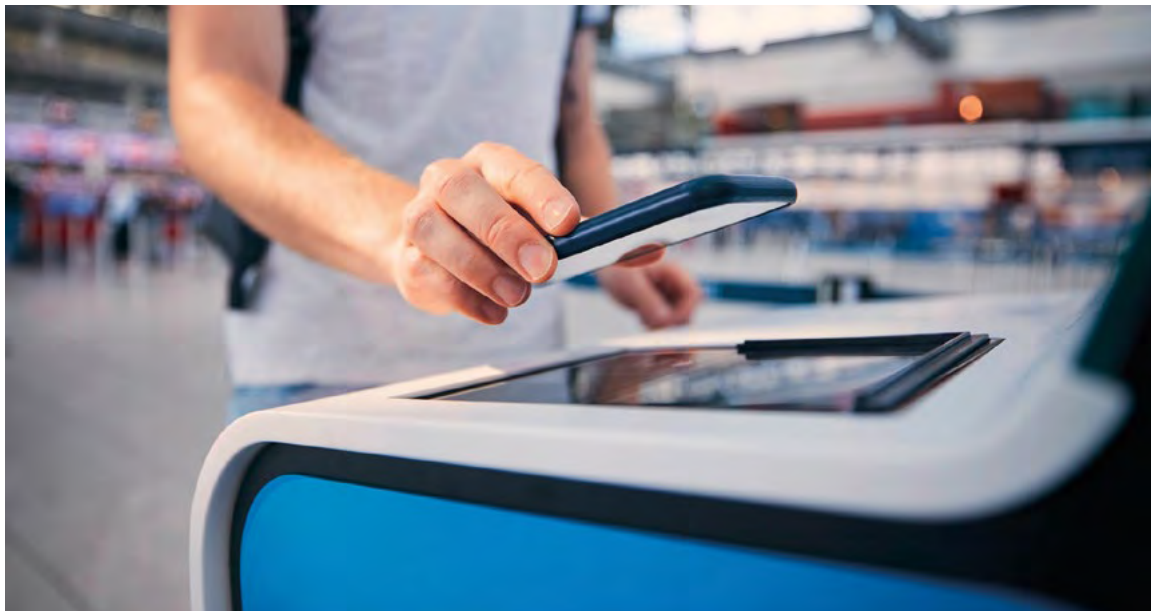
## Veröffentlichung von ((etiCORE

Die neue Version der VDV-Kernapplikation wurde im Oktober 2023 fertiggestellt. Den Empfehlungen und Richtlinien des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) entsprechend wurde das IT-Sicherheitsmanagement der VDV-KA auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Neben neuen Schutzmechanismen, einer deutlichen Verschärfung des Standards und der Beschleunigung von Ausgabe- und Kontrollprozessen bei E-Tickets wurden auch die Sprache und der Service für Entwickler:innen verändert. Außerdem erhält das Versionsupdate einen neuen international verständlichen Namen: ((etiCORE.



((etiCORE erscheint auf Englisch und steht so auch Verkehrsunternehmen und Herstellern aus dem nicht deutschsprachigen Ausland zur Verfügung. Die Spezifikationen sind im ASM-Tool verfügbar, begleitet von einem umfassenden Leitfaden und einem Release-Letter.

Darüber hinaus hat das Seminarteam des VDV eTicket Service eine modulare Seminarreihe analog zur Serie „Fit for ((eTicket“ entwickelt, die die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände bei der Migration unterstützen soll. Ab 2024 ist die Seminarreihe „Fit for ((etiCORE“ buchbar.



### **Forschung und Entwicklung**

Der VDV eTicket Service koordiniert in verschiedenen Gremien die Arbeit an einem einheitlichen Verständnis von und gemeinsamen Zielen für Account Based Ticketing (ABT). Das Ziel: deutschlandweit einheitliche und diskriminierungsfreie ABT-Lösungen schaffen. Aktuell geht das allgemeine Verständnis von ABT innerhalb der Branche noch weit auseinander. So steht vor allem die Frage im Raum, was sich aus den bekannten Check-in-/Check-out-Systemen aus dem Ausland auf den deutschen ÖPNV übertragen lässt, für den Abgetriebene Modelle ohne Zutrittsbarrieren charakteristisch sind.

