
Herbsttagung Landesgruppen

Herbst 2020

Oliver Wolff

Corona

Virenbelastung in ÖV-Fahrzeugen · Entwicklung der Fahrgastzahlen

Corona als Katalysator für ...

Klimaschutz

- Mobilitätswende
- Neuverteilung der Flächen in der Stadt zugunsten des Umweltverbundes

Digitalisierung

- ÖV integriertes Ridepooling ausrollen
- Flotten von Stufe 4 autonomen fahrerlosen ÖV-Shuttles
- multimodale Mobilitätsplattformen
- digitale Transformation des ÖV und der Kommunen
- Wert der Daten
- Freiraum-App
- Nationales Check-in Be-out
- Elektronische Tarife

Finanzierung

- Vergaberecht
- Drittnutzerfinanzierung
- Flexible Tickets statt Billigtickets
- Wert der Daten
- Investitionen, standardisierte Bewertung, Planungskapazitäten

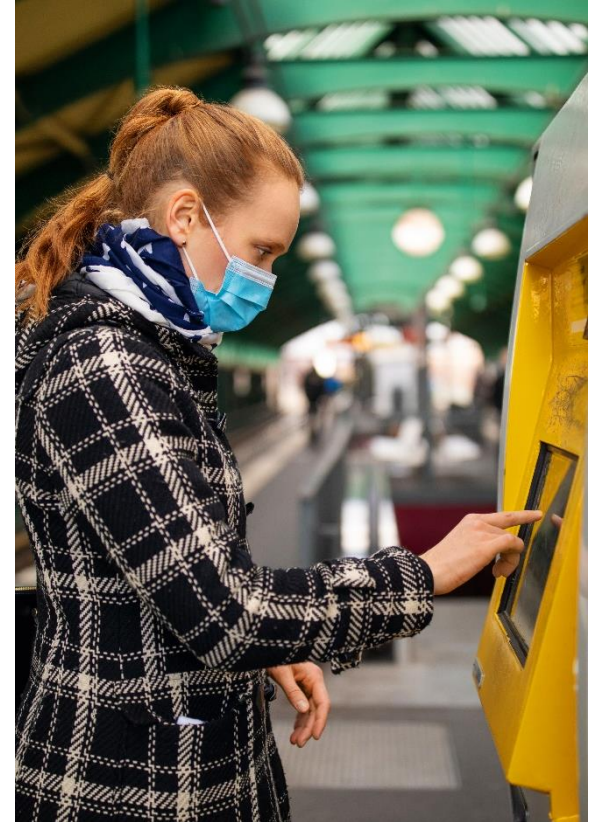
Aerosole in Zeiten von Corona in Bus und Bahn

- Mund-Nasen-Bedeckung vermindert effektiv das Infektionsrisiko für die Tragenden selbst und vor allem für andere Fahrgäste
- Übertragung durch Aerosole im ÖPNV minimiert durch ständiges bzw. automatisches Öffnen der Türen an den Stationen
 - zusätzlich unterstützt das Ansaugen von Frischluft über die Klimaanlage in den Fahrzeugen den Luftaustausch
 - Fehlt es an einer Klimaanlage, erfolgt die Frischluftzufuhr über Lüftungsgebläse, Türen, Fenster und Dachluken: Luftaustausch mit Frischluft ist grundsätzlich besser als eine Luftfilterung



Virenbelastung im ÖPNV

- VDV scannt sämtliche Studien- und Forschungsergebnisse
- Weltweite Studien widerlegen Infektionsgefahr im ÖPNV
 - Fahrgäste sprechen im ÖPNV kaum
 - Aufenthalt im Fahrzeug vergleichsweise kurz
 - Abstandhalten und die Maskenpflicht tragen zur Eindämmung des Infektionsrisikos bei
 - Belüftungssysteme sorgen nicht nur für saubere Luft, sondern können auch Infektionsrisiken mindern
- Maskenpflicht ist Aufgabe des Staates und der VUs
 - keine Aufnahme in die Beförderungsbedingungen

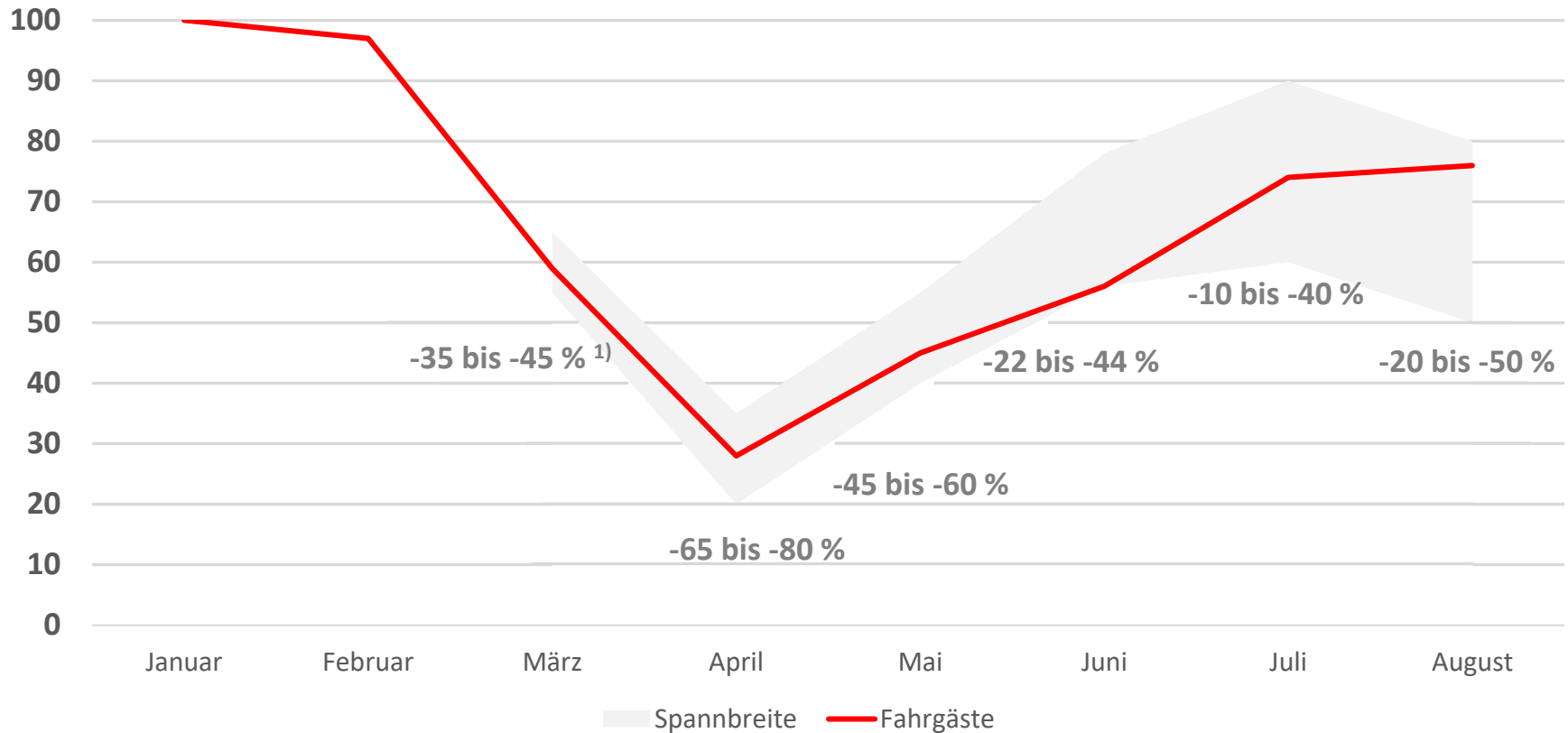


Quelle: Alvarez | iStockphoto.com

Maskenpflicht: Beschluss der VMK vom 09.09.2020 - entsprechende Aktivitäten der VU erforderlich

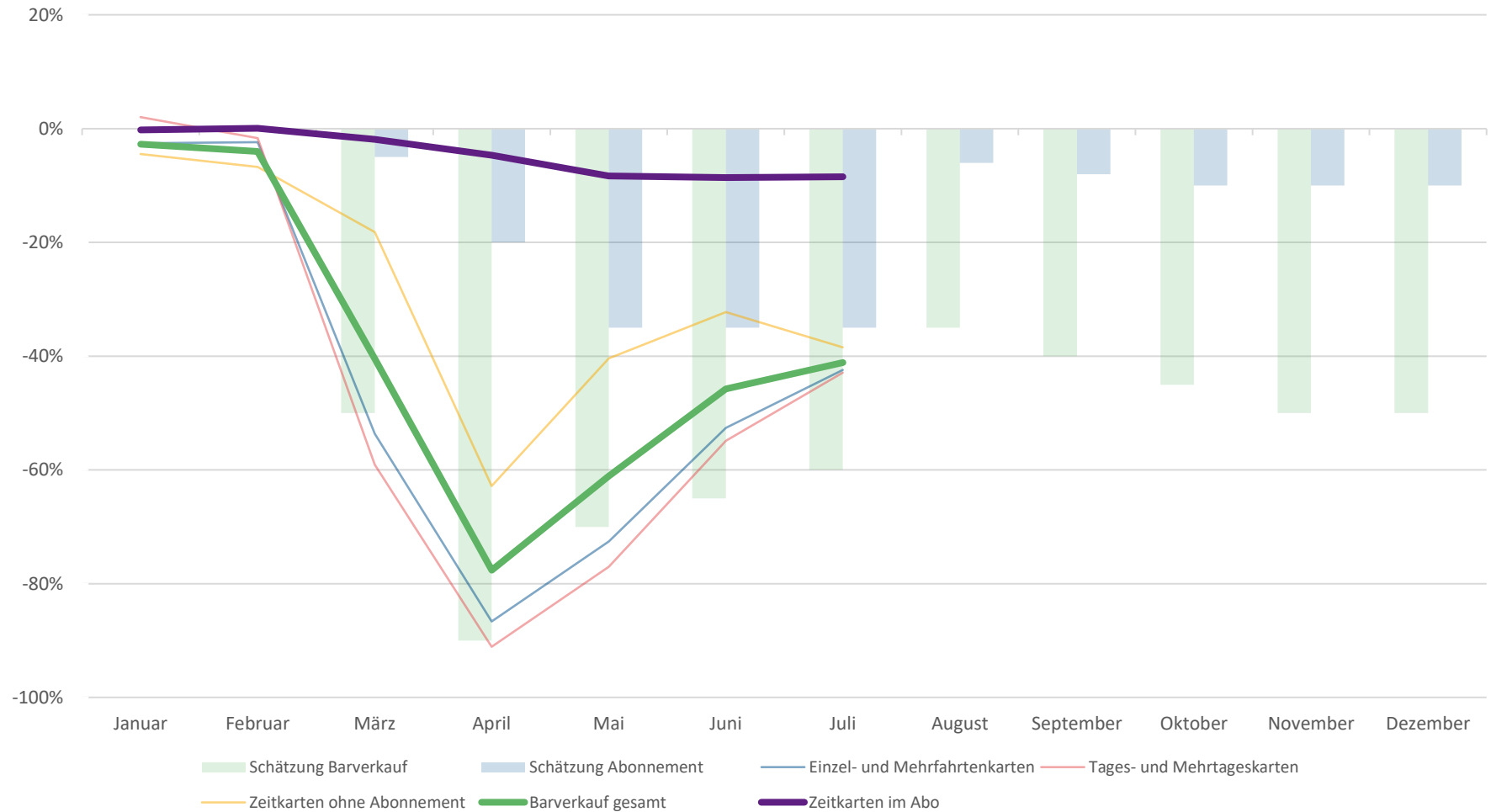
- Die VMK teilt die Auffassung der MPK, dass die Anstrengungen zur Durchsetzung der Maskenpflicht im ÖPNV verstärkt werden müssen und begrüßt, dass inzwischen in fast allen Bundesländern ein Bußgeld für Verstöße eingeführt wurde.
- Die VMK sieht jedoch erhebliche Schwierigkeiten bei der Durchsetzung der Maskenpflicht. **Die Einführung von bundesweit geltenden Vertragsstrafen gegenüber Maskenverweigerern über die allgemeinen Beförderungsbedingungen oder eine Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung wird als nicht zielführend erachtet.**
- Die VMK stellt fest, dass die Durchsetzung der Maskenpflicht **grundsätzlich Aufgabe des Staates** ist, nicht alleine der Unternehmen.
- Die VMK bittet den Bund, einen **Runden Tisch** mit Vertretern des Bundes & der Bundespolizei, der Länder, VDV, BAG-SPNV, Gewerkschaften und KSV durchzuführen, um eine **gemeinsame Lösung für eine effektive Durchsetzung der Maskenpflicht** zu entwickeln und sich an den **Kontrollkosten zu beteiligen**.
- Die VMK fordert den Bund zudem auf, die Bundespolizei zur bundesweiten und konsequenten Durchsetzung der Maskenpflicht im Schienenpersonenverkehr auch ohne Anforderung durch die Verkehrsunternehmen zu verpflichten.