Darüber hinaus arbeitet der VDV eTicket Service an einer Lösung für die VU/VV, die tariflichen Vorgaben des D-Tickets einzuhalten und gleichzeitig die Betriebskosten für den digitalen Vertriebsweg zu minimieren. Dazu soll der dynamische Motics-Barcode in der Smartphone-Wallet abgelegt werden können. Das erleichtert vor allem Unternehmen, die sich keine eigene App leisten wollen oder können und stattdessen auf einen Webshop setzen, die Ausgabe digitaler Tickets.

### **Unternehmensentwicklung**

Das D-Ticket hat sowohl Teilnehmer:innenzahlen als auch die Aufgaben und das Themenspektrum des VDV-ETS erweitert. Deshalb ist das Unternehmen 2023 u. a. in den Bereichen Kundenservice und Standardisierung/Zertifizierung auch personell gewachsen. Für 2024 ist weiteres Wachstum in den Bereichen Implementierungsmanagement, Produkt- und IT-Management, in dem Bereich Zertifizierung und Standardisierung sowie im Controlling geplant. Am 2. März 2024 wird das Unternehmen darüber hinaus 20 Jahre alt und wird im Laufe des Jahres mehrere kleine Gelegenheiten schaffen, diesen runden Geburtstag mit seinen Teilnehmern und Partnern zu feiern.

**Nils Zeino-Mahmalat**

*Geschäftsführer*

*VDV eTicket Service GmbH & Co. KG*

T 0221 716174-0

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

# BLEIBEN SIE AUF DEM LAUFENDEN

Kommende Highlights

20.08. -  
13.12.2024

**Oberleitungsmonteur**  
an verschiedenen Orten

10.09. -  
11.09.2024

**Inklusive Führung als Erfolgsfaktor**  
in Essen

17.09. -  
18.09.2024

**3. VDV-Bildungskonferenz - Wissen teilen.  
Ansätze entwickeln. Netzwerke bilden.**  
im Phantasialand in Brühl

05.11. -  
06.11.2024

**Führungskräfte - Workshop zur Integration von  
MOF in Eisenbahnunternehmen**  
in Köln

26.11. -  
27.11.2024

**VDV-Marketingkongress - Großes Kino für den  
ÖPNV: Online-Marketing und KI im Fokus**  
in Münster (Westfalen)

Weitere  
Termine unter



[vdv-akademie.de](https://www.vdv-akademie.de)

**#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.

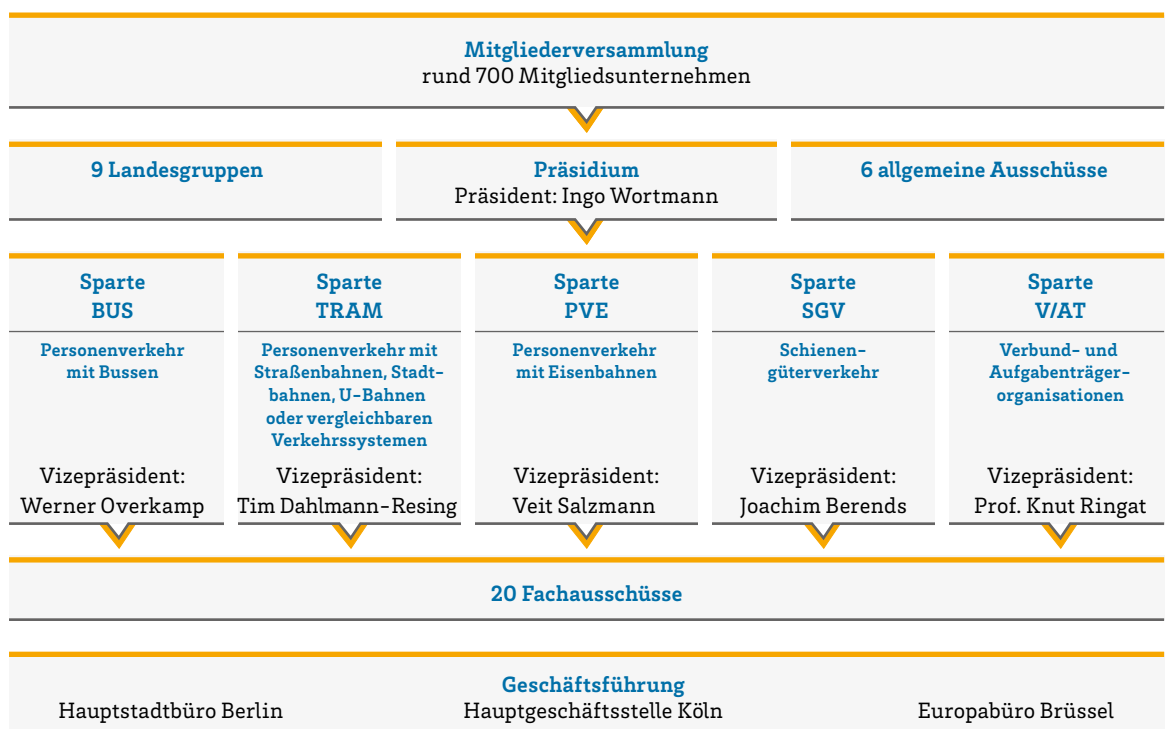
Der VDV sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen, in der Pflege des Erfahrungsaustauschs zwischen ihnen und in der Erarbeitung einheitlicher, betrieblicher, rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Grundsätze mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Er organisiert 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 20 Fachausschüsse, die den Verwaltungsräten zuarbeiten. Das höchste Entscheidungsgremium des VDV wird gebildet aus der Mitgliederversammlung, in der alle ordentlichen Mitgliedsunternehmen Stimmrecht haben, und dem Präsidium. Im VDV arbeiten rund 500 Expertinnen und Experten aus den VDV-Mitgliedsunternehmen ehrenamtlich, die durch die drei Geschäftsstellen Köln (Hauptgeschäftsstelle), Berlin (Hauptstadtbüro) und Brüssel (Europabüro) unterstützt werden.