Fahrgastnachfrage 2020 – Rückgang im Vergleich zum Vorjahresmonat



© VDV | Quelle: VDV | Anmerkung: Einbezogen wurden Unternehmen, die sich an der Eilumfrage beteiligt haben und ihre Fahrgasterfassung auf Automatische Fahrgastzählsysteme umgestellt haben. Naturgemäß liegen keine Erkenntnisse über die Struktur der Fahrgäste vor. Es werden nur Ein- und Aussteiger gezählt. | Anmerkung zum grau unterlegten Bereich: Angegeben ist die Spannbreite des Rückgangs der Fahrgastnachfrage auf Basis von Auskünften von Unternehmen aus ländlichen Räumen. | ¹⁾ Veränderung zum Vorjahresmonat

Einnahmeentwicklung 2020 – Rückgang im Vergleich zum Vorjahresmonat (Verbünde)



© VDV | Quelle: VDV | Eigene Erhebung | Aggregierte Daten von ausgewählten Verkehrsverbänden (Grundgesamtheit jeweils angepasst) | angegeben ist die Veränderung zum Vorjahresmonat bei einer fiktiven Tarifierung von 2 Prozent.

Entwicklung Fahrgastzahlen

- Deutschland liegt im internationalen Vergleich vorn
- 70 Prozent Rückgang während Corona, Fahrgastzahlen fangen nun langsam wieder an zu steigen
 - Auslastung von Bussen und Bahnen liegt bundesweit inzwischen wieder bei 60 bis 70 Prozent
 - 78 Prozent der Fahrgäste, die vor Corona mindestens an drei Tagen in der Woche den Nahverkehr genutzt haben, sind auch jetzt schon wieder genauso häufig mit Bus und Bahn unterwegs
- Rückgewinnung von Kunden durch #BesserWeiter
- Vertrauensindex Bus und Bahn
 - soll Sicherheitsgefühl vieler Menschen messbar und sichtbar machen

Konjunkturprogramm

ÖPNV-Rettungsschirm · Mehrwertsteuerabsenkung · GSM-R-Umrüstung ·
Förderung von Loks mit alternativen Antrieben · E-Bus-Förderung ·
Planungsbeschleunigung

Konjunkturprogramm

- ÖPNV-Rettungsschirm ist weltweit einzigartig
 - wurde nicht mit Infrastrukturmitteln gefüllt, sind der Branche geblieben
- Mehrwertsteuerabsenkung
 - Herausforderung: kurzfristig, administrativ und technisch umsetzen
 - Umsetzung sollte Loyalität und Image, Kundenbindung und -gewinnung fördern
- GSM-R-Umrüstung
- Erstmalige Förderung zur Beschaffung von Loks mit alternativen Antrieben (100 Stück mit ca. 1 Mio. Euro pro Lok = 100 Mio. Euro)
- E-Bus-Förderung (80 Prozent mit ca. 1 Mrd. Euro)
- EU-Programm zur Beschleunigung des Planungsrechts und zur Vereinfachung des Vergaberechts

#BesserWeiter

Kampagne zur Fahrgastrückgewinnung #besserweiter

Gemeinschaftskampagne
zur Stärkung des
öffentlichen Verkehrs

Ausblick Phase 2

gemeinsam
#besserweiter

Stand: 30.09.2020

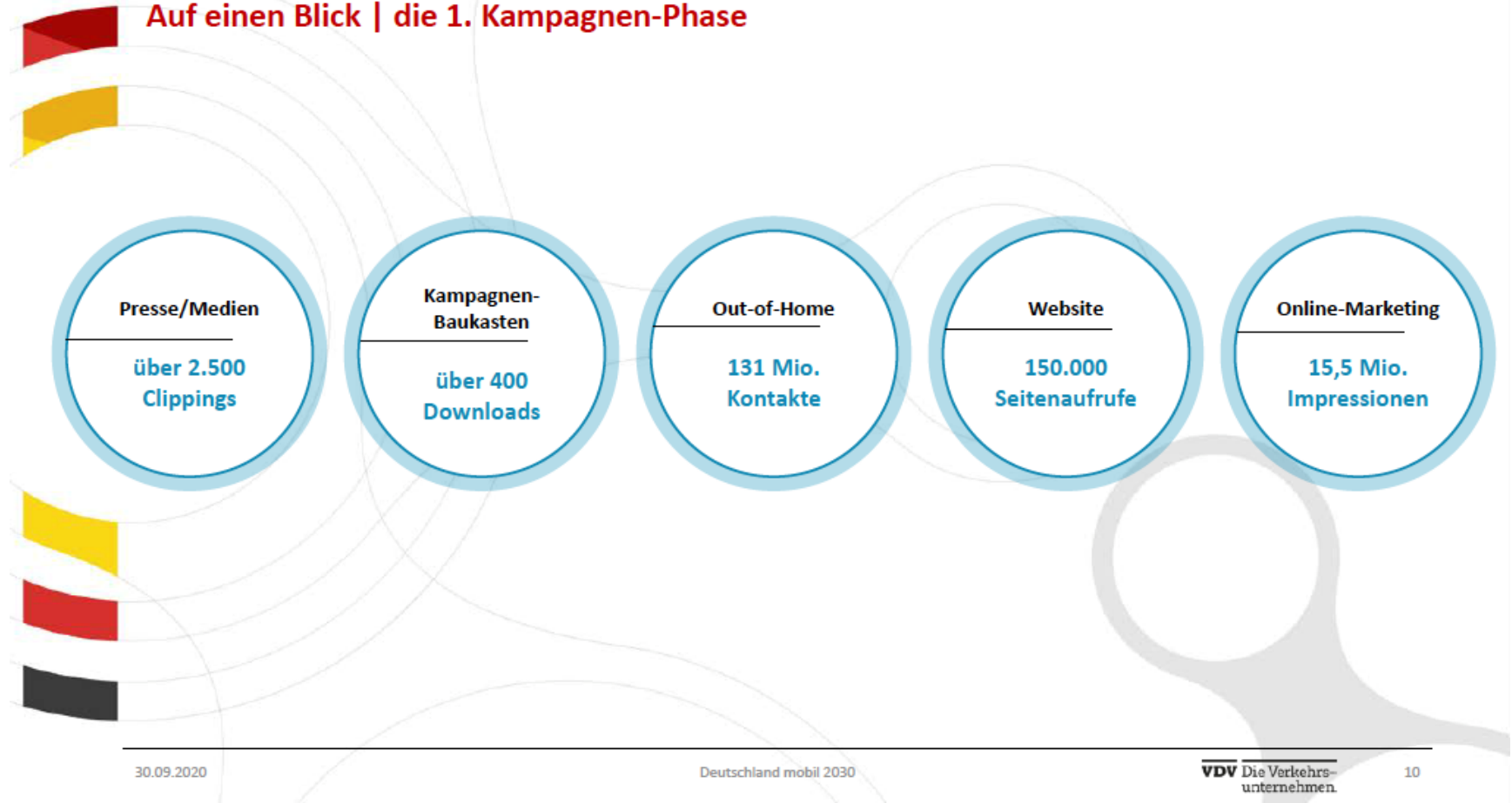
Eine gemeinsame Initiative von
Bund, Ländern und öffentlichen
Verkehrsunternehmen.
www.besserweiter.de

DEUTSCHLAND MOBIL
MIT BUS & BAHN



Kampagne zur Fahrgastrückgewinnung #besserweiter

Auf einen Blick | die 1. Kampagnen-Phase



Kampagne zur Fahrgastrückgewinnung #besserweiter

Die neuen Kampagnenmotive in Phase 2

Die 2. Phase geht mit **14 neuen** und **aufmerksamkeitsstarken Motive** an den Start. Im **Fokus** stehen dabei **5 prominente Testimonials**, die sich **pro bono** als **Botschafter** der Kampagne beteiligen und als **Wiedereinsteiger** in Bus und Bahn **bekennen**:

- **Collien Ulmen-Fernandes** – Schauspielerin und TV-Moderatorin
- **Stefan Kretzschmar** – Handball-Legende
- **Wolfgang Niedecken** – Musiker und Frontmann von BAP
- **Dr. Eckart von Hirschhausen** – Mediziner und Moderator
- **Matthias Killing** – Moderator ProSieben/ SAT.1, u.a. Frühstückfernsehen

Die prominenten Wiedereinsteiger schaffen ein **hohes Maß an Aufmerksamkeit** und sprechen **unterschiedliche Zielgruppen** der Kampagne an. Die **Testimonials** werden neben Out-of-Home-Medien **auch in Social-Media-Aktivitäten** eingebunden. **Ergänzt** wird die Kampagne der 2. Phase um **weitere 9 Motive** mit gecasteten Models, die ein breites Spektrum der Zielgruppe abdecken (Pendler, Schüler, Gelegenheitsfahrer, etc.) und **individuelle Bekenner-Statements** transportieren.

30.09.2020

VDV Die Verkehrs-
unternehmen.

13

Kampagne zur Fahrgastrückgewinnung

#besserweiter

Motive | Prominente Wiedereinsteiger



30.09.2020

VDV Die Verkehrsunternehmen

14

Motive | Gecastete Wiedereinsteiger (2)



30.09.2020

VDV Die Verkehrsunternehmen

16

Klimawandel

Green Deal · Wasserstoffstrategie · Elektromobilität ·
Zukunftsbündnis Schiene und Deutschland-Takt

Der Europäische „Green Deal“

Ziele der Kommission und kommende Initiativen für den Verkehrssektor

Der Europäische „Green Deal“

Grüne Wachstumsstrategie der Kommission (Dezember 2019)

- Umfasst zahlreiche Sektoren (Energie, Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft, ...)

Bis 2050 soll Europa zum klimaneutralen Kontinent werden

- Bis 2030 sollen die THG-Emissionen der EU um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 sinken
- Die verkehrsbedingten THG-Emissionen müssen bis 2050 um 90 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden

Die Kommission kündigt u.a. an:

- Alternative Kraftstoffe
- Verkehrsverlagerung auf die Schiene
- Digitalisierung (MaaS, intelligenter Verkehr)

Strategie für einen nachhaltigen und intelligenten Verkehr (Q4/2020)



Senkung
der Treibhausgas-
emissionen des
Verkehrssektors
bis 2050

um 90 %

Wasserstoffstrategie

Wasserstoffstrategie der Bundesregierung

- Ausrichtung für Energieart
- H₂ wird als Energieträger nötig sein (Speicherung und Energieimport)
- Energieeffizienz: Oberleitung – Batterie – H₂ – P2X (synthetische Kraftstoffe)
- H₂ zum Fahrzeug zu bekommen ist sehr aufwendig
- Reichweite ist einziger Vorteil für H₂ im Bus-Betrieb

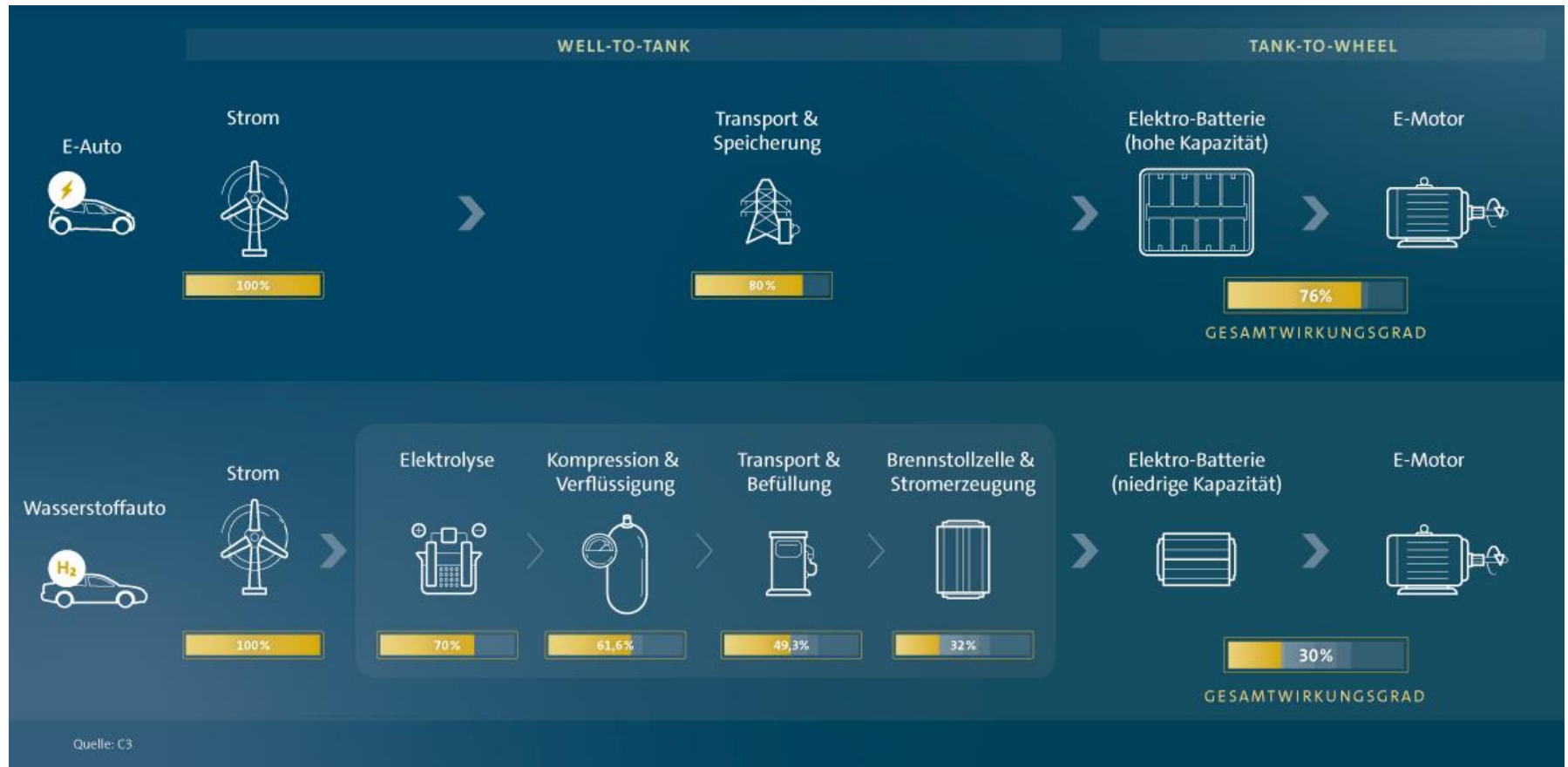


Quelle: WSW Wuppertaler Stadtwerke/Stefan Tesche-Hasenbach

Batterie und Brennstoffzelle

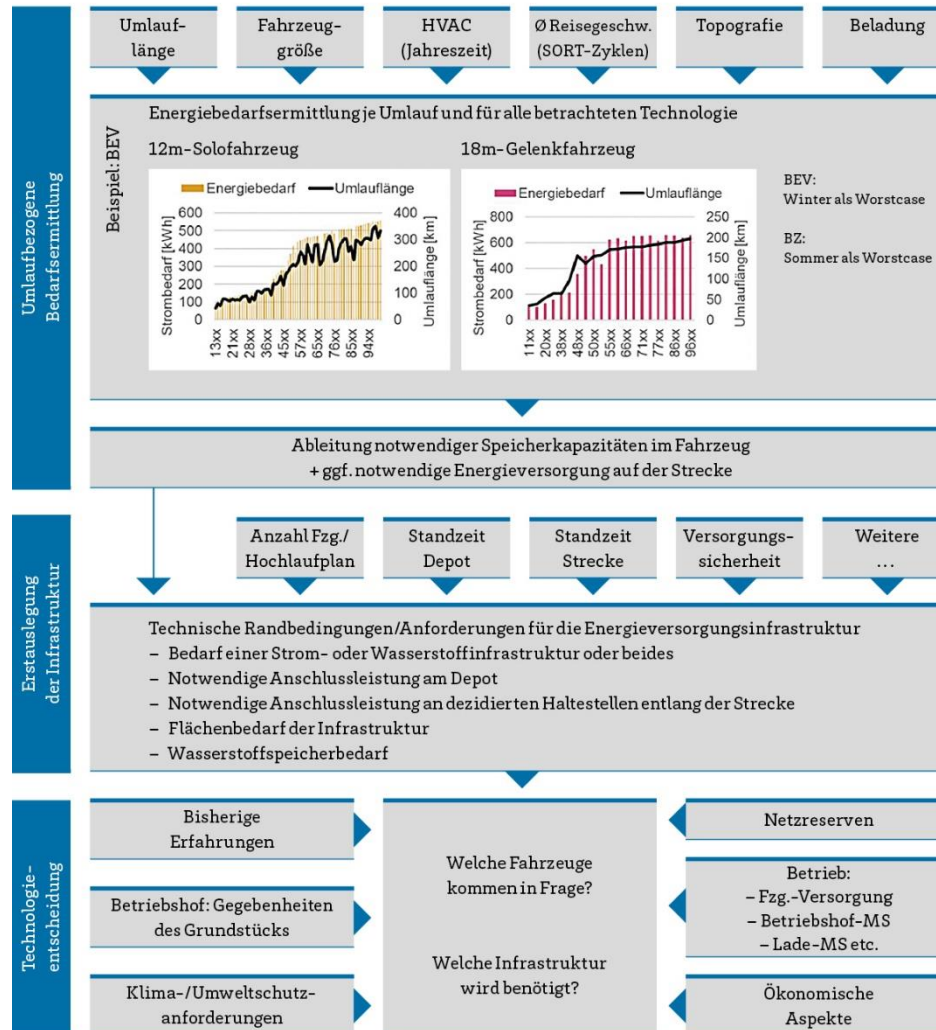
Effizienz- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Wirkungsgrade im Vergleich bei Nutzung von Öko-Strom



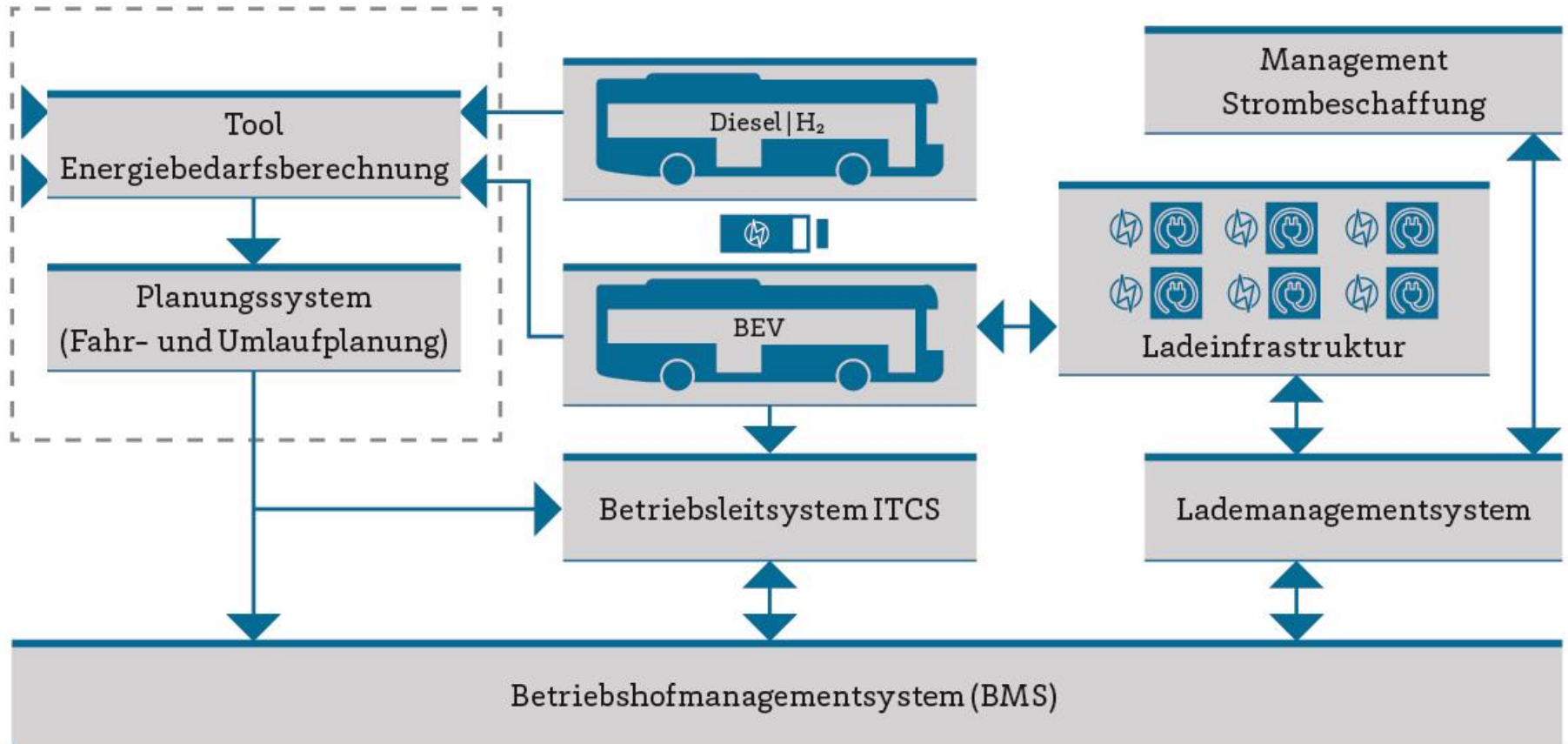
Quelle: www.volkswagenag.com

Technologieentscheidung



Quelle: Sphera (ehemals thinkstep) (aus Emissionsfreie Energie- und Antriebskonzepte für Stadtbuse zur Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive) | VDV