**VDV-Schriften und -Mitteilungen unter:**

**[www.vdv.de/Publikationen/Schriften&Mitteilungen](http://www.vdv.de/Publikationen/Schriften&Mitteilungen) und [knowhow.vdv.de](http://knowhow.vdv.de)**

**VDV-Schrift 890 | 1/2024**

Automatisierter Betriebshof – Betriebliche Anforderungen an das Automatisieren von Fahrzeugbewegungen auf Betriebshöfen des ÖPNV

**VDV-Recommendation 452 | 12/2023**

VDV Standard Interface Route Network / Timetable including enhancements: Transfer definitions including their validity – Administrative units – Electromobility – Version 1.6.2

**VDV-Schrift 452 | 12/2023**

VDV-Standardschnittstelle Liniennetz / Fahrplan inkl. Erweiterungen: Anschlussdefinitionen einschließlich deren Gültigkeit – Gebietskörperschaften – Elektromobilität, Version 1.6.2

**VDV-Schrift 550-1000 | 12/2023**

Regelwerk 550 Fahrleitungsanlagen –  
Regelwerk 550-1000  
15-kV-Oberleitungsanlagen für Wechselstrom-Schienenbahnen

**VDV-Schrift 550-0000 | 12/2023**

Regelwerk 550 Fahrleitungsanlagen –  
Regelwerk – Hauptmodulgruppe 550-0000  
Fachübergreifende Dokumente für die  
Regelwerke 550-1xxx – 550-6xxx

**VDV-Schrift 550 | 12/2023**

Regelwerk 550 Fahrleitungsanlagen –  
Übersicht Regelwerk 550

**VDV-Schrift 740 | 11/2023**

Empfehlungen für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung im Fahrausweisprüfdienst – ZAW Fahrausweisprüfdienst

**VDV-Schrift 713-0-1 | 09/2023**

Fahrgastinformation im ÖV: Auslastungsinformationen in der Fahrgastkommunikation – Standards zur einheitlichen Kommunikation von Auslastungsinformation im Öffentlichen Personenverkehr

**VDV-Schrift 346 | 08/2023**

Instandhaltung (Abnahmen und Inspektionen) an elektrischen Stell- und Überwachungseinrichtungen sowie mechanischen Verschlussystemen an Weichen und Gleissperren (BOStrab)

**VDV-Schrift 435-2-0 | 08/2023**

Internet of Mobility – IoM – Aufbau der Topic-Strukturen / Design of topic structures

**VDV-Schrift 154 | 07/2023**

Geräusche von Schienenfahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nach BOStrab

**VDV-Schrift 882 | 07/2023**

Verfahren zur Ermittlung von Personal-Kennzahlen für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen nach BOStrab

**VDV Recommendations 823 | Ausgabe 07/2023**  
for the design of new and reconstructed light rail and streetcar depots | 12/2022

**VDV-Schrift 739 | 06/2023**

Wegeleitung und Fahrgastlenkung in Verkehrsbauwerken – Leitlinie für visuelle Wegeleitsysteme in Bahnhöfen, Tunnelstationen, Umsteigeanlagen und größeren Haltestellen

**VDV Recommendations 261 | 05/2023**

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

**VDV-Schrift 261, Edition 2 | 05/2023**

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

**VDV-Schrift 457 | 04/2023**

Automatische Fahrgastzählssysteme – Handlungsempfehlungen zur Anwendung von AFZS im öffentlichen Personenverkehr, Version 2.2

**VDV-Schrift 461, Version 2.1 | 03/2023**

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

**VDV-Schrift 440 | 02/2023**

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

**VDV Recommendation 825 | 02/2023**

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

**VDV-Schrift 825 | 02/2023**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IBIS-IP Beschreibung der Dienste / Service description  
DIENST- / SERVICE-DeviceManagement ServiceV2.4

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

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

**VDV-Schrift 238 | 01/2023**

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

---

# VDV-Mitteilungen

---

Neuerscheinungen 03/2024 bis 01/2023

---

**VDV-Schriften- und Mitteilungen unter:**

**[www.vdv.de/Publikationen/Schriften&Mitteilungen](http://www.vdv.de/Publikationen/Schriften&Mitteilungen) und [knowhow.vdv.de](http://knowhow.vdv.de)**

**VDV-Mitteilung Nr. 3317 | 2/2024**

Empfehlungen für Auswahl und Einsatz von Gutachtern für Bahnanwendungen

**VDV-Mitteilung Nr. 3319 | 12/2023**

Prüfung von Bahnübergängen zur Nutzung durch Lang-Lkw

**VDV-Mitteilung Nr. 9073 | 10/2023**

Leitfaden zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)

**VDV-Mitteilung Nr. 6004 | 10/2023**

Inspektionen des Oberbaus des schienengebundenen Nahverkehrs nach BOStrab – Oberbauinspektionen

**VDV-Mitteilung Nr. 4022 | 05/2023**

Beschleunigung von ÖPNV an Lichtsignalanlagen mit C-ITS – Migration des ÖPNV von „morgen“ im Umfeld von Lichtsignalanlagen

**VDV-Mitteilung Nr. 7057 | 05/2023**

Auf dem Weg zum itcs 2030 – von der Bestandsaufnahme zum Zielbild

**VDV-Mitteilung Nr. 1102 | 04/2023**

Leitfaden zur Nutzung von Ökostrom – Version 2.0

**VDV-Mitteilung Nr. 4401 | 02/2023**

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

**VDV-Mitteilung Nr. 4400 | 02/2023**

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

**VDV-Mitteilung Nr. 5702 | 02/2023**

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

---

# VDV-Positionen

---

Neuerscheinungen 01/2023 bis 12/2023

---

Alle hier aufgelisteten VDV-Positionspapiere unter:  
[www.vdv.de/positionensuche.aspx](http://www.vdv.de/positionensuche.aspx)

Weitere unter der Suchfunktion auf [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

**06.10.2023 | Anforderungen der Verbände an die Ausgestaltung einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte der Deutschen Bahn AG**

Verbände konkretisieren in gemeinsamem Positionspapier Erwartungen an die künftige InfraGO

**17.05.2023 | Änderungsvorschläge zum Straßenverkehrsrecht – für eine gute Mobilitätswende**

Vorschläge zur Änderung von Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften

**11.05.2023 | HVO: für Dieselmotoren, klimafreundlich und tankstellenfähig**

Reif für den Verkehr: Kraftstoff HVO bzw. HVO 100

**24.04.2023 | Alternative Kraftstoffe und elektrische Energie als Antrieb des ÖPV der Zukunft**

Entscheidungshilfe für den Transformationsprozess der ÖV-Branche hin zur Wahl alternativer Energieträger und zur Entscheidungsfindung für Infrastrukturinvestitionen in den 2020er-Jahren

**30.03.2023 | Das Mobilitätsbudget | Nachhaltige Mobilität von Mitarbeitenden unterstützen**

Das Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft (BüNaMo) und der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) haben in diesem gemeinsamen Positionspapier Vorschläge für eine vereinfachte Umsetzung des Mobilitätsbudgets in Unternehmen und Organisationen erarbeitet. Damit sollen administrative und steuerrechtliche Hürden abgebaut werden, sodass es für die Unternehmen und deren Beschäftigte künftig attraktiver und einfacher wird, ein Mobilitätsbudget im Rahmen betrieblicher Mobilität anzubieten bzw. zu nutzen.