Energieversorgung und Einsatzplanung



Quelle: Sphera (ehemals thinkstep) (aus Emissionsfreie Energie- und Antriebskonzepte für Stadtbusse zur Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive) | VDV

Elektromobilität

AVAS und CVD

AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System)

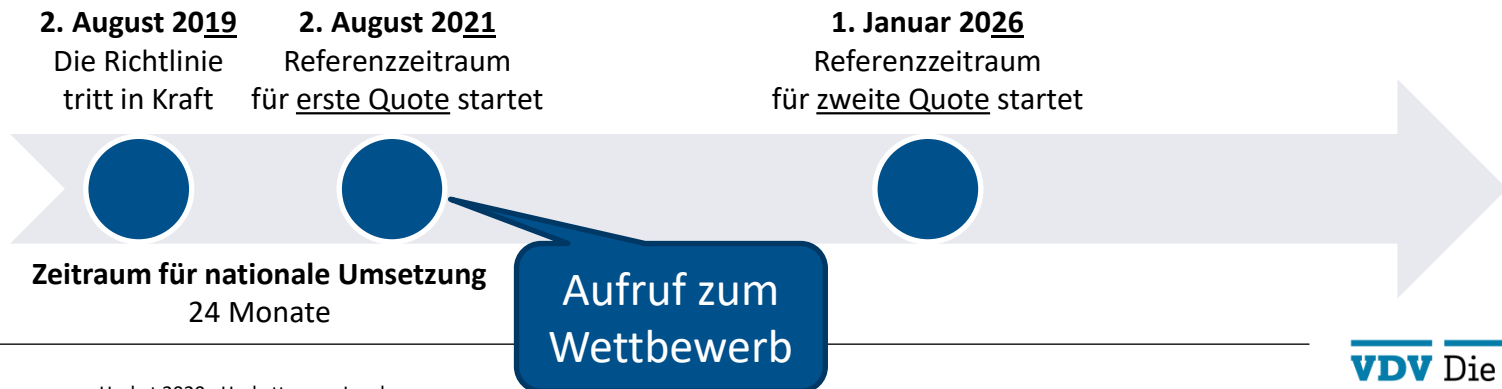
- Fahrzeuggeräusch-Generator beim E-Bus
- AVAS ist nicht immer zwingend einzubauen
- Herausforderung VUs
 - System muss den Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer genügen
 - keine Beeinträchtigung für das Fahrpersonal, Fahrgäste oder Anwohner
- VDV erarbeitet künftig Branchenstandards
 - Potenzial zur Verminderung von Lärmemissionen sollte genutzt werden
 - alternative technische Innovationen



Clean-Vehicles-Richtlinie

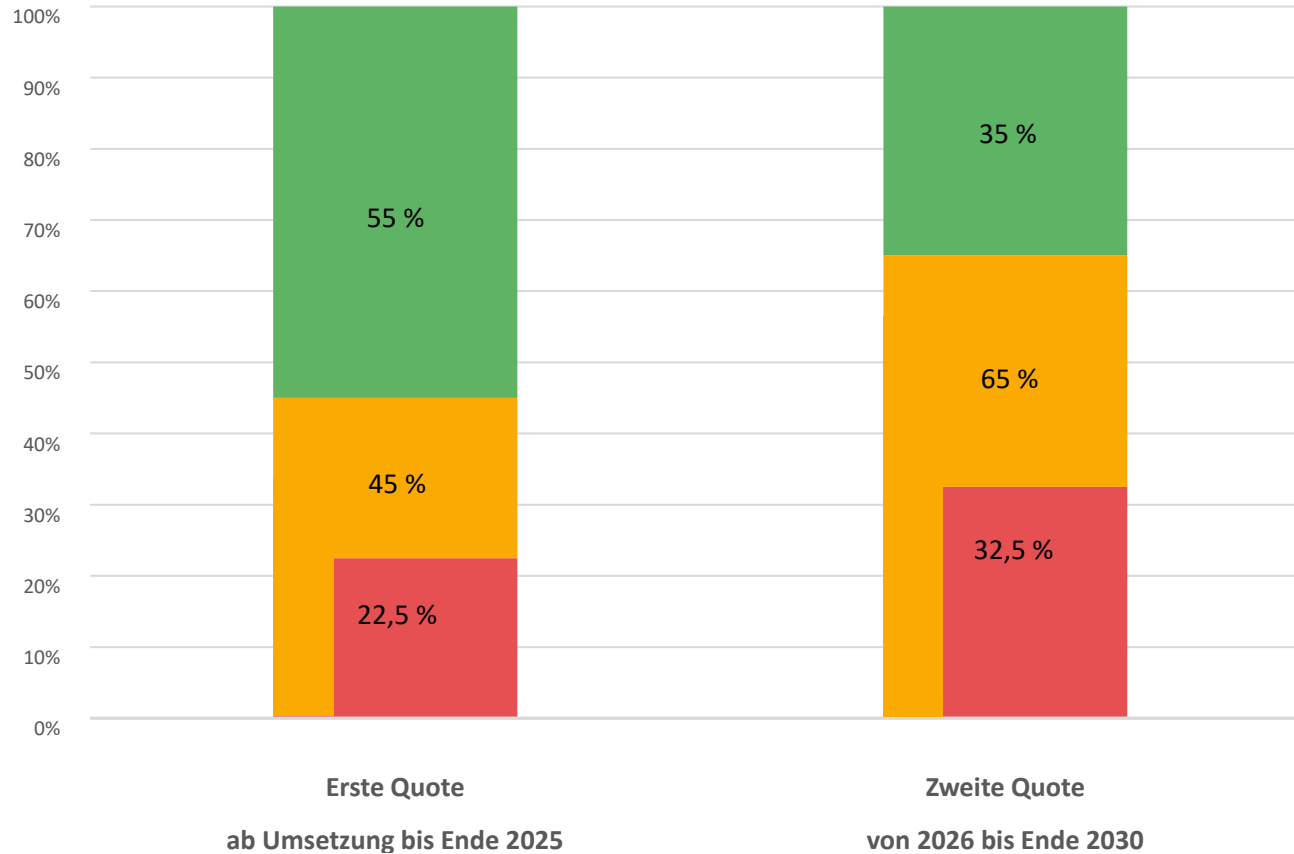
Richtlinie 2019/1161 EU zur Änderung der Richtlinie 2009/22/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („Clean Vehicles“-Richtlinie)

Ziel	Nationale Beschaffungsquoten für emissionsarme und -freie Fahrzeuge (u. a. Busse)
Anwendungsbereich	<ul style="list-style-type: none"> – Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der VO 1370/2007 – Verträge über Kauf, Leasing, Anmietung oder Mietkauf von Fahrzeugen durch Auftraggeber, die die Vergaberichtlinien nach 2014/24/EU und 2014/25/EU berücksichtigen müssen
Inhalt der Richtlinie	<ul style="list-style-type: none"> – Mindestbeschaffungsziele für Busse in DE: 45 Prozent (ab 2021) und 65 Prozent (ab 2026) – Definition eines emissionsarmen Fahrzeuges basierend auf alternativen Antriebstechnologien nach Richtlinie 2014/94/EU (DAFI-Richtlinie)
Stand des Verfahrens	<ul style="list-style-type: none"> – Auf EU-Ebene abgeschlossen, Richtlinie trat am 2. August 2019 in Kraft – Umsetzung auf nationaler Ebene entscheidet über konkrete Auswirkungen



Clean Vehicles-Richtlinie | Beschaffungsquoten und Definitionen

Verpflichtende Beschaffungsquoten (u.a. für Deutschland)



- keine Quote
- Quote für emissionsarme Fahrzeuge
- Teilquote für emissionsfreie Fahrzeuge

„Emissionsarm“ im Sinne der Richtlinie:

- Strom (inkl. Plug-in-Hybrid)
- Wasserstoff
- nachhaltige Biokraftstoffe
- synthetische und paraffinische Kraftstoffe
- Erdgas (inkl. Biomethan)
- LPG

„Emissionsarm“ im Sinne der Richtlinie:

Schwere Nutzfahrzeuge

- ohne Verbrennungsmotor

oder

- mit Verbrennungsmotor, der weniger als 1 Gramm CO₂/kWh ausstößt

Anforderungen aus dem UN-Klimaschutzabkommen

„Clean Vehicles“-Richtlinie: Hinweise zur nationalen Umsetzung



Emissionsfreie Fahrzeuge	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Quote in %	0	0	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	32,5	32,5	32,5	32,5
Geschätzte Neuzulassungen pro Jahr	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000
Benötigt	0	0	450	450	450	450	450	650	650	650	650
Beschaffung Gesamt	146	348	475	571	580	537	537	507	507	507	507
Aachen		13									
Berlin	75	105						180	180	180	180
Bochum		20									
Bonn		20						20	20	20	20
Bremen		24						24	24	24	24
Darmstadt		5									
Düsseldorf	10							40	40	40	40
Hamburg (VHH&HH)	46	30						130	130	130	130
Hannover											
Köln		50						30	30	30	30
Leipzig								18	18	18	18
München	2	2						30	30	30	30
Nürnberg								10	10	10	10
Oberhausen											
Osnabrück	13	9						10	10	10	10
Regensburg		10						10	10	10	10
Solingen		5						5	5	5	5
Wiesbaden		55									



unter Voraussetzung der richtigen Rahmenbedingungen

Clean Vehicle Directive

Zusammenfassung und Ausblick

Umwelt- und Klimaschutz (Verkehrswende)

- ÖV bietet heute schon die Möglichkeit zur Senkung der Emissionen
- Ein Kapazitätsausbau mit Attraktivitätssteigerung durch Maßnahmen u. a. zur Anschlusssicherung, Finanzierung, Verbesserung der Rahmenbedingungen etc. könnte Emissionen deutlich senken!

Clean Vehicles Directive (Antriebswende)

- finale Umsetzung steht noch aus
- Tendenz für nationale Beschaffungsquote
- erste Beschaffungsquote bis Ende 2025 könnte erfüllt werden
 - wenn ausreichende Förderungen bereitgestellt werden!
- erste Überprüfung der Umsetzung der Richtlinie durch die Kommission erfolgt zum 31.12.2027
- VDV (VR Bus, Kraftfahrzeugausschuss, Präsidium, Vorstand etc.) nehmen sich der nationalen Umsetzung an
 - enger Austausch mit den kommunalen Spitzenverbänden über die letzten Jahre
 - Austausch mit dem BMVI & MdBs zur nationalen Umsetzung der Directive
 - Fachberatung, VDV-Schriften und -Mitteilungen zu E-Mobilität

Zukunftsbündnis Schiene

Zukunftsbündnis Schiene



30.06.2020 | Unterzeichnung des „Schienenpaktes“ und Vorstellung des Masterplans Schienenverkehr u.a. durch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und VDV-Präsident Ingo Wortmann

Bildquelle: BMVI

Zukunftsbündnis Schiene

VDV war an allen Arbeitsgruppen beteiligt:

- AG 1: Deutschlandtakt
- AG 2: Kapazitätsausbau
- AG 3: Wettbewerbsfähigkeit
- AG 4: Umweltfragen
- AG 5: Innovation
- AG 6: Fachkräfte



AG 1 wird weitergeführt und soll die Einführung des Deutschlandtaktes weiter begleiten (→ gesonderte Folien)

Für die Umsetzung und Weiterentwicklung aller weiteren Beschlüsse ist die neue AG „Strategische Umsetzung“ zuständig. An ihr sind neben dem BMVI und DB AG nur VDV, Allianz pro Schiene, BDI, VDB, BAG-SPNV und Mofair beteiligt.

Zukunftsbündnis Schiene

- Monitoring der Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr nach Muster des Masterplans Schienengüterverkehr
- Masterplan Schienengüterverkehr wird weiter gesondert vorangetrieben (Co-Vorsitz: BMVI/VDV)
- Zukunftskonferenz Eisenbahn des BMVI im ersten Halbjahr 2021 geplant
- Ab 2021 jährlich bundesweiter *Tag der Eisenbahn*, um Öffentlichkeit und Berufsnachwuchs an die Branche heranzuführen



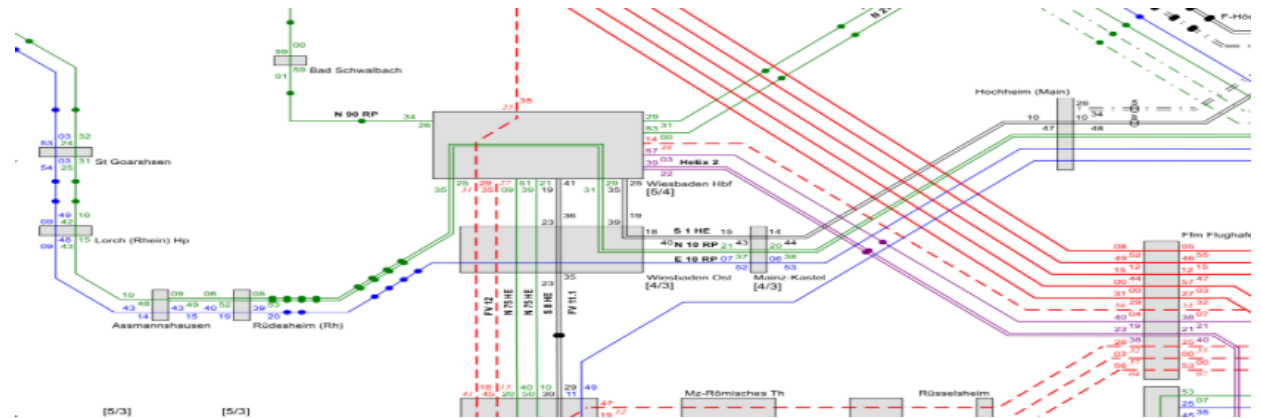
Deutschlandtakt

Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt



Im Nachgang der Vorstellung des Masterplans Schienenverkehr:

- Vorstellung 3. Zielfahrplanentwurf Deutschlandtakt („Akteurskonferenz“)



„Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt“

- AG 1 wird als „Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt“ inkl. UAGs weitergeführt, „Auftakt“ am 17. September; Zielsetzung insbesondere
 - Schrittweise Umsetzung des Deutschlandtaktes begleiten („Öfter, schneller, überall“)
 - **Personenverkehr**: attraktive Takte, gut abgestimmte und schnelle Umsteigemöglichkeiten, kürzere Reisezeiten
 - **Güterverkehr**: geringere durchschnittliche Transportdauer, sinkender Energiebedarf, besser planbare Fahrzeiten
 - marktgerechte Wachstumsoptionen für alle Transportbedürfnisse
 - **Gleichberechtigte Verankerung der Verkehrsarten** bei der zukünftigen Kapazitätsbemessung und -vergabe für den VDV unverzichtbar!

Gleisanschluss-Charta

Gleisanschluss-Charta hat viel Aufmerksamkeit erzeugt



Nächster Schritt: Umsetzung der 53 Vorschläge!

Quelle: DVZ

Verbändeübergreifende Arbeitsgruppen eingerichtet

AG 1	Bestandssicherung und Leistungsfähigkeit vorgelagerter Infrastrukturen
AG 2	Weiterentwicklung der Gleisanschlussförderrichtlinie inkl. Förderung von multimodalen Umschlagterminals
AG 3	Vereinfachung der Regularien bei Bau und Betrieb von Gleisanschlüssen/ Entlastung von Gleisanschlüssen mit einfachen Betriebsverhältnissen und/oder wenig Verkehr
AG 4	Erneuerung von Infrastrukturen/Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz
AG 5	Vereinfachung der Förderungsbeantragung
AG 6	Anbindung von Gewerbeflächen an das Schienennetz/ Sicherung von Flächen für die Schienenlogistik
AG 7	Trimodale/Multimodale Knoten stärken
AG 8	Digitalisierung und Automatisierung der letzten Meile
AG 9	Sicherstellung der Bedienung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen
AG 10	Gemischte Systeme aus KV und Wagenladungsverkehr

Haben Sie Interesse ...?

... an einer Mitarbeit in einer der Arbeitsgruppen?

E-Mail an lennarz@vdv.de

... Unterstützer der Gleisanschluss-Charta zu werden?

E-Mail an lennarz@vdv.de

... an den Inhalten der Gleisanschluss-Charta?

Besuchen Sie www.gleisanschluss-charta.de

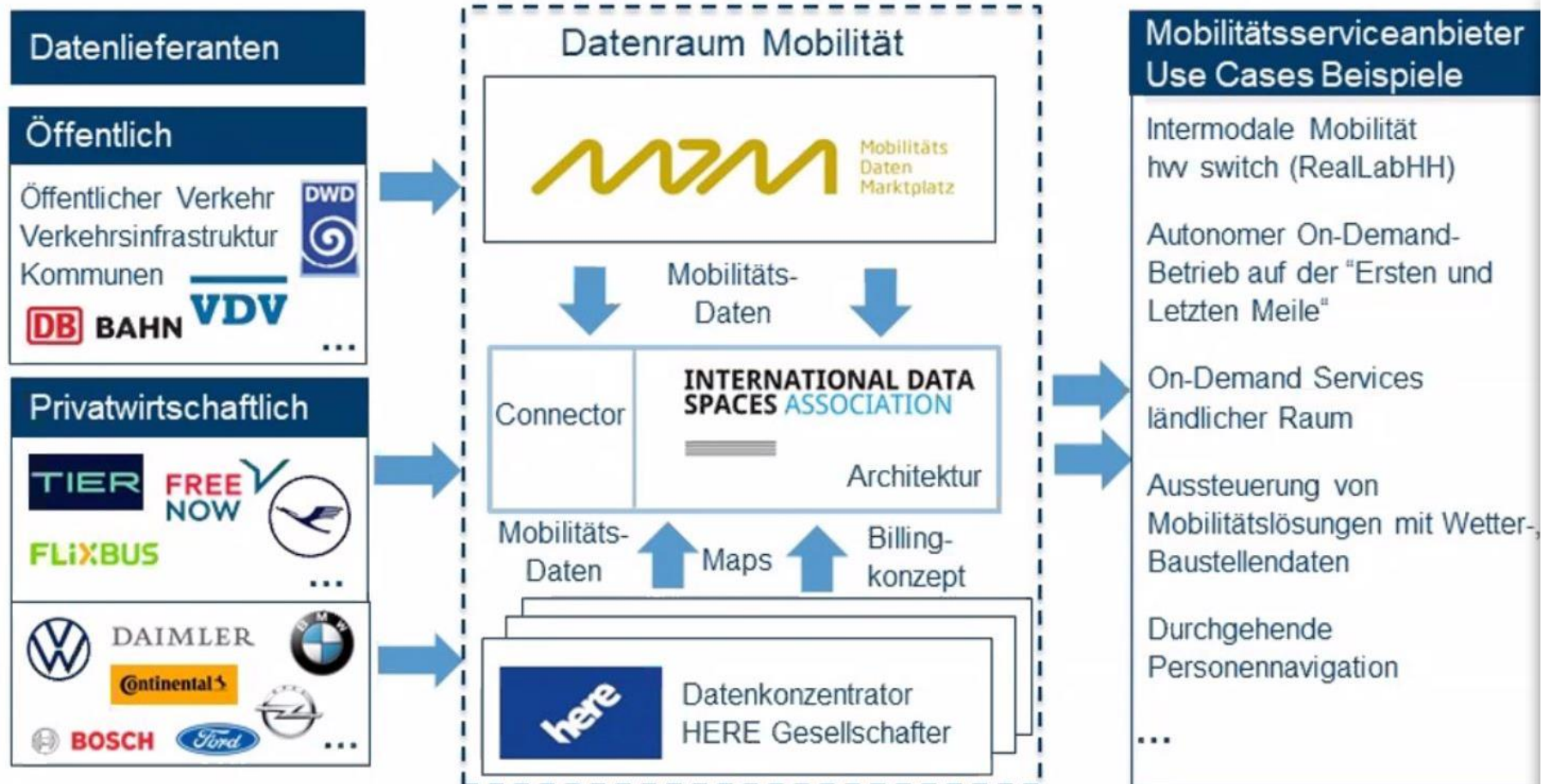
Digitalisierung

GAIA-X · Datenraum Mobilität · Datenbroker für Unternehmen · PSI-Richtlinie ·
Automatisiertes Fahren · Rail Freight Data Hub

GAIA-X (EU)