**13.03.2023 | Linienbedarfsverkehr: zukunfts-gerecht, integriert und nachfragegesteuert**

Warum eine ÖPNV-Angebotsoffensive im Linien- und Linienbedarfsverkehr notwendig ist

**24.01.2023 | Maßnahmen gegen den Personal-mangel im Fahrbetrieb**

Für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV

**09.01.2023 | Personalstrategisches Papier**

Das personalstrategische Papier des VDV-Ausschusses für Personalwesen zeigt die ganze Breite der Herausforderungen im Personalbereich auf.

## Weitere VDV-Veröffentlichungen



### Der Nahverkehr | [www.dvmedia-shop.de](http://www.dvmedia-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](http://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](http://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.

# Digitale Angebote des VDV

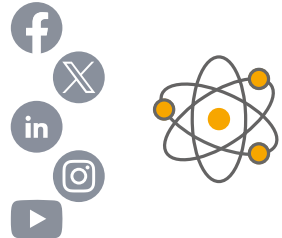


## VDV-Website | [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

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

## VDV auf Social Media

[www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen](https://www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen)  
[www.twitter.com/VDV\\_Verband](https://www.twitter.com/VDV_Verband)  
[www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen](https://www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen)  
[www.instagram.com/vdv\\_verband/](https://www.instagram.com/vdv_verband/)  
[www.youtube.com/mobiwissen](https://www.youtube.com/mobiwissen)



## VDV VerbandsApp | kostenlos unter [app.vdv.de](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://www.vdv.de/industrieforum)**

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



## **Stiftung Führungsnachwuchs | [www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de](http://www.stiftung-fuehrungsnachwuchs.de)**

Die ÖV-Branche hat ein großes Potenzial an interessierten, begeisterungsfähigen und begabten 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](http://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.



---

# Bildquellen

---

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

---

## Alle Bilder von links nach rechts

- |           |  |           |  |
|-----------|--|-----------|--|
| <b>1</b>  | nickvango, stock.adobe.com   VDV                                       | <b>44</b> | VDV  |
| <b>16</b> | adam bennie, iStockphoto.com   | <b>45</b> | VDV  |
| <b>18</b> | Michael Fahrig, Peter Himsel, Berlin                                   | <b>46</b> | VDV  |
| <b>19</b> | Michael Fahrig, Peter Himsel, Berlin                                   | <b>61</b> | Volvo Bus Image Bank                               |
| <b>21</b> | Markus Bollen, (FREELENS Pool) Bollen · Dirk Baumbach Fotografie Koeln | <b>65</b> | Stephan Elze, ÜSTRA Hannover                       |
| <b>22</b> | VDV  | <b>71</b> | VDV  |
| <b>23</b> | VDV  | <b>72</b> | VDV  |
| <b>24</b> | VDV  | <b>77</b> | Shutter2U, stock.adobe.com                         |
| <b>25</b> | VDV  | <b>78</b> | rethmannndesign, stock.adobe.com und VDV           |
| <b>28</b> | Michael Fahrig · VDV   | <b>82</b> | VDV  |
| <b>31</b> | vchalup, stock.adobe.com   | <b>83</b> | Allerbus   |
| <b>32</b> | Rawpixel Ltd, stock.adobe.com  | <b>84</b> | Hamburger Hochbahn                                 |
| <b>34</b> | Michael Fahrig, Peter Himsel, Berlin                                   | <b>85</b> | KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH             |
| <b>35</b> | Michael Fahrig, Peter Himsel, Berlin                                   | <b>87</b> | Barteld Redaktion und Verlag, PR- und Foto-Agentur |
| <b>36</b> | fotogestoeber, stock.adobe.com   | <b>92</b> | VDV-Akademie                                       |
| <b>36</b> | VDV  | <b>93</b> | Chalabala, stock.adobe.com                         |



---

# Impressum

## © Herausgeber

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

## Herstellung

strohmeier dialog.druck GmbH  
Erschienen im Mai 2024



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV\_Verband



die-verkehrsunternehmen



vdv\_verband



app.vdv.de



www.youtube.com/mobiwissen





---

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln

T 0221 57979-0 · [info@vdv.de](mailto:info@vdv.de) · [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

---