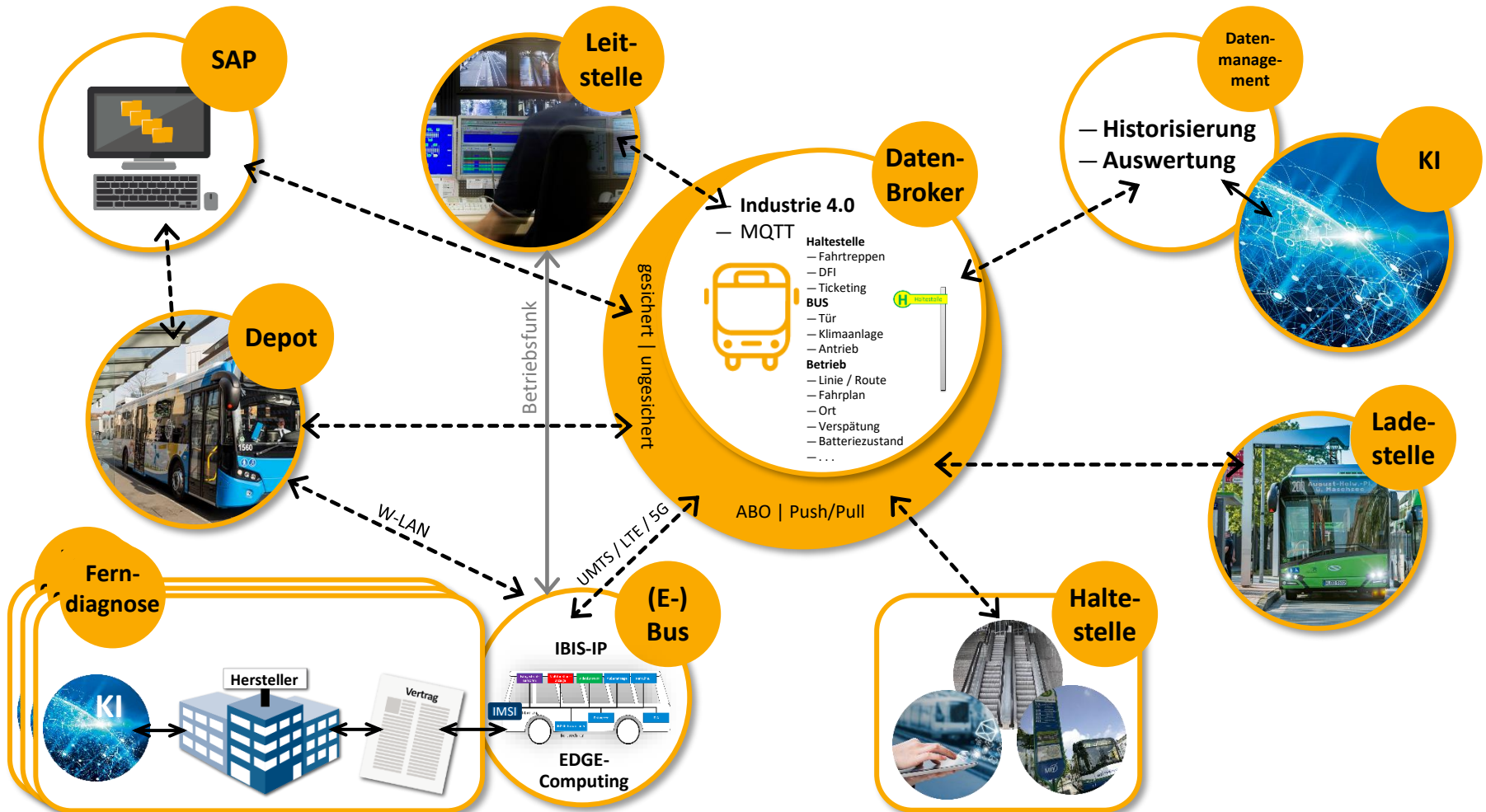
- Ziel: vernetzte europäische Datenstruktur mit strengem Schutzstandard
 - soll Innovationen fördern
- digitale Souveränität gegenüber ausländischen Anbietern wie Google, Amazon, Microsoft und Alibaba soll erreicht werden, die solche Dienste schon lange anbieten
- kein Konkurrenzprodukt zu existierenden Angeboten
 - Elemente über offene Schnittstellen und Standards miteinander vernetzen
- Open-Source-Ansatz
- 22 Unternehmen (50/50 aus Deutschland und Frankreich)

Datenraum Mobilität (national)



Quelle: VDV

IoM am Beispiel E-Bus



Quelle: VDV | Bilder: Leitstelle: Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rvn), Nikola Neven Haubner; Depot: Stadtwerke Münster, Peter Leßmann; Ladestelle: üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, Martin Bargiel; Haltestelle: Rolltreppe, wikipedia, RobertK; Tablet: FeelPic, istockphoto.com; Haltestelle: Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV); Künstliche Intelligenz: Maksim Pasko, fotolia.com

Die PSI-Richtlinie

- Richtlinie (EU) 2019/1024 (neue PSI-Richtlinie, „Open Data-Richtlinie“)
- Durch die Novellierung werden nunmehr ausdrücklich auch öffentliche Unternehmen einbezogen
- PSI enthält Vorschriften über die Weiterverwendung von Daten
- PSI-Richtlinie gibt kein originäres Zugangsrecht zu Daten, insbesondere ergibt sich aus der PSI kein Grundsatz, dass alle Daten verfügbar gemacht werden müssen
- Einschränkungen bei der Erhebung von Gebühren für Daten
- Grundsätzlich keine Ausschließlichkeitsvereinbarungen (Ausnahmen möglich)
- Hochwertige Daten („high value data sets“) sollen grundsätzlich umsonst und maschinenlesbar herausgegeben werden – die genaue Festlegung dieser Datensätze erfolgt derzeit.

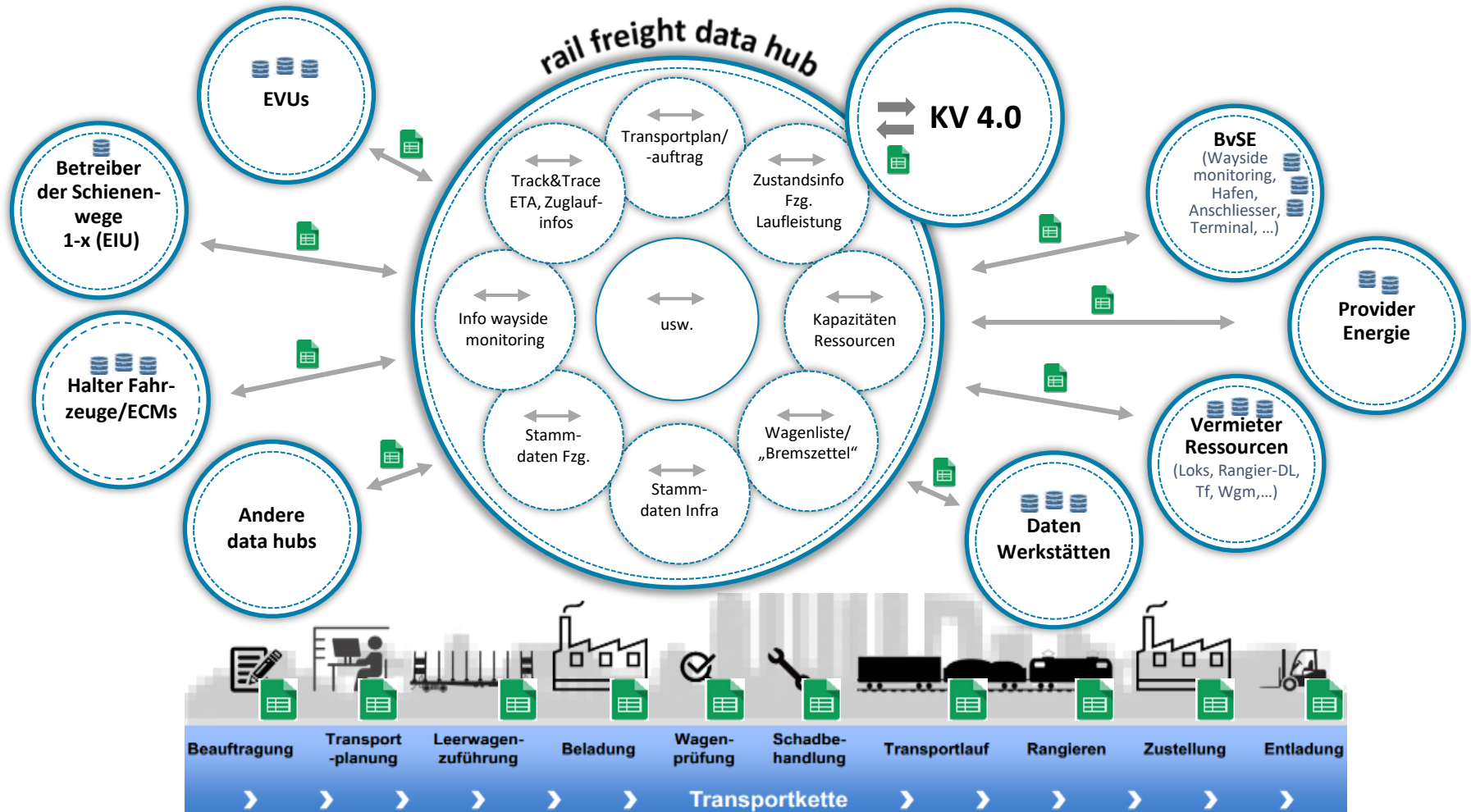
Autonomes Fahren in festgelegten Betriebsbereichen





- BMVI Entwurf befindet sich aktuell in der Ressortabstimmung
- soll noch innerhalb dieser Legislaturperiode verabschiedet werden
- Entwurf zielt auf die Ermöglichung eines fahrerlosen Betriebs von Kraftfahrzeugen in festgelegten Betriebsbereichen (SAE-Stufe 4)
- Der Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen wird über ein dreistufiges Zulassungsverfahren geregelt:
 1. Erteilung einer Betriebserlaubnis für das Kraftfahrzeug mit autonomen Fahrfunktionen durch das Kraftfahrtbundesamt
 2. Genehmigung eines festgelegten Betriebsbereichs durch die zuständige Landesmittelbehörde
 3. Örtlich beschränkte Zulassung zum Straßenverkehr

Digitalisierung Schienengüterverkehr

Rail Freight Data Hub

Die Vision

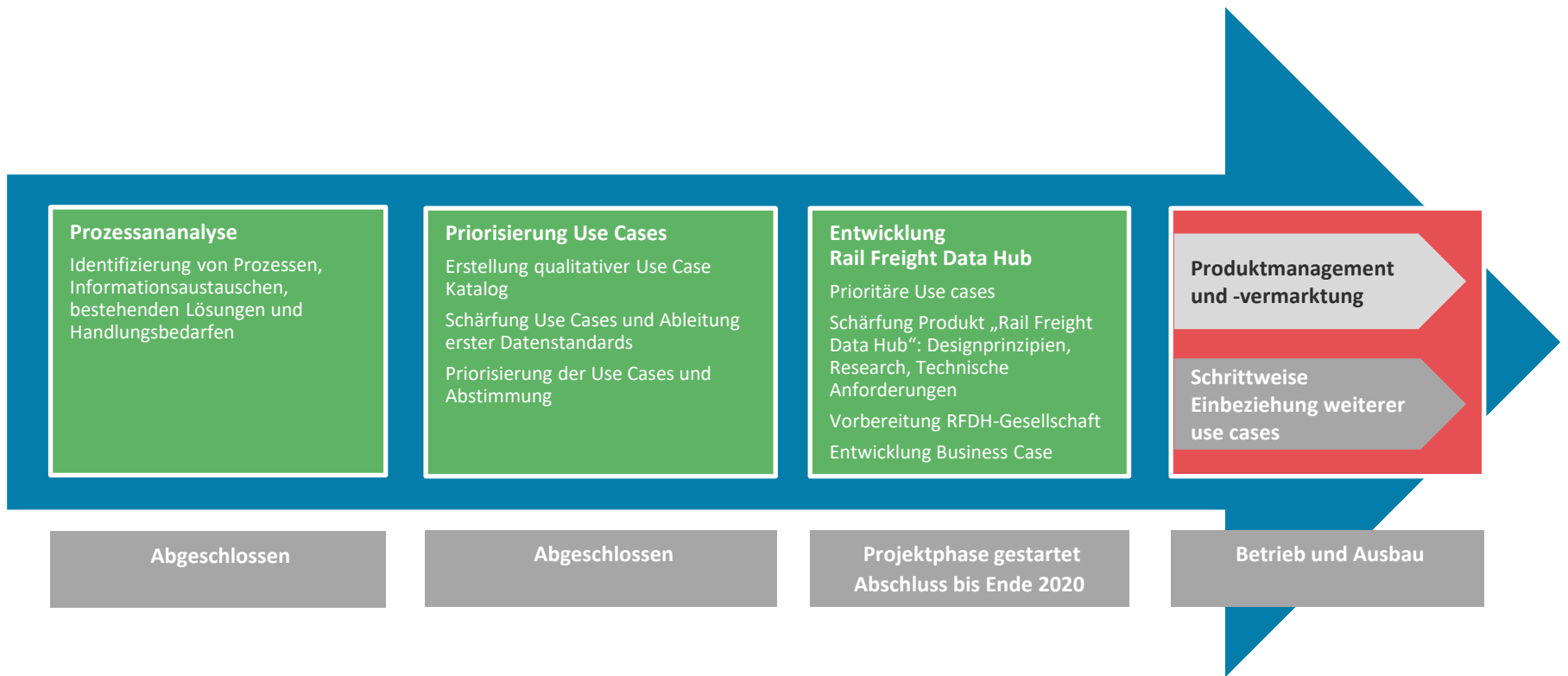


  Herkunft der Informationen/
  Akteure beliebig aus D/EU

Aktuell am Prozess beteiligte Unternehmen



Schritte zur Entwicklung des Hubs



Spezifizierung der Konzeption für den RFDH & die prioritären Use Cases unter Einbeziehung der bestehenden AG (1)

- Technische Spezifikation RFDH bis hin zur Ausschreibung
- Erarbeitung und Verfeinerung des Leistungs- und Nutzungsprofils des RFDH basierend auf den priorisierten Use Cases (technische Architektur, Datenmenge, Anfragen, Rollenkonzept)
 - in der Perspektive mit 24 (plus x) Use Cases
 - Ökosystem-fähig
 - Zugriffsrechte und -regeln
 - nichtfunktionale Anforderungen
- Auswahl von „zwei“ Use Cases für die erste Umsetzungsphase des RFDH
 - Mitwirkung der bestehenden Ad-hoc-AG
 - MVP (minimum viable product)
 - maximale Schnittmenge für die potenziellen Initiatoren

Spezifizierung der Konzeption für den RFDH & die prioritären Use Cases unter Einbeziehung der bestehenden AG (2)

- Konzeptionelle Beschreibung und Skizzierung eines digitalen Ökosystems in Verbindung mit künftigen Entwicklungsschritten für den RFDH
- Beschreibung der SCRUM-Features für die beiden prioritären Use Cases und Abgleich mit existierenden Lösungen
- Anforderungsbeschreibung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die Hub-Entwicklung Ableitung des Inputs für die weitere Finanzierungsplanung

Entwicklung und Beschreibung des Business Cases

- Beschreibungen von Geschäftsmodellen
 - Use Cases
 - Ökosystem
 - Unterschiedliche Nutzergruppen (Hub, Use Cases)
 - Zertifizierung (Abstimmung mit ETS)
- Wertversprechen
- Validierung der Zeit und Aufwandsschätzungen, insbesondere des Investitionsbedarfs (zentral und für unterschiedliche Unternehmenstypen)
- Entwicklung eines Betriebsmodell und Personalkonzept für den RFDH und Ermittlung des betrieblichen Aufwands

Entwicklung und Beschreibung des Business Cases

- Rollenverteilung
 - Entwicklung Business Cases für die zu gründende Gesellschaft
 - Entwicklung unternehmensindividueller Business Cases für die Initiatoren
 - Entwicklung unternehmensindividueller Business Cases für Nutzer
- Ziele der Initiatoren (Verzinsung des investierten Kapitals, Laufzeit, Rückführung, ...)
- Preis- und Produktbildung
- Ergebnisplanung

Entwicklung einer angemessenen Gesellschaftsstruktur und Bildung einer Initiatorengruppe

- Rollenverteilung/-modell
- Entwicklung eines Gesellschaftsmodells und der Vertragsgrundlagen (Gesellschaftsverträge, Teilnahmevertrag etc.) für die Entwicklung und den späteren Betriebs des RFDH
 - Verwendung und ggf. Modifizierung der Vertragswerke MI
- Ermittlung des Kapitalbedarfs für die Gesellschaftsgründung und die Entwicklungsphase des RFDH
- Bildung einer Initiatorengruppe
- Mustervorlagen für die Gremien der Initiatoren
- Entwicklung eines Fördermittelkonzepts für die Entwicklung des RFDH
- Beantragung der Fördermittel für die Entwicklungsphase

Tarifmodelle in Zeiten von Corona

Tarifmodelle

- Mobilitätsverhalten verändert sich
 - Beschleunigte Prozesse zum digitalen Arbeiten und Lernen
 - wachsender Anteil an Teilzeitbeschäftigten
 - wachsender Anteil Home-Office und mobiles Arbeiten
 - Gelegenheitskunden, die coronabedingt in die Individualmobilität abwandern oder zu Fuß unterwegs sind und das Fahrrad nutzen → wachsende Schwelle zur ÖPNV-Nutzung
 - Rückgang Abonnenten mit durchschnittlich 5-10 Prozent geringer als befürchtet, teilweise „normale“ Fluktuation, aber aktuell weniger Neukunden!
- **Tarifliche Lösungen entwickeln, Einnahmen sichern, Kunden zurückgewinnen und eine Marktlücke adressieren**

Reaktion auf ÖPNV zum Nulltarif und 365-Euro-Tickets

- steigende Ansprüche der Kunden an Angebot, Kapazitäten und Qualität des ÖPNV im Sinne von Klimaschutz und Luftreinhaltung sowie der Forderung nach günstigen Fahrpreisen zusammenbringen!
 - Fahrgeldeinnahmen sind die wichtigste Säule der Fahrgeldeinnahmen
- ganzheitlichen Gesamtkonzept aus Push-und-Pull-Maßnahmen erforderlich, nicht eine singuläre Tarifmaßnahme, um Modal Split-Anteile zugunsten des ÖPNV zu ändern.
 - öffentliche Mittel müssen vorrangig in Ausbau von Angebot, Kapazitäten und Qualität investiert werden
 - Deckungsbeiträge aus der Drittnutzerfinanzierung können benötigte Einnahmen liefern (Beispiel Parkraumbewirtschaftung in Wien)
 - ergänzende Finanzierungsmodelle müssen entwickelt und umgesetzt werden

Deutschland-Abo

- Inhaber eines Abos (Chipkarte) erhalten gegen Zahlung eines Zuschlags die Möglichkeit, ihr Abo in allen teilnehmenden Räumen zu nutzen
- zusätzliche Attraktivität für Abokunden gegen geringen Aufschlag (Kundenbindung) schaffen
- schrittweise Anbindung möglichst vieler Nahverkehrsregionen
 - Voraussetzung: (((eTicket Deutschland „ready“
- endlich bundesweit sichtbaren Erfolg herstellen
- Entwicklung eines neuen Tarifproduktes erforderlich!
 - digitale Transformation voranbringen, Ergiebigkeit und Einnahmensicherung nicht schwächen, auf vorhandene Produkte und Verträge Rücksicht nehmen



DIE VERKEHRS- UNTERNEHMEN

VDV-Arbeitgeberinitiative – Entwicklung im Überblick

Der MARKTPLATZ als Serviceportal für Personalgewinnung wird aufgrund der Kostenvorteile intensiv genutzt.

Sonderkonditionen

Schaltung von Online-Anzeigen
Einsatz von Videobewerbungen

kostenlose Services

digitale Verzeichnisse
SEO-Check

über 150.000 EUR

Gesamtersparnis der Branche
durch die Schaltung von
rabattierten Online-
Stellenanzeigen

391

aktivierte Nutzer

220

angemeldete Unternehmen

38 Unternehmen

nutzten bisher die
individualisierbaren Vorlagen
im Bereich **Mediendownloads**

Es gelang der Aufbau eines informativen und reichweitenstarken Karriereportals inklusive einem Branchen-Stellenmarkt.

73

aufgebaute Berufsbilder

568

Arbeitgeberprofile

**durchschnittlich
über 5.000**

Stellenanzeigen im Branchen-
Stellenmarkt

133.732 Nutzer

haben seit 10/2019
unser Karriereportal
www.in-dir-steckt-zukunft.de
besucht

Erfolgreiche Online-Kampagnen
zur Reichweitensteigerung, wie
die des **Triebfahrzeugführers:**

392.508

Einblendungen bei Suchanfragen
mit einer Klickrate von über

12 %*

*normal erfolgreiche Klickraten bei Google-Werbung = 4-5 %

Durch zusätzliche Inhalte im Karriereportal werden wir zukünftig noch mehr Interessent*innen erreichen.

Ziel: Alles, was die Mitgliedsunternehmen interessant macht, soll auf unserem Karriereportal zu sehen sein.

Unsere nächste Maßnahme:



- Erfolgsgeschichten der Mitarbeitenden (Einstiegs- und Karrierechancen sowie „Mosaikkarrieren“ in Unternehmen)
- Zukunftsthemen der Branche (neue Berufsbilder, Leuchtturm-Projekte der Unternehmen)
- Unternehmensvideos zu den Berufsbildern (die Berufe „greifbar“ machen)
- Vorzüge der Branche mit Geschichten belegen (Themen wie Zukunft, Sicherheit, Sinnstiftung, Daseinsfürsorge, Verkehrswende, Klimaschutz)

Entwicklung 2019-2021

Personalgewinnung: die Basis für die Verkehrswende



PBefG

PBefG-Novelle – Stand der Diskussion

„Findungskommission“ zur PBefG-Novelle

- Vertreter aus Bund und Ländern
- Vertretene Parteien: CDU/CSU, SPD, Grüne, FDP

Eckpunktepapier der Findungskommission vom 19. Juni 2020

- Breite Mehrheit
- Ablehnung durch FDP

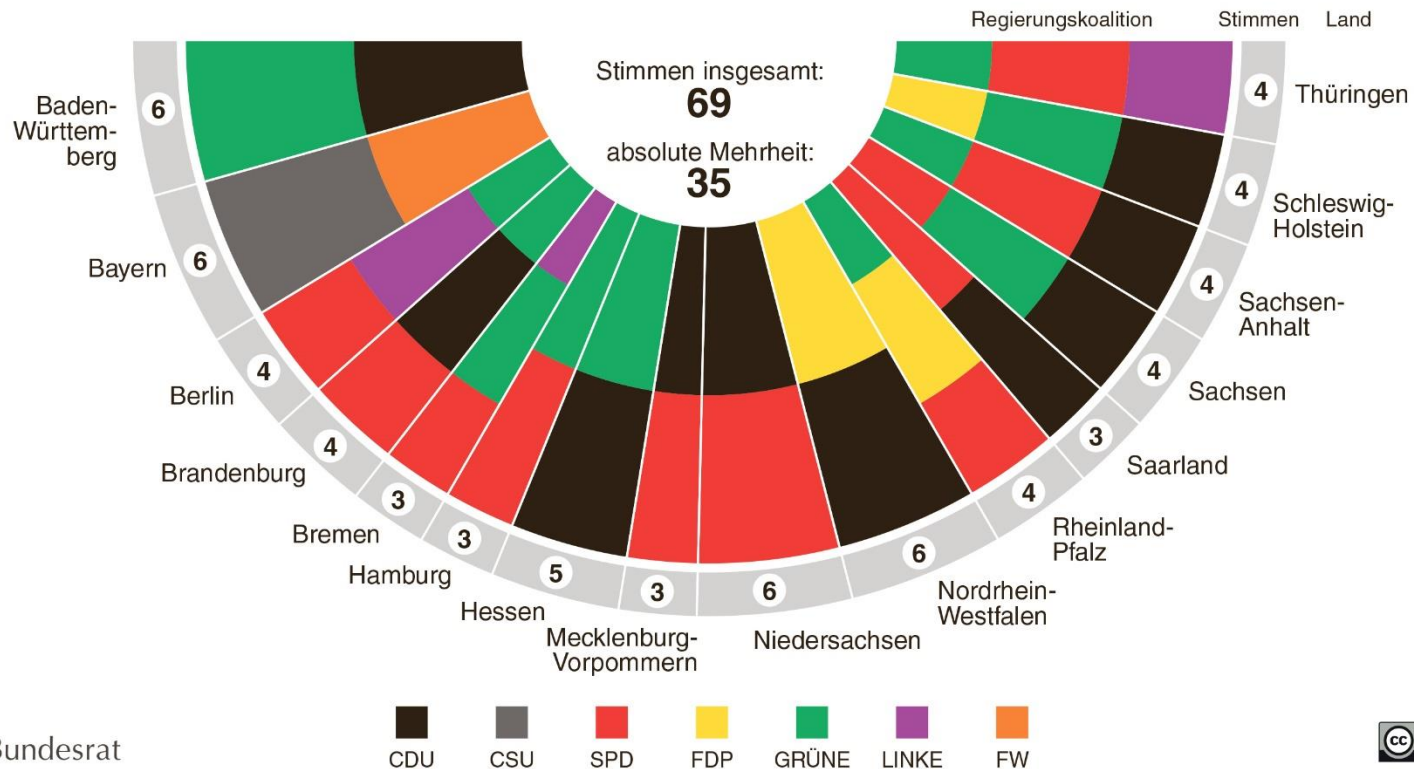
Bundesverkehrsministerium erarbeitet Gesetzentwurf auf Grundlage des Eckpunktepapiers

- Vorlage in den nächsten Wochen angestrebt
- Einleitung des parl. Verfahrens in Dezember 2020 angestrebt

Mehrheiten im Bundesrat

Die Zusammensetzung des Bundesrates

seit 4. März 2020



Landesregierungen von CDU, SPD und Grünen verfügen über Mehrheit (38 Stimmen)

Politische Linien in der Findungskommission - Systematik der Genehmigungen zum „Pooling“

ÖPNV-Pooling	„Pooling“	Taxi	Mietwagen
Einzelplatzvermietung (Pooling)	Einzelplatzvermietung (Gelegenheits-Pooling)	Anmietung im Ganzen	Anmietung im Ganzen
Tarifpflicht (ÖPNV-Tarifsystem ggf. mit pauschalem Zuschlag)	Tarifpflicht Mindestpreis (oberhalb ÖPNV) & optional Höchstpreis durch Genehmigungsbehörde	Tarifkorridor (kommunal festgelegt)	keine Tarifpflicht
Betriebs- und Beförderungspflicht	keine Betriebs- und Beförderungspflicht	Betriebs- und Beförderungspflicht	keine Betriebs- und Beförderungspflicht
keine Rückkehrpflicht	grds keine Rückkehrpflicht (Kommune kann Pflicht & Ausgestaltung festlegen)	keine Rückkehrpflicht	Rückkehrpflicht besteht (Kommune kann Pflicht ausgestalten)
Pooling-Quote über NVP	Pooling-Quote über kom. „Taxi bzw. Pooling Ordnung“	keine Pooling-Quote	keine Pooling-Quote
Kontingentierung über NVP	Kontingentierung & Sozialstandards	Kontingentierung, Abweichung mögl.	keine Kontingentierung,

Politische Linien in der Findungskommission – weitere Punkte

1. Eindeutige Regelung der genehmigungsfreien Mitnahme durch Verweis auf das Bundesreisekostengesetz (derzeit 30 ct/km)
2. Anti-Dumping Regelung im Mietwagen über Mindestpreis
3. Mischkonzessionen in Orten unter 50.000 Einwohner
4. Kennzeichnungspflicht von Taxen, Mietwagen und Pooling-Verkehren in Orten über 50.000 Einwohnern
5. Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung
6. Verpflichtende Bereitstellung von wesentlichen Mobilitätsdaten (statische und dynamische Verkehrsinformationen) für alle Anbieter. Bereitstellung für Kommunen und Dritte über standardisierte Schnittstelle
 - als wesentlich gelten mindestens Infos über Routen, Haltepunkte, Fahrpläne, Position in Echtzeit, Preise, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit
 - auch Plattformen haben diese Pflicht sofern sie genehmigungspflichtig sind
7. Schutzziel „Umweltverträglichkeit“ wird ins PBefG aufgenommen

10.09.20 - Startschuss in die parl. Debatte mit Vorstellung einer VDV-Studie



PTV GROUP
the mind of movement

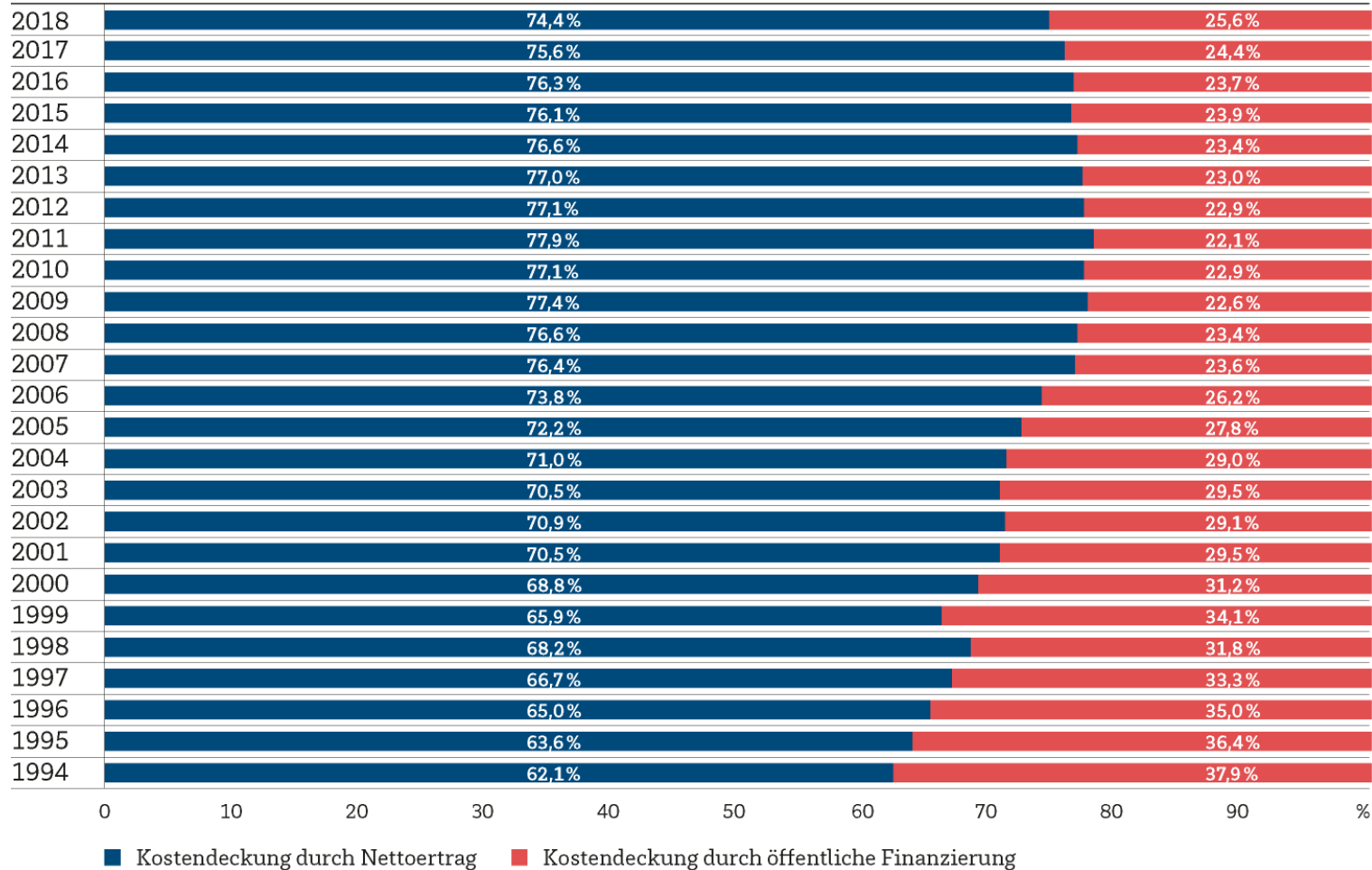
Wirkungen von Rideselling-Diensten bei einer weitgehenden Liberalisierung des PBefG

Analyse auf Grundlage der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)

Jakub Ritschny • Rimbart Schürmann
PTV Transport Consult GmbH
10. September 2020

**Betriebskostenfinanzierung ist die
Zukunftsfrage im ÖPNV**

Kostendeckung durch Nettoertrag und öffentliche Finanzierung



Quelle: VDV | Verbandserhebung „Erträge und Aufwendungen im Personennahverkehr“ der jeweiligen Jahre; Angaben ohne SPNV der DB-Gruppe.

VDV-interne Angelegenheiten

VDV-App

- **Nachrichten:** Pressemitteilungen, Positionspapiere, Kampagnen ...
- **Veranstaltungen:** jeder Lehrgang, jede Tagung, jedes Online-Seminar – auch die nächste VDV-Jahrestagung – kann gebucht werden, einschließlich der nötigen Unterlagen
- **Fachwissen:** auf Basis von KnowHow@ÖV sind hier alle VDV-Schriften und -mitteilungen sowie VDV-Ausschüsse und weitere Dokumente zu finden
- <https://app.vdv.de/>



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer
E wolff@vdv.de | T 0221 57979-....